



PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

**Marzo 2022**

---



## PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

EDICIÓN	DESCRIPCIÓN	FECHA
Edición 0	Redacción Plan (R.D. 145/1989)	Enero/1993
Edición 1	Actualización general Plan	Abril/1996
Edición 2	Actualización general Plan	Abril/2003
Edición 3	Actualización general Plan Adaptación al R.D. 1196/2003	Marzo/2009
Edición 4	Actualización general Plan Adaptación al R.D. 393/2007	Marzo/2013
Edición 5	Actualización general Plan	Marzo/2015
Edición 6	Actualización general Plan	Marzo/2017
Edición 7	Actualización general Plan	Septiembre/2018 (Aprobado por Consejo el 13/11/2019)
Edición 8	Actualización del Plan para la incorporación del Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público Puertos del Estado	Marzo/2022

CONTROL DE EDICIÓN 8			
	ELABORADO	PROPUESTO	CONFORME
<b>FIRMA:</b>			
<b>FECHA:</b>	MARZO 2022	MARZO 2022	MARZO 2022
<b>POSICIÓN:</b>	<b>JEFA UNIDAD SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE</b>	<b>JEFE DEPARTAMENTO DESARROLLO PORTUARIO</b>	<b>DIRECTOR DEL PUERTO</b>

## ÍNDICE GENERAL

### CAPÍTULO 0 INTRODUCCIÓN

- 0.1 INTRODUCCIÓN
- 0.2 ANTECEDENTES
- 0.3 ÁMBITO DE APLICACIÓN
- 0.4 ACTUACIONES REALIZADAS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
- 0.5 OBJETIVOS DEL PLAN
  - 0.5.1 AUTOPROTECCIÓN EN LAS ZONAS DE SERVICIO GESTIONADAS POR LA APBC
  - 0.5.2 COORDINACIÓN CON LAS CONCESIONES
  - 0.5.3 COORDINACIÓN ENTRE LA AUTORIDAD PORTUARIA Y CAPITANÍA MARÍTIMA
  - 0.5.4 INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON LOS PLANES DE EMERGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL A NIVEL LOCAL Y AUTONÓMICO (PLANES TERRITORIALES Y PLANES ESPECIALES)
- 0.6 CONTENIDO DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

### CAPÍTULO 1 IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES Y DEL EMPLAZAMIENTO DE LA ACTIVIDAD

- 1.1 DIRECCIÓN POSTAL DEL EMPLAZAMIENTO DE LA ACTIVIDAD. DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD, TELÉFONO Y FAX
- 1.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES DE LA ACTIVIDAD. NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL. DIRECCIÓN POSTAL, TELÉFONO Y FAX
- 1.3 NOMBRE DEL DIRECTOR DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y DEL DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN EMERGENCIA. DIRECCIÓN POSTAL, TELÉFONO Y FAX

### CAPÍTULO 2 DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA ACTIVIDAD Y DEL MEDIO FÍSICO EN EL QUE SE DESARROLLA

- 2.1 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO EN EL PUERTO
  - 2.1.1 TRÁFICO DE PASAJE
  - 2.1.2 TRÁFICO DE MERCANCÍAS

- 2.2 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SUS USUARIOS
  - 2.2.1 INSTALACIONES AL SERVICIO DEL COMERCIO MARÍTIMO
  - 2.2.2 INSTALACIONES PARA BUQUES
  - 2.2.3 MEDIOS MECÁNICOS DE TIERRA
  - 2.2.4 MATERIAL FLOTANTE
  - 2.2.5 INSTALACIONES PARA TRÁFICOS ESPECÍFICOS
- 2.3 CLASIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PERSONAL PRESENTE EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.
- 2.4 DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO
- 2.5 ACCESOS: CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA AYUDA EXTERNA

### **CAPÍTULO 3 INVENTARIO, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS**

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 DESCRIPCIÓN Y LOCALIZACIÓN DE ELEMENTOS, INSTALACIONES, PROCESOS, ETC QUE PUEDEN DAR ORIGEN A UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA
  - 3.2.1 RIESGO DE ORIGEN INDUSTRIAL
  - 3.2.2 RUTAS DE TRANSPORTE
- 3.3 IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS PROPIOS Y EXTERNOS QUE PUEDEN AFECTAR AL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ
  - 3.3.1 METODOLOGÍA
  - 3.3.2 IDENTIFICACIÓN DE ESCENARIOS DE ACCIDENTES
  - 3.3.3 ANÁLISIS DE EFECTOS Y CONSECUENCIAS
  - 3.3.4 FICHAS DE RIESGOS DE ACCIDENTES
  - 3.3.5 RELACIÓN DE ACCIDENTES
  - 3.3.6 PLANOS ALCANCE DE CONSECUENCIAS
- 3.4 IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LAS PERSONAS AFECTADAS A LA ACTIVIDAD Y AJENAS A LA MISMA

### **CAPÍTULO 4 INVENTARIO Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS Y MEDIOS DE AUTOPROTECCIÓN**

- 4.1 INVENTARIO Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS Y MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES DISPONIBLES EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
  - 4.1.1 MEDIOS MATERIALES
  - 4.1.2 MEDIOS HUMANOS

- 4.2 MEDIDAS Y MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES DISPONIBLES EN APLICACIÓN DE DISPOSICIONES ESPECÍFICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD
- 4.3 PLANOS ESPECÍFICOS

## **CAPÍTULO 5 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES**

- 5.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LAS INSTALACIONES DE RIESGO
- 5.2 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LAS INSTALACIONES DE PROTECCIÓN
- 5.3 INSPECCIONES DE SEGURIDAD

## **CAPÍTULO 6 PLAN DE ACTUACIÓN EN EMERGENCIAS. OPERATIVIDAD**

- 6.1 IDENTIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS EMERGENCIAS
  - 6.1.1 NIVELES DE EMERGENCIA
  - 6.1.2 CLASIFICACIÓN DE LAS EMERGENCIAS
- 6.2 PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS
  - 6.2.1 SITUACIÓN DE ALERTA ANTE EMERGENCIA
  - 6.2.2 AVISO DE EMERGENCIA
  - 6.2.3 CRITERIOS DE ACTIVACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
  - 6.2.4 CLASIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA
  - 6.2.5 MOVILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
  - 6.2.6 OPERATIVIDAD DEL PLAN EN UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE APBC
  - 6.2.7 OPERATIVIDAD DEL PAU DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DE CONCESIONES
  - 6.2.8 OPERATIVIDAD DEL PAU DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN UNA EMERGENCIA CON UN BUQUE IMPLICADO
  - 6.2.9 PLAN DE EVACUACIÓN
- 6.3 IDENTIFICACIÓN Y FUNCIONES DE LAS PERSONAS Y EQUIPOS
  - 6.3.1 RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS EN EL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ
  - 6.3.2 ORGANIZACIÓN ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
- 6.4 FIN DE LA EMERGENCIA
  - 6.4.1 AVISO FIN DE LA EMERGENCIA

- 6.4.2 CRITERIOS DE CESE DE LA EMERGENCIA
- 6.4.3 POST-EMERGENCIA
- 6.5 IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE DE LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS
- 6.6 FICHAS PERSONALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS

## **CAPÍTULO 7 INTEGRACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN EN OTROS DE ÁMBITO SUPERIOR**

- 7.1 PROTOCOLOS DE NOTIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA
  - 7.1.1 NOTIFICACIÓN DE EMERGENCIAS Y SOLICITUD DE AYUDA EXTERIOR
  - 7.1.2 COMUNICACIONES EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA
- 7.2 COORDINACIÓN ENTRE EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y LA DIRECCIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN CIVIL DONDE SE INTEGRE
- 7.3 FORMAS DE COLABORACIÓN CON LOS PLANES Y ACTUACIONES DEL SISTEMA PÚBLICO DE PROTECCIÓN CIVIL

## **CAPÍTULO 8 IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

- 8.1 IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE DE LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN
- 8.2 PROGRAMA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL PERSONAL CON PARTICIPACIÓN ACTIVA EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
  - 8.2.1 FORMACIÓN DEL PERSONAL
  - 8.2.2 ADIESTRAMIENTO: EJERCICIOS Y SIMULACROS DE EMERGENCIA
- 8.3 PROGRAMA DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN A TODO EL PERSONAL SOBRE EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
  - 8.3.1 FORMACIÓN DE CONTRATISTAS
  - 8.3.2 FORMACIÓN DE LA AYUDA EXTERIOR
- 8.4 PROGRAMA DE INFORMACIÓN GENERAL PARA LOS USUARIOS
- 8.5 SEÑALIZACIÓN Y NORMAS PARA LA ACTUACIÓN DE VISITANTES
- 8.6 PROGRAMA DE DOTACIÓN Y ADECUACIÓN DE MEDIOS MATERIALES Y RECURSOS

## **CAPÍTULO 9 MANTENIMIENTO DE LA EFICACIA Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

- 9.1 PROGRAMA DE RECICLAJE DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN

- 9.2 PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE MEDIOS Y RECURSOS
  - 9.2.1 DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTO
  - 9.2.2 MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS MATERIALES
  - 9.2.3 MEDIOS HUMANOS
  - 9.2.4 SUSTITUCIÓN DE MEDIOS Y RECURSOS
- 9.3 PROGRAMA DE EJERCICIOS Y SIMULACROS
- 9.4 PROGRAMA DE REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
- 9.5 PROGRAMA DE AUDITORÍAS E INSPECCIONES

## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I	DIRECTORIO TELEFÓNICO DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
ANEXO II	FORMULARIOS PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS
ANEXO III	PLANOS
ANEXO IV	LEGISLACIÓN ANALIZADA Y MARCO LEGAL
ANEXO V	DEFINICIONES
ANEXO VI	FICHAS PERSONALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIA
ANEXO VII	PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS
ANEXO VIII	CONTROL DE REVISIONES DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
ANEXO IX	CONVENIO ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y EL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS EN LOS PUERTOS E INSTALACIONES INTEGRANTES DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL
ANEXO X	PLAN DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE EXPLOSIVOS EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.
ANEXO XI	RECOMENDACIONES BÁSICAS SOBRE RIESGO POR TSUNAMI





## Capítulo 0. Introducción

## ÍNDICE DEL CAPÍTULO 0 INTRODUCCIÓN

	<b>Página</b>
0.1 INTRODUCCIÓN.....	1
0.2 ANTECEDENTES.....	1
0.3 ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	3
0.4 ACTUACIONES REALIZADAS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN.....	6
0.5 OBJETIVOS DEL PLAN .....	7
0.5.1 AUTOPROTECCIÓN EN LAS ZONAS DE SERVICIO GESTIONADAS POR LA APBC.....	8
0.5.2 COORDINACIÓN CON LAS CONCESIONES.....	9
0.5.3 COORDINACIÓN ENTRE LA AUTORIDAD PORTUARIA Y CAPITANÍA MARÍTIMA .....	9
0.5.4 INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON LOS PLANES DE EMERGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL A NIVEL LOCAL Y AUTONÓMICO (PLANES TERRITORIALES Y PLANES ESPECIALES).....	10
0.6 CONTENIDO DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN.....	10

## 0.1 INTRODUCCIÓN

Tanto la dirección como los mandos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz asumen el compromiso de proteger la salud y la vida humana, así como las instalaciones y el medio ambiente. Para ello, todos los componentes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz deben permanecer vigilantes para garantizar la seguridad en los trabajos y conseguir la reducción de los riesgos. Adicionalmente, todo el personal incluyendo las autorizaciones administrativas, concesiones o buques que operan en el Puerto debe permanecer vigilante para garantizar la seguridad en los trabajos y conseguir la reducción de los riesgos.

El punto clave para conseguir esta seguridad está precisamente en la gestión de los riesgos. Ello implica la necesidad de conocer, tanto el nivel de riesgo asociado a la actividad portuaria, como el alcance de las consecuencias que puedan suceder cuando se produzca una emergencia. Generalmente, es prácticamente imposible eliminar el riesgo asociado a un proceso, a una sustancia o una actividad sin prescindir de las mismas en las instalaciones. Sin embargo, resulta viable reducirlo empleando métodos de trabajo seguros enmarcados en la gestión de riesgos.

Encuadrado en este ámbito, el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz, desarrolla la organización y los medios necesarios, para luchar contra los acontecimientos que puedan suponer una situación de riesgo sobre la vida, el medio ambiente y/o la propiedad.

## 0.2 ANTECEDENTES

En enero de 1993, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz redactó la revisión 0 del *El Comité del Plan de Emergencia Interior del Puerto de Cádiz*. La aprobación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante<sup>1</sup> introdujo numerosas variaciones en el marco legal de los Puertos. De entre ellas cabe destacar, por su relevancia para el Plan de Emergencia, la extinción de la Junta del Puerto, que pasó a ser sustituida por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Es también notable la creación de la Capitanía Marítima, cuyas funciones se encuentran recogidas en la Ley 27/1992 y en el R.D. 1246/1995<sup>2</sup>. Todo ello hizo aconsejable una primera revisión del Plan de Emergencia, que pasó a denominarse “del Puerto Bahía de Cádiz.”

En diciembre de 1997 se modifica la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante<sup>3</sup> (Ley 62/1997), sin que conlleven modificaciones sustanciales el Plan de Emergencia. No obstante, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz procedió a realizar la Edición 1 del Plan de Emergencia Interior del Puerto.

La segunda edición del Plan de Emergencia Interior de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz se realizó con el objeto de actualizar el Plan en lo referente a:

---

<sup>1</sup> Publicada en el B.O.E. número 182, de 1 de agosto de 1995.  
<sup>2</sup> Publicado en el B.O.E. número 182, de 1 de agosto de 1995.  
<sup>3</sup> Publicado en el B.O.E. de 30 de diciembre de 1997.

- Nuevas infraestructuras con las que se ha dotado el Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Establecimientos de nuevas empresas concesionarias.
- Cambios en el organigrama de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- Modificaciones en la normativa vigente en materia de seguridad, medio ambiente y prevención de riesgos laborales, como son entre otras:
  - Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y protección de servicios de los puertos de interés general.
  - R.D. 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.
  - R.D. 948/2005, 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
  - R.D. 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad contra incendios en los establecimientos industriales.
  - R.D. 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de Edificación.
  - R.D. 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

La tercera edición del Plan de Emergencia Interior o Plan de Autoprotección, de marzo de 2009, se lleva a cabo con el objeto de actualizar el Plan en lo referente a:

- Adaptación al R.D. 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz Básica de Protección Civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.
- Integrar la coordinación entre la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y Capitanía Marítima para los casos de emergencias en los que esté implicado un buque.

La cuarta edición del Plan de Autoprotección, de marzo de 2013, contemplaba la adaptación al R.D. 393/2007 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.

Las ediciones quinta y sexta, de marzo de 2015 y marzo de 2017 respectivamente, reflejan cambios no sustanciales del mismo.

Y la edición séptima, de septiembre de 2018, incluye cambios sustanciales en el organigrama además de una actualización general de las actividades desarrolladas en el puerto y del medio físico.

Por último, para la octava edición, de marzo de 2022 se tiene en consideración lo establecido la *Resolución de 6 de mayo de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica el Convenio con Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal*, así como la recomendación dada en el Informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) de enero de 2016, sobre el incendio en el Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria) y posterior hundimiento del pesquero OLEG NAYDENOV, entre el 11 y el 14 de abril de 2015, y transmitida desde la Dirección General de la Marina Mercante a Puertos del Estado.

### 0.3 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz queda definido por el **R.D. 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos**. El ámbito geográfico del presente Plan es la Zona de Servicio gestionada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Ésta queda definida en la **Orden FOM/1723/2006 de 10 de mayo, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios de el Puerto de la Bahía de Cádiz**.

- Instalaciones portuarias del Puerto de Cádiz, que comprende a su vez las dársenas comercial y pesquera.
- Recinto de NAVANTIA, incluyendo el dique seco, superficie que ocupaba la extinta estación de limpieza y desgasificación de DELTA, S.A., el Muelle nº 5, los diques Virgen de la Luz y Seco y el Muelle de Astilleros.
- Instalaciones portuarias de la Zona Franca.
- Puerto Real/Muelle Ciudad.
- Instalaciones portuarias de Puerto Real (La Cabezuela).

- Instalaciones portuarias de El Puerto de Santa María, margen izquierda.

Por otra parte, cabe decir que los edificios dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz disponen de un Plan de Emergencia para cada uno de ellos.

En el Anexo III se muestran las diferentes instalaciones del Puerto, incluyendo las de Cádiz, Zona Franca, Puerto de Santa María y Cabezuela-Puerto Real.

A lo largo del arco de la bahía se encuentran una serie de concesiones, colindantes con los términos municipales, algunas con gran tráfico de mercancías peligrosas.

Las aguas del Puerto de la Bahía de Cádiz se recogen en la Orden FOM/1723/2006 de 10 de mayo, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios de el Puerto de la Bahía de Cádiz, fijan los límites de las aguas del puerto de la Bahía de Cádiz, que son las encerradas, por un lado, por la línea poligonal cuyos vértices tienen las siguientes coordenadas geográficas:

- A, el límite superior de la zona marítimo terrestre en el paralelo del faro del castillo de San Sebastián (06º 18' 90" W; 36º 31' 80" N).
- B, el punto de finido por las coordenadas (06º 23' 90" W; 36º 31' 80" N)
- C, el punto definido por las coordenadas (06º 24' 00" W; 36º 38' 18" N) enfrenteado a Punta Candor
- D, el límite superior de la zona marítimo terrestre en el paralelo de Punta Candor (06º 23' 32" W; 36º 38' 07" N).

y, por otro lado, a partir de este punto, por el límite superior de la zona marítimo terrestre hasta el arranque del terraplén de la vía del ferrocarril de Cádiz a Madrid en las proximidades del barrio de Jarana; por este terraplén y el puente sobre el caño de Sancti Petri; por el límite superior de la zona marítimo terrestre por el terraplén de la vía del ferrocarril entre la Ardila y Torregorda y, finalmente, de nuevo por el límite superior de la zona marítima terrestre hasta el vértice A definido al principio.

**Zona I.** Dentro de las aguas del puerto de la bahía de Cádiz, las de la zona I son las siguientes:

- a) Puerto de Rota: Aguas comprendidas dentro del recinto formado por el dique del puerto de Rota, zona de costa y línea imaginaria que une el arranque del dique de la base naval de Rota con el morro del dique del puerto de Rota.
- b) Base naval de Rota: Espejo de aguas delimitado por el dique y contradique de la base naval de Rota y por la línea imaginaria que une ambos diques.

c) Puerto del Puerto de Santa María: Aguas interiores delimitadas por ambos márgenes del río Guadalete, prolongadas por los espigones de escollera de poniente y el situado más a levante desde la línea imaginaria que une sus dos morros hasta el puente de San Alejandro.

d) Puerto de Cádiz y fondo de saco de la bahía: Todas las aguas que quedan al sur del paralelo de morro del dique de San Felipe excepto las aguas que cubren intermitentemente la zona marítimo terrestre.

**Zona II.** Todas las aguas del puerto que no han sido clasificadas como pertenecientes a la zona I.

Adicionalmente, en el presente Plan de Autoprotección se desarrolla la coordinación con los Planes de Emergencia de las diferentes concesiones del puerto, en las cuales se establecen las correspondientes medidas de autoprotección.

Por último, se debe indicar que conforme al artículo 124 del R.D. 145/1989, el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz se integrará en el Plan de Emergencia Exterior de las zonas portuarias, que será elaborado, aprobado y homologado por las autoridades competentes en la materia y en el que se establecerán las previsiones de actuación de los mismos y de los servicios dependientes de ellos, en apoyo de la organización de autoprotección del respectivo puerto cuando las circunstancias lo requieran por la importancia del accidente ocurrido en éste o cuando la emergencia afecte al entorno del mismo.

El Plan de Autoprotección y el Plan de Emergencia Exterior de las zonas portuarias constituirán un plan integral. La integración de estos planes se llevará a cabo mediante un documento común en el que se establecerán los procedimientos de enlace e información, entre ambos, y las correspondientes acciones conjuntas.

Adicionalmente, el presente Plan de Autoprotección se desarrolla teniendo como referencia el índice de contenidos de la Norma Básica de Autoprotección (R.D. 393/2007) para facilitar la coordinación con los Planes de Emergencia de las diferentes concesiones del puerto, en las cuales se establecen las correspondientes medidas de autoprotección.

Por último, se debe indicar que conforme al artículo 124 del R.D. 145/1989, el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz *“se integrará en el Plan de Emergencia Exterior en zonas portuarias, que será elaborado, aprobado y homologado por las autoridades competentes en la materia y en el que se establecerán las previsiones de actuación de los mismos y de los servicios dependientes de ellos, en apoyo de la organización de autoprotección del respectivo puerto cuando las circunstancias lo requieran por la importancia del accidente ocurrido en éste o cuando la emergencia afecte al entorno del mismo”*. El Plan de Autoprotección y el Plan de Emergencia Exterior de las zonas portuarias constituirán un plan integral. La integración de estos planes se llevará a cabo mediante un documento común en el que se establecerán los procedimientos de enlace e información, entre ambos, y las correspondientes acciones conjuntas.

El análisis de las sustancias o mercancías peligrosas presentes, o que pueden estar presentes, en las concesiones resulta relevante para la planificación de emergencias. En base a esto, se ha realizado un estudio de las concesiones del Puerto Bahía de Cádiz, siguiendo los criterios recogidos en el Real decreto 145/1989.

Adicionalmente, en el Anexo IV se incluye la relación de legislación, tanto de ámbito nacional como autonómico, analizada para la realización del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

#### **0.4 ACTUACIONES REALIZADAS PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

Para el desarrollo de la actualización del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, ésta ha llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- **Evaluar los riesgos de las actividades desarrolladas en las zonas de servicios de los puertos no otorgadas en concesión o autorización administrativa y revisar los riesgos** inherentes a las actividades propias de la APBC.
- **Evaluar los riesgos de las concesiones y autorizaciones otorgadas por la APBC** en relación con el marco normativo específico para cada uno de ellos al objeto de requerir que dispongan de su propio Plan de Autoprotección.
- Realizar una **revisión de las actividades y concesiones** ubicadas en la zona de servicio de los Puertos Bahía de Cádiz **con objeto de conocer el grado de afección de la Norma Básica de Autoprotección** a las mismas.
- **Solicitar información a los establecimientos y actividades afectadas por la Norma** así como aquellos que, aún sin estar afectados, las autoridades Públicas competentes exigieran la elaboración de un Plan de Autoprotección, con el objetivo de conocer la afección que los distintos riesgos de las distintas actividades pueden tener sobre los demás. Dicha información, que ha sido recopilada en ediciones anteriores, es utilizada para la realización del Informe de Identificación y Análisis del Riesgo de la APBC.
- **Los posibles accidentes en concesiones estarán recogidos en el presente Plan de Autoprotección** como situaciones que activan el Plan, estando enfocados los procedimientos de actuación en estas situaciones de emergencia, principalmente, a la **coordinación entre el Plan de Autoprotección de la instalación afectada, el Plan de Autoprotección de la APBC y otros de ámbito superior.**
- **La actualización del Plan de Autoprotección de la APBC**, mediante la elaboración de un Documento Marco (el presente documento) que recoja las características esenciales del mismo.



- Para facilitar la coordinación en situaciones de emergencias, el presente Plan de Autoprotección recoge aquellos procedimientos de coordinación entre la APBC y las distintas concesiones y actividades ubicadas en la zona de servicio portuaria.
- En el presente Plan de Autoprotección quedan recogidos los **procedimientos de notificación de emergencia, solicitud de ayuda externa, recepción de esta ayuda y coordinación con los Servicios Públicos de Emergencia**, así como la integración del Plan de Autoprotección con otros de ámbito superior.
- **Adaptar el índice de contenidos** del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz **a lo establecido en la Norma Básica de Autoprotección para homogeneizar y facilitar la integración** del Plan en los planes de las concesiones y autorizaciones de dominio público otorgadas por la APBC, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 48/2003 y demás normativa sectorial aplicable.

Dicha integración implica la consideración en el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de las concesiones que deben disponer de un Plan de Autoprotección con recursos y medios propios.

Una vez desarrolladas las actuaciones descritas con anterioridad, la APBC tiene como objetivo la consecución de los siguientes hitos:

- La **aprobación por parte del Consejo de Administración de la APBC** del presente documento y de aquellos destinados a facilitar la implantación del Plan.
- El **envío a Puertos del Estado** para su remisión a la **Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior** y obtención de informe favorable.
- Remisión a la **Consejería de Gobernación de la Junta de Andalucía** y a los **Ayuntamientos de los términos municipales de Cádiz, Puerto Real y El Puerto de Santa María**, para su integración en otros planes de ámbito superior.

## 0.5 OBJETIVOS DEL PLAN

Los **OBJETIVOS DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN** de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz son la definición de la:

- **Autoprotección en las Zonas de Servicio gestionadas por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC).**
- **Coordinación con las concesiones en caso de una emergencia en alguna de éstas, en cuyo caso el presente Plan actúa como Plan de Emergencia Exterior de la concesión.**
- **Coordinación en las actuaciones de las Administraciones Marítima y Portuaria, en aquellos escenarios relaciones con la seguridad de la vida humana en la mar, potencial contaminación, vulnerabilidad de las instalaciones portuarias y buques atracados, fondeados o en navegación dentro de la zona de servicio del puerto, los riesgos derivados de mercancías peligrosas en tránsito o almacenadas en instalaciones portuarias, e incluso escenarios que pudieran sobrepasar el ámbito de competencia de la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima.**
- **Integración y coordinación con los Planes de Emergencia de Protección Civil a nivel local y autonómico (Planes Territoriales y Planes Especiales).**

Cada uno de los objetivos relacionados anteriormente se describe detalladamente a continuación:

#### **0.5.1 AUTOPROTECCIÓN EN LAS ZONAS DE SERVICIO GESTIONADAS POR LA APBC**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz adopta con el presente Plan de Autoprotección (Plan) las medidas necesarias en materia de coordinación, actuación, primeros auxilios y evacuación del personal ante posibles situaciones de emergencia derivadas de accidentes en las Zonas de Servicios dependientes de la APBC.

Las medidas de autoprotección adoptadas por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, en relación a los riesgos asociados a las actividades e instalaciones existentes en las Zonas de Servicio no concesionadas por la APBC, comprenden:

- La **identificación y la evaluación de los riesgos** de accidentes.
- La **realización del presente Plan de Autoprotección** y sus correspondientes Manuales Operativos y Guías de Respuesta.
- La definición de la **información, la formación y el equipamiento** adecuado del personal propio a movilizar, con el fin de garantizar su seguridad.

En relación a las posibles emergencias en las Zonas de Servicio no concesionadas, el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, define la estructura organizativa, las responsabilidades, las comunicaciones y los recursos propios a movilizar, en el control y el combate del conjunto de incidentes que pueden acontecer en dichas instalaciones, de forma que se consiga de un modo eficaz:

- **Prevenir, en la medida de lo posible**, el acontecimiento de situaciones de emergencia.
- **Controlar de un modo seguro** los eventos que puedan causar una emergencia.

- **Proteger** la vida humana, la salud y el medio ambiente.
- **Minimizar los daños** a las instalaciones y al entorno.

En el Plan se especifican los medios de autoprotección, los canales de comunicación durante la emergencia, la protección personal de la que se dispone durante una emergencia en las instalaciones. Asimismo, el plan de actuación ante una emergencia, al objeto de garantizar una respuesta rápida y eficaz, considera la coordinación con los servicios de emergencia exterior.

El grado de cumplimiento de este objetivo se evaluará mediante los correspondientes ejercicios y simulacros, que garanticen el mantenimiento de la operatividad del Plan.

### 0.5.2 COORDINACIÓN CON LAS CONCESIONES

La APBC adopta las siguientes medidas de prevención y control de accidentes en las concesiones:

- **Requerimiento de los Estudios de Seguridad y de los Planes de Emergencia** de las concesiones en los que se admiten, manipulan y/o almacenan mercancías peligrosas (afectadas por el R.D. 145/1989).
- **Solicitud de los Planes de Autoprotección** del resto de concesiones portuarias que se encuentran afectadas por la Norma Básica de Autoprotección o por otra normativa específica de aplicación.
- **Consideración en el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz** de los resultados obtenidos por las concesiones en la identificación y evaluación de riesgos de accidente.
- **Coordinación** entre las autoridades competentes en materia de Protección Civil y las concesiones que pudiesen verse afectadas por una emergencia.

### 0.5.3 COORDINACIÓN ENTRE LA AUTORIDAD PORTUARIA Y CAPITANÍA MARÍTIMA

En materia de emergencias en aguas de la zona de servicio del puerto distintas a emergencias por contaminación (haya o no buque implicado), el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (R.D.L 2/2011) en su artículo 106 g) establece que:

*“Las Autoridades Portuarias prestarán en la zona de servicio del puerto, entre otros, los siguientes servicios generales: (...)*

*g) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Autoridades*

*competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación”.*

Adicionalmente, en caso de emergencia o situaciones de contaminación marina, se atenderá a lo establecido en el Plan Interior Marítimo de la APBC.

#### **0.5.4 INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON LOS PLANES DE EMERGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL A NIVEL LOCAL Y AUTONÓMICO (PLANES TERRITORIALES Y PLANES ESPECIALES)**

- **Colaboración con las Autoridades Competentes** en materia de Protección Civil para el desarrollo e implantación del Plan de Emergencia Exterior del Puerto.
- **Comunicación y notificación** inmediata a las Autoridades Competentes en materia de Protección Civil en caso de emergencia en el Puerto.
- **Actuación bajo la coordinación y dirección de las Autoridades Competentes** en materia de Protección Civil a nivel local y autonómico, conforme se establezca en el Plan de Emergencia Exterior del Puerto.

### **0.6 CONTENIDO DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

El Plan de Autoprotección de la APBC, utilizando de referencia el índice de contenidos propuesto por la Norma Básica de Autoprotección, consta de los siguientes Capítulos:

#### **Capítulo 1: Identificación de los titulares y del emplazamiento de la actividad.**

En este capítulo se incluyen los datos de los titulares de la actividad, razón social y emplazamiento de la actividad, así como del Director del Plan de Autoprotección y del Plan de actuación en emergencia.

#### **Capítulo 2: Descripción detallada de la actividad y del medio físico en el que se desarrolla.**

En este capítulo se recoge una descripción general del Puerto de Cádiz y del entorno en el que se ubica.

#### **Capítulo 3: Inventario, análisis y evaluación de riesgos.**

En este capítulo, también denominado **Estudio de Seguridad** y que se recoge en el Volumen II del Presente Plan de Autoprotección, se identifican y caracterizan los riesgos asociados a los accidentes susceptibles de activar el Plan de Autoprotección que se pueden producir debido a las actividades, sustancias e instalaciones de los Puertos de

Cádiz, así como los riesgos externos que pudieran afectarles. Todo ello conforme a los requisitos exigidos en este aspecto por el R.D. 145/1989.

#### **Capítulo 4: Inventario y descripción de las medidas y medios de autoprotección.**

En este capítulo se recoge de forma detallada el inventario de medios humanos y materiales de prevención y protección disponibles por la APBC para hacer frente a una emergencia que pueda tener origen en la misma. Asimismo, tiene en cuenta los medios exteriores con objeto de compatibilizar y optimizar su actuación, en caso de ser requerida su actuación.

#### **Capítulo 5: Programa de mantenimiento de instalaciones.**

En este capítulo se describe el mantenimiento preventivo de las instalaciones de riesgo y de protección, así como la realización de las inspecciones de seguridad de acuerdo con la normativa vigente.

#### **Capítulo 6: Plan de actuación ante emergencias.**

Partiendo de la identificación del riesgo de los Puertos Bahía de Cádiz y teniendo en cuenta la estructura organizativa, y los medios de autoprotección de la APBC, se desarrolla el manual de actuación y organizan los medios a movilizar para hacer frente a las posibles situaciones de emergencia en la instalación.

#### **Capítulo 7: Integración del Plan de Autoprotección en otros de ámbito superior.**

En ese capítulo se incluyen los protocolos de notificación de la emergencia y se describe la coordinación y formas de colaboración con los Planes de Protección Civil donde se integre el presente Plan de Autoprotección.

#### **Capítulo 8: Implantación del Plan de Autoprotección.**

Se especifican las actuaciones necesarias a llevar a cabo para garantizar la adecuada implantación del Plan de Autoprotección.

#### **Capítulo 9: Mantenimiento de la eficacia y actualización del Plan de Autoprotección.**

Se recogen los distintos programas para realizar el efectivo mantenimiento de la operatividad del Plan de Autoprotección, y la revisión y actualización del mismo.

El contenido de los anteriores capítulos se completa con los siguientes anexos:

## **ANEXOS**

- Anexo I Directorio telefónico del Plan de Autoprotección**
- Anexo II Formularios para la gestión de emergencias**
- Anexo III Planos**
- Anexo IV Legislación analizada y marco legal**
- Anexo V Definiciones**
- Anexo VI Fichas personales de actuación ante emergencia**
- Anexo VII Procedimientos generales de actuación ante emergencias**
- Anexo VIII Control de revisiones del Plan de Autoprotección**
- Anexo IX Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público Puertos del Estado para la Gestión de Emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal**
- Anexo X Plan de seguridad en el transporte de explosivos en el Puerto de la Bahía de Cádiz.**
- Anexo XI Recomendaciones básicas sobre riesgo por tsunami**



## Capítulo 1. Identificación de los titulares y del emplazamiento de la actividad

## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO 1 IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES Y DEL EMPLAZAMIENTO DE LA ACTIVIDAD**

	<b>Página</b>
1.1 DIRECCIÓN POSTAL DEL EMPLAZAMIENTO DE LA ACTIVIDAD. DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD, TELÉFONO Y FAX .....	1
1.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES DE LA ACTIVIDAD. NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL. DIRECCIÓN POSTAL, TELÉFONO Y FAX .....	1
1.3 NOMBRE DEL DIRECTOR DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y DEL DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN EMERGENCIA. DIRECCIÓN POSTAL, TELÉFONO Y FAX .....	1



### **1.1 DIRECCIÓN POSTAL DEL EMPLAZAMIENTO DE LA ACTIVIDAD. DENOMINACIÓN DE LA ACTIVIDAD, TELÉFONO Y FAX**

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Plaza de España 17, 11006 Cádiz (CADIZ).

Teléfono: 956 24 04 00

Fax: 956 24 04 76

### **1.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS TITULARES DE LA ACTIVIDAD. NOMBRE Y/O RAZÓN SOCIAL. DIRECCIÓN POSTAL, TELÉFONO Y FAX**

Dña. Teófila Martínez Saiz, Presidenta de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Plaza de España, 17. 11006 Cádiz (CADIZ).

Teléfono: 956 24 04 00

Fax: 956 24 04 76.

### **1.3 NOMBRE DEL DIRECTOR DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y DEL DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN EN EMERGENCIA. DIRECCIÓN POSTAL, TELÉFONO Y FAX**

Director del Plan de Autoprotección:

D. Juan Agustín Romero Gago, Director de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Plaza de España, 17. CP 11006 Cádiz (Cádiz).

Teléfono: 956 24 04 00.

Fax: 956 24 04 76.

Director del Plan de Actuación en Emergencia:

**Titular:**

D. Juan Agustín Romero Gago, Director de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Plaza de España, 17. 11006 Cádiz (CADIZ).

Teléfono: 956 24 04 00.

Fax: 956 24 04 76.

**Sustituto:**

D. Jose Miguel Pérez Sánchez, Jefe de Departamento de Desarrollo Portuario.

Plaza de España, 17. 11006 Cádiz (CADIZ).

Teléfono: 956 24 04 10.

Director de la Emergencia, para aquellas situaciones en las que hubiese **buque implicado** y con las atribuciones legalmente establecidas:

**Titular:**

D. Israel Emilio Rodríguez Fuster, Capitán Marítimo.

Muelle Alfonso XIII, S/N, 11004 Cádiz (CADIZ).

Teléfono: 956 21 42 60 (Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz).

**Sustituto:**

D. Luciano Grandal Reyes o D. Ángel García Martínez, previa comunicación de Capitanía Marítima.

Muelle Alfonso XIII, S/N, 11004 Cádiz (CADIZ).

Teléfono: 956 21 42 60 (Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz).



## Capítulo 2. Descripción detallada de la actividad y del medio físico en el que se desarrolla

## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO 2 DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA ACTIVIDAD Y DEL MEDIO FÍSICO EN EL QUE SE DESARROLLA**

	<b>Página</b>
2.1 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO EN EL PUERTO .....	1
2.1.1 TRÁFICO DE PASAJE .....	1
2.1.2 TRÁFICO DE MERCANCÍAS .....	4
2.1.2.1 GRÁNELES LÍQUIDOS .....	5
2.1.2.2 GRÁNELES SÓLIDOS.....	6
2.1.2.3 TRÁFICO LO - LO .....	8
2.1.2.4 TRÁFICO RO - RO .....	9
2.1.2.5 TRÁFICO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	12
2.2 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SUS USUARIOS .....	14
2.2.1 INSTALACIONES AL SERVICIO DEL COMERCIO MARÍTIMO .....	14
2.2.1.1 MUELLES Y ATRAQUES .....	17
2.2.1.2 SUPERFICIES TERRESTRES Y ÁREAS DE DEPÓSITO .....	20
2.2.1.3 ALMACENES FRIGORÍFICOS Y FÁBRICAS DE HIELO .....	22
2.2.1.4 ESTACIONES MARÍTIMAS .....	23
2.2.1.5 INSTALACIONES ESTACIONES MARÍTIMAS PESQUERAS .....	23
2.2.1.6 EDIFICACIÓN E INSTALACIONES DE USO PÚBLICO .....	25
2.2.1.7 DIQUES DE ABRIGO .....	29
2.2.1.8 RELACIÓN DE FAROS, BOYAS Y BALIZAS .....	30
PLANO ESQUEMÁTICO DE FAROS Y BALIZAS.....	37
2.2.2 INSTALACIONES PARA BUQUES .....	38
2.2.2.1 DIQUES SECOS.....	40
2.2.2.2 DIQUES FLOTANTES .....	41
2.2.2.3 VARADEROS .....	41
2.2.2.4 ASTILLEROS.....	41
2.2.2.5 SERVICIO DE SUMINISTRO A BUQUES .....	41
2.2.3 MEDIOS MECÁNICOS DE TIERRA .....	42
2.2.4 MATERIAL FLOTANTE .....	46
2.2.5 INSTALACIONES PARA TRÁFICOS ESPECÍFICOS.....	46
2.3 CLASIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PERSONAL PRESENTE EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.....	48
2.4 DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO .....	49
2.5 ACCESOS: CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA AYUDA EXTERNA .....	50
2.5.1 ACCESOS TERRESTRES Y COMUNICACIONES .....	50
2.5.2 OTRAS COMUNICACIONES TERRESTRES.....	52

## 2.1 DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO EN EL PUERTO

El puerto de la Bahía de Cádiz, debido a su estratégica posición se constituye en puerta de entrada y salida del tráfico de mercancías de la Unión Europea con los países del Magreb, conexión con las Islas Canarias, Puerto de transbordo del cabotaje del Norte de Europa y del Mediterráneo para la costa Este de los Estados Unidos.

Por la relevancia de esta función dentro del conjunto del sistema portuario español, el Puerto de la Bahía de Cádiz tiene la consideración de Puerto de Interés General, garantizándose así la disponibilidad de instalaciones de atraque, zonas de fondeo, espacios para el depósito de mercancías, infraestructuras terrestres, así como de medios y organización para el desarrollo de operaciones comerciales de ámbito nacional e internacional en condiciones de operatividad, seguridad y control administrativo.

Para el desarrollo de esta función, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz pone a disposición cuatro dársenas, para actividades comerciales, centros de reparación y construcción de buques, dársenas náutico-deportivas, así como dársenas pesqueras, entre otras instalaciones, gestionadas bajo el modelo LandLord Port, por el que empresas privadas participan en la prestación de servicios, siendo la Autoridad Portuaria la propietaria del puerto en su conjunto.

Las Dársenas ponen a disposición muelles por longitud total superior a 5.000 metros y capacidad superior a 12.000.000 de toneladas, siendo sus clases de uso las siguientes:

- **Cádiz:** comercial, pesquera y pasajeros.
- **Zona Franca:** comercial.
- **Bajo de la Cabezuela – Puerto Real:** comercial.
- **Puerto de Santa María:** comercial, pesquera y pasajeros.

### 2.1.1 TRÁFICO DE PASAJE

El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante recoge en su anexo II la definición de Pasajero como: “persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía.”.

Así mismo define los términos:

- Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque: Son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.
- Pasajero de crucero turístico en tránsito en un puerto: Son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en otro puerto.

- Estación o terminal marítima de pasajeros: Instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies ajenas para el depósito o almacenamiento temporal de vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.
- Estación o terminal marítima de pasajeros dedicada a uso particular: Aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.
- Excursiones Marítimas: Aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto, pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros.

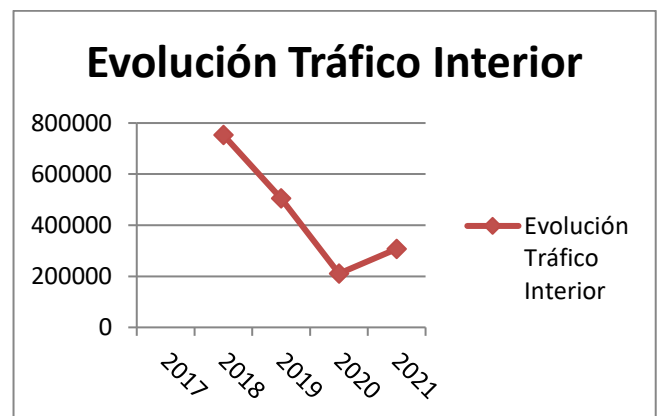
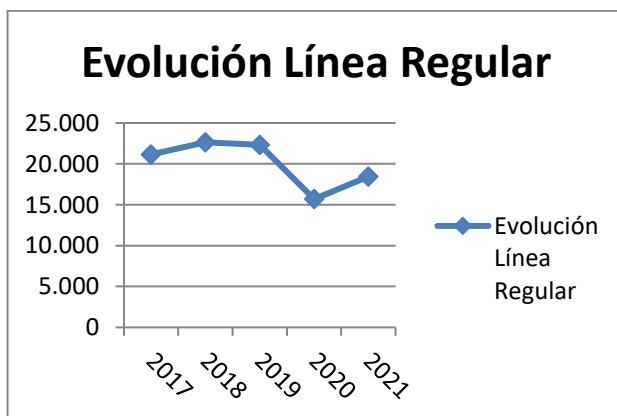
Atendido a estas definiciones clasificamos el tráfico de pasajeros:

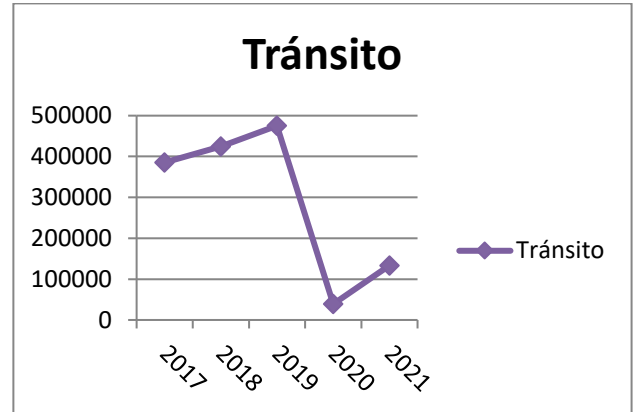
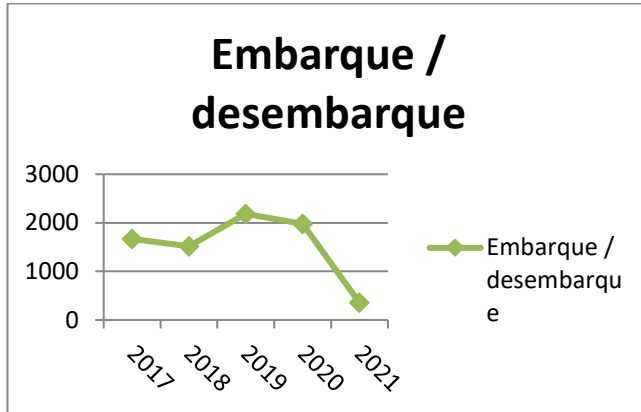
Clase	Concesionario / Autorizado	Situación	Características
Servicio Marítimo regular de Pasajeros. Cádiz – El Puerto de Santa María y Cádiz – Villa de Rota.	CONSORCIO DE TRANSPORTES BAHÍA DE CÁDIZ	Dársena de Cádiz - Muelle Reina Victoria	Terminal de 1.242 m <sup>2</sup> y lámina de agua de 108 m <sup>2</sup> de lámina de agua para maniobra y atraque de cuatro catamaranes rápidos.
		Dársena El Puerto de Santa María - Margen derecha Río Guadalete	Terminal de 3.661 m <sup>2</sup> , 420 m <sup>2</sup> de terminal cubierta y 3.241 m <sup>2</sup> de aparcamiento para clientes. Incluye 108 m <sup>2</sup> de lámina de agua para la maniobra y atraque de cuatro catamaranes rápidos.
Terminal Marítima de Pasajeros en régimen de embarque / desembarque	AUTORIDAD PORTUARIA	Dársena de Cádiz – Muelle Alfonso XIII.	Terminal de 1300 m <sup>2</sup> para la prestación del servicio portuario de embarque / desembarque de pasajeros.
Terminal Marítima de Pasajeros en régimen de embarque / desembarque	AUTORIDAD PORTUARIA	Dársena de Cádiz – Muelle Ciudad.	Terminal satélite de 372 m <sup>2</sup> para la prestación del servicio portuario de embarque / desembarque de pasajeros.

Clase	Concesionario / Autorizado	Situación	Características
Terminal Marítima de Pasajeros en régimen de embarque / desembarque de uso particular.	TERMINAL DE CARGA RODADA DE CANARIAS, S.A.	Ampliación Muelle Marqués de Comillas. Terminal de Carga Rodada de Canarias	Terminal de Carga y Pasaje para la línea regular Cádiz – Canarias. Dispone de 2 rampas fijas para el tráfico ro – ro, aparcamiento de vehículos, estación marítima y zona de depósitos, con un total de 60.000 m <sup>2</sup> .
Pasajeros en régimen de tránsito	AUTORIDAD PORTUARIA	Dársena de Cádiz – Muelles Reina Sofía, Alfonso XIII, Ciudad, Marqués de Comillas y ampliación Marqués de Comillas.	Total 2.169 m de línea de atraque para cruceros con pasaje en régimen de tránsito.

Según datos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz la evolución del pasaje es:

	Línea Regular	Tráfico Interior	Embarque / desembarque	Tránsito
2017	21.146	-	1.669	385.440
2018	22.645	752.875	1.520	424.900
2019	22.318	505.510	2.184	475.208
2020	15.695	210.592	1.980	39.057
2021	18.441	307.305	355	133.156

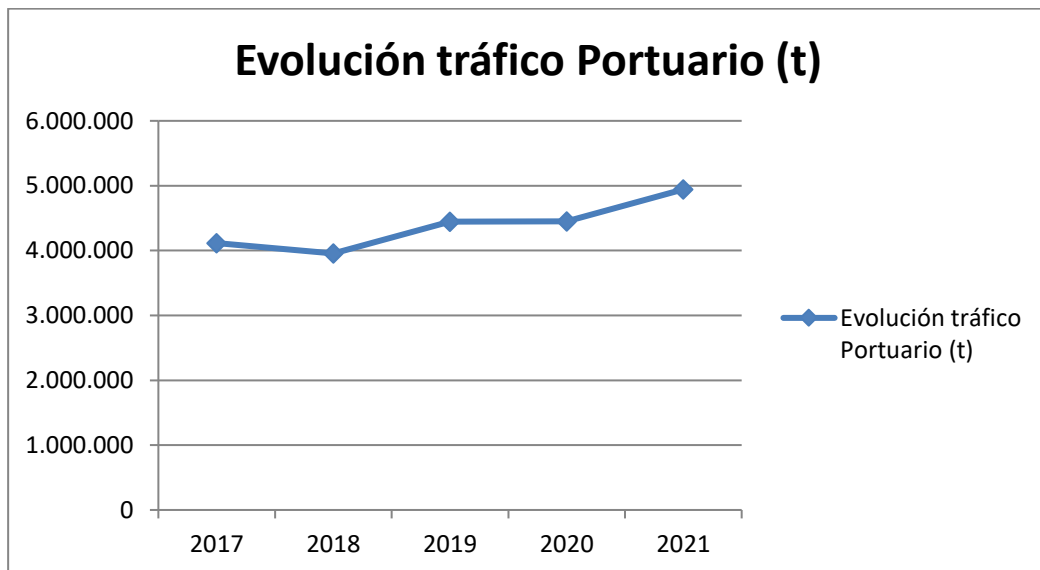




## 2.1.2 TRÁFICO DE MERCANCÍAS

En el año 2021 la cifra de tráfico portuario del Puerto de la Bahía de Cádiz fue de casi cinco millones de toneladas (4.943.053 t.), lo que implica que se incrementa el nivel de negocio respecto del ejercicio 2020 (4.449.319 t.).

Así la Evolución del tráfico portuario del Puerto de la Bahía de Cádiz para el periodo 2017 – 2021:





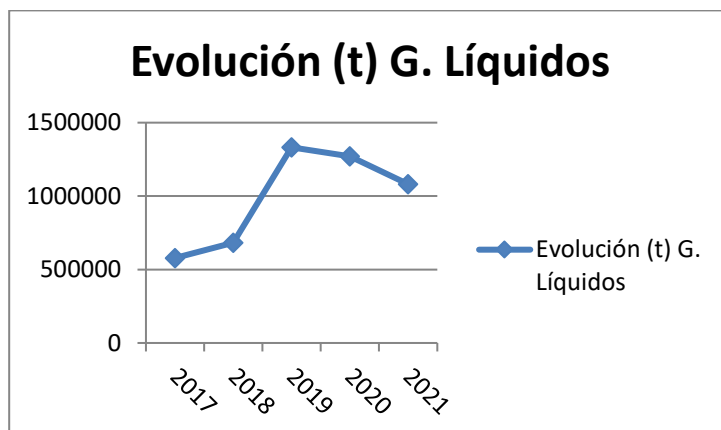
Clasificado por tipo de mercancía:

(t)	2017	2018	2019	2020	2021
Graneles Líquidos	578.775	686.986	1.331.878	1.271.350	1.080.865
Graneles Sólidos	1.747.589	1.736.215	1.859.008	1.443.545	1.308.133
Mercancía General	1.660.429	1.415.463	1.151.346	1.645.803	2.437.997
Tráfico Interior	0	0	0	0	0
Avituallamiento	112.165	99.158	85.241	74.594	101.904
Pesca Fresca	16.294	17.693	15.919	14.026	14.155
<b>TOTAL</b>	<b>4.115.252</b>	<b>3.955.515</b>	<b>4.443.392</b>	<b>4.449.319</b>	<b>4.784.018</b>

### 2.1.2.1 GRÁNELES LÍQUIDOS

Clasificadas según su naturaleza se obtiene:

(t)	2017	2018	2019	2020	2021
Resto de Mercancías	0	0	0	10.380	20.340
Gasoil y Fueloil	0	218	0	0	6.836
Productos Bituminosos	578.775	608.573	978.914	944.619	692.213
Productos Químicos	0	0	0	0	1.027
Aceites Vegetales	0	50.163	0	0	0
Biocombustibles	0	23.753	352.964	316.351	360.449
<b>TOTAL</b>	<b>578.775</b>	<b>682.707</b>	<b>1.331.878</b>	<b>1.271.350</b>	<b>1.080.865</b>



Dicho tráfico se centraliza principalmente en la Dársena del Bajo de la Cabezuela, disponiéndose de una planta para la carga / descarga de Productos Bituminosos explotada por la entidad PUMA ENERGY ESPAÑA.

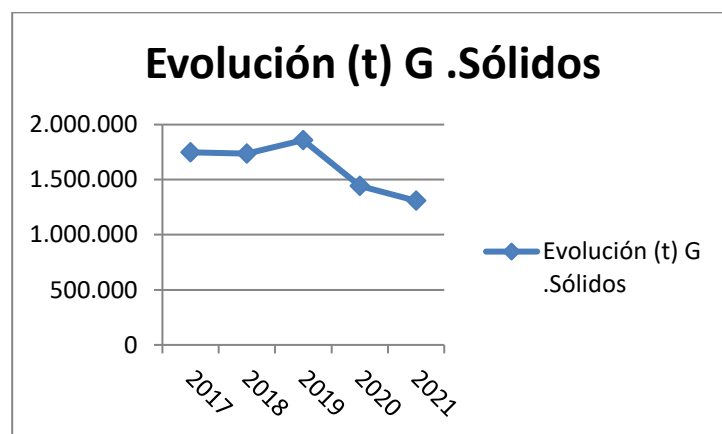
En dicha dársena también se encuentra la instalación para la carga y descarga de aceites vegetales y biodiesel de la firma OP TRADE, y para el mismo tipo de mercancías en la Zona Franca se encuentran las instalaciones de OLIVIA PETROLEUM.

### 2.1.2.2 GRÁNELES SÓLIDOS

Según su naturaleza:

(t)	2017	2018	2019	2020	2021
<b>INSTALACIÓN ESPECIAL</b>					
Abonos y Potasas	0	0	0	0	0
Cereales y sus harinas	0	0	0	0	123.088
<b>SIN INSTALACIÓN ESPECIAL</b>					
Arena de sílice	118.332	76.623	57.912	40.251	27.375
Sal	75.250	135.859	118.659	37.862	126.930
Frutas, hortalizas y legumbres	7.460	39.063	22.709	15.809	21.686
Maderas y corcho	0	0	0	0	0
Otros productos alimenticios	23.148	34.785	85.669	43.284	0

(t)	2017	2018	2019	2020	2021
Materiales de construcción	6.387	14.285	7.993	8.120	0
Azúcar	214.241	83.586	222.063	45.930	269.802
Habas y harina de soja	11.907	9.487	0	11.271	8.624
Otros minerales	97.471	45.880	40.589	22.983	12.374
Piensos y forrajes	192.605	104.034	89.953	66.952	64.603
Abonos y potasas	37.795	33.040	12.548	41.208	24.977
Cemento y clinker	295.803	286.839	152.196	130.008	195.660
Cereales y sus harinas	650.740	854.844	1.025.176	851.677	432.512
Carbones y coques	0	12.689	23.540	125.181	0
Resto de mercancías	0	0	0	0	0
Transbordo GS	16.450	5.202	0	3.009	1.501
<b>TOTAL</b>	<b>1.747.589</b>	<b>1.736.216</b>	<b>1.859.007</b>	<b>1.443.545</b>	<b>1.308.133</b>



La manipulación de graneles sólidos se focaliza principalmente en la dársena del Bajo de la Cabezueta, seguida de la actividad de la Zona Franca.

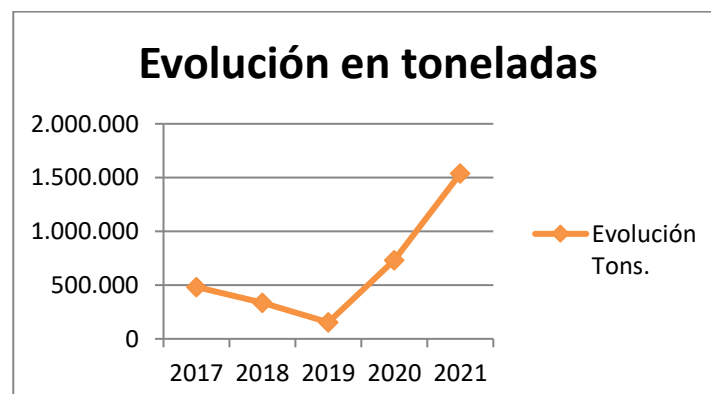
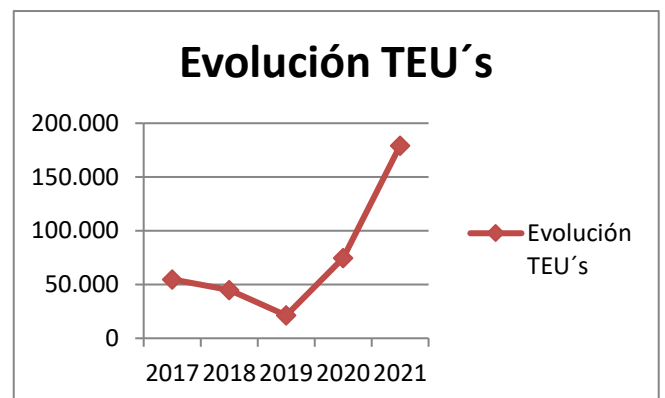
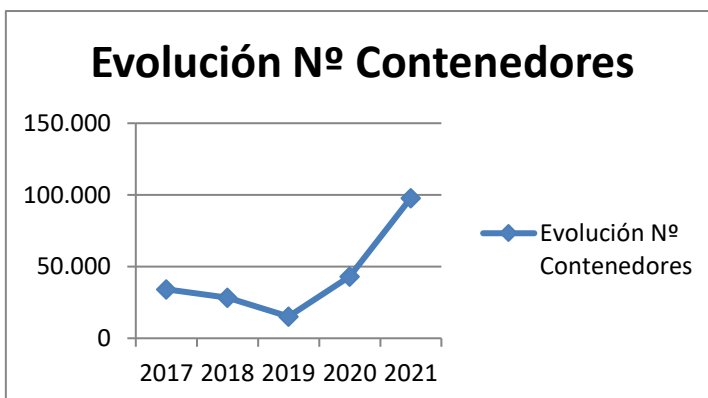
Las instalaciones especiales para la manipulación de graneles sólidos se localizan en la dársena de Zona Franca donde se manipulan cereales y harinas en HARINERA VILAFRANQUINA.

Para el desarrollo de las actividades de carga / descarga sin instalación especial se emplea utillajes especializados tales como cintas, tolvas, grúas con cuchara y camiones, todas ellas en la dársena del Bajo de la Cabezuela.

### 2.1.2.3 TRÁFICO LO - LO

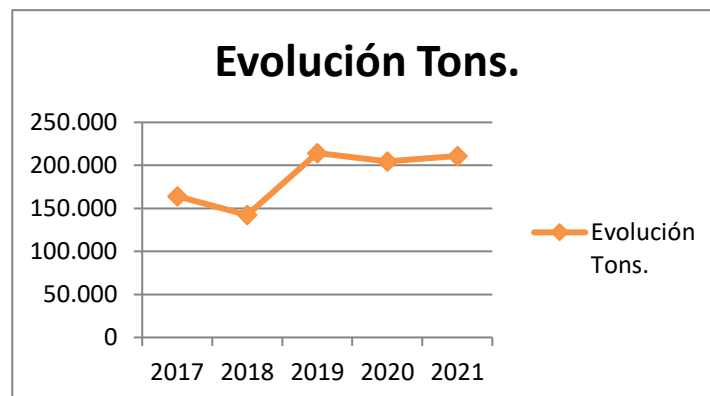
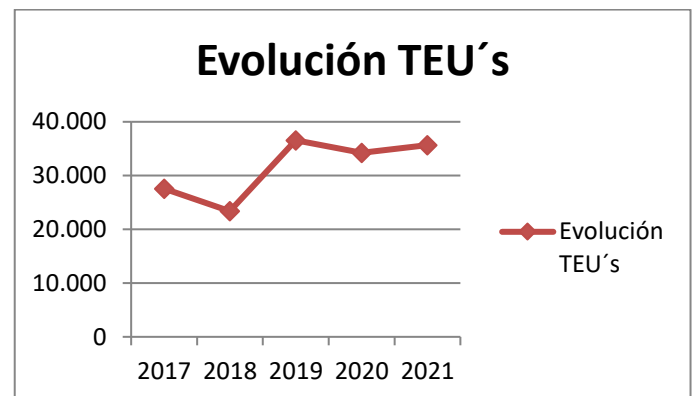
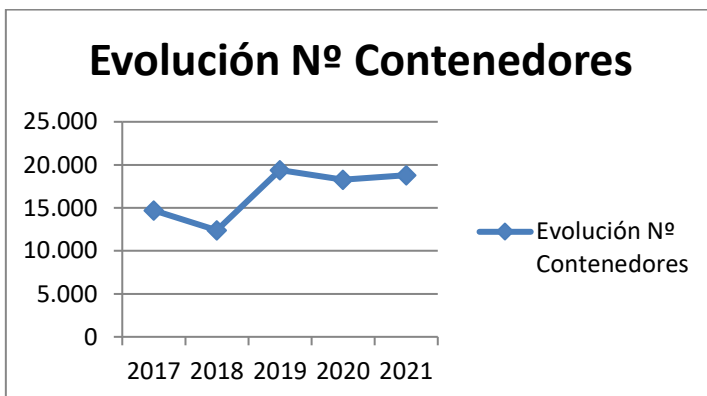
Contenedores Lo – Lo.			
Año	Nº Contenedores	TEU´s	Toneladas.
2017	34.164	54.649	480.817
2018	28.248	44.792	335.877
2019	15.193	21.279	153.493
2020	43.043	74.689	732.636
2021	97.863	179.170	1.537.878

Las operaciones de tráfico de contenedores Lo – Lo se realizan en la Dársena de Cádiz, por la Terminal de Contenedores CONCASA. El muelle de operación es el Reina Sofía donde se instalan 4 grúas de contenedores, anexo al cual se encuentra el recinto cerrado de la terminal de contenedores con más de 100.000 m<sup>2</sup> de superficie para la estancia de contenedores.



### 2.1.2.4 TRÁFICO RO - RO

Contenedores Ro – Ro.			
Año	Nº Contenedores	TEU´s	Toneladas
2017	14.691	27.539	163.948
2018	12.386	23.376	142.323
2019	19.390	36.560	214.356
2020	18.283	34.225	204.663
2021	18.790	35.690	210.870



El tráfico Ro – Ro se centraliza en la Dársena de Cádiz, disponiéndose de 4 rampas con capacidad de 100 t. cada una. Es un tráfico de cabotaje, destinado a la línea de interés general Cádiz – Canarias.

El tráfico con Canarias incluye la utilización de buques Ro – Ro y Ro – Ro Pax., y es realizado por Compañía Trasmediterránea y Terminal Rodada de Canarias, disponiendo de Terminal de Pasajeros y de carga, en régimen de autorización, en la ampliación del muelle Marqués de Comillas. Con objeto de evitar costes operación la mercancía clasificada como peligrosa con destino a Canarias es depositada temporalmente en la ésta terminal, en lugar de utilizar el recinto de MMPP situado anexo a la Terminal de Contenedores (muelle Reina Sofía).

La instalación portuaria de la Zona Franca dispone de una rampa para el tráfico Ro – Ro con capacidad para 100 t., no obstante, no se dispone de línea de tráfico para su explotación.

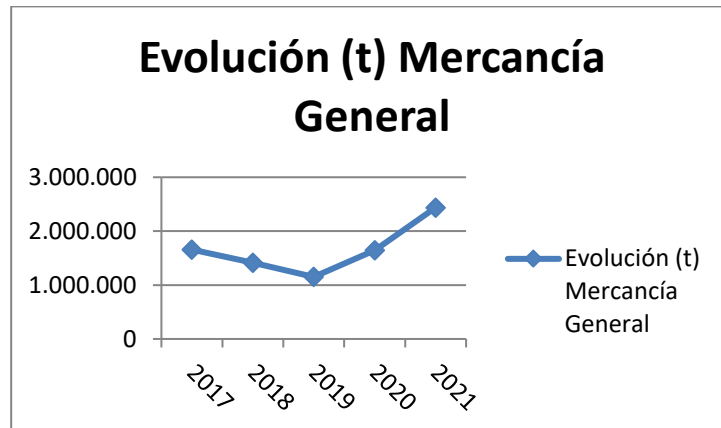
Hay que destacar que la instalación portuaria de La Cabezuela se dispone de una rampa de 100 t. de capacidad con dimensiones especiales para el tráfico de piezas grandes.

### 2.1.2.5 MERCANCÍA GENERAL

El tráfico de Mercancía General según su naturaleza sería:

(t)*	2017	2018	2019	2020	2021
Abonos y potasas	180.752	99.199	93.768	109.365	177.703
Aceite de oliva	26.787	21.125	15.778	27.246	40.818
Aceites vegetales	1.713	2.310	735	1.524	3.616
Aceitunas	34.532	11.703	8.008	31.792	45.933
Algodón	640	45	110	22	0
Aluminio	-	-	-	38	283
Arena de sílice	137	368	7	350	1.102
Automóviles y sus piezas	25.839	27.066	23.541	16.090	20.592
Azúcar	582	73	14	1.022	101
Biocombustibles	1.027	551	828	2.032	4.487
Carbones y coques	2.314	1	556	25	407
Cemento y clinker	795	2	16	10.512	27.998
Cereales y sus harinas	18.388	29.400	18.333	21.895	31.519
Chatarra	21	1.584	1	10.666	26.834
Cloruro de magnesio	1.016	343	36	23	46
Conservas	15.529	14.178	17.529	40.425	51.235
Frutas, verduras y hortalizas	326.826	319.111	280.518	306.786	343.662
Gasoil y fueloil	514	668	359	8.695	11.533

(t)*	2017	2018	2019	2020	2021
Habas y harina de soja	124	92	-	2	1
Madera aserrada	2.375	449	1	6.701	6.633
Maderas y corcho	12.902	5.038	21.994	6.662	18.357
Maquinaria, aparatos y herramientas	42.779	51.465	35.005	73.802	63.999
Materiales de construcción	9.804	8.661	19.003	28.607	69.269
Melaza de remolacha	-	3	3	-	74
Otros minerales	8.142	2.946	578	9.906	5.889
Otros productos alimenticios	154.416	149.534	102.719	181.797	300.619
Papel y pasta	1.521	5.130	781	17.003	31.533
Pescado congelado	3.337	4.782	5.215	10.438	9.485
Piensos y forrajes	7.231	14.083	11.022	13.850	27.907
Productos bituminosos	2	-	1	949	1.042
Productos petrolíferos	-	-	1	455	2.978
Productos químicos	52.961	36.700	22.573	53.742	151.624
Productos siderúrgicos	126.959	38.950	30.057	24.969	22.794
Resto de mercancías	136.081	135.250	99.148	153.772	206.679
Sal	291	68	523	1.060	1.249
Tabaco	410	19	55	855	284
Tara de camiones	13.633	14.682	16.643	12.581	15.219
Tara de contenedores	171.335	143.708	121.859	242.579	506.863
Tara de plataformas y remolques	225.185	246.241	189.138	164.168	158.359
Vinos y licores	5.472	2.546	2.686	26.031	38.390
Transbordo MG	48.055	27.388	12.205	27.365	10.881
<b>TOTAL</b>	<b>1.660.429</b>	<b>1.415.463</b>	<b>1.151.346</b>	<b>1.645.803</b>	<b>2.437.997</b>

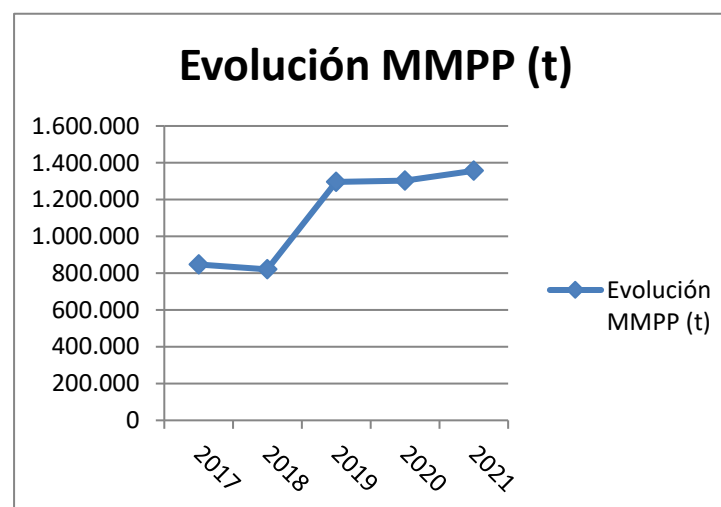


### 2.1.2.6 TRÁFICO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Próximo a la Terminal de Contenedores se encuentra el Recinto de Mercancías Peligrosas (MMPP), instalación destinada a la estancia temporal de los contenedores objeto del tráfico Lo – Lo y Ro – Ro afectados por el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de MMPP peligrosas en los Puertos, aprobado por el RD. 145/89, de 20 de enero.

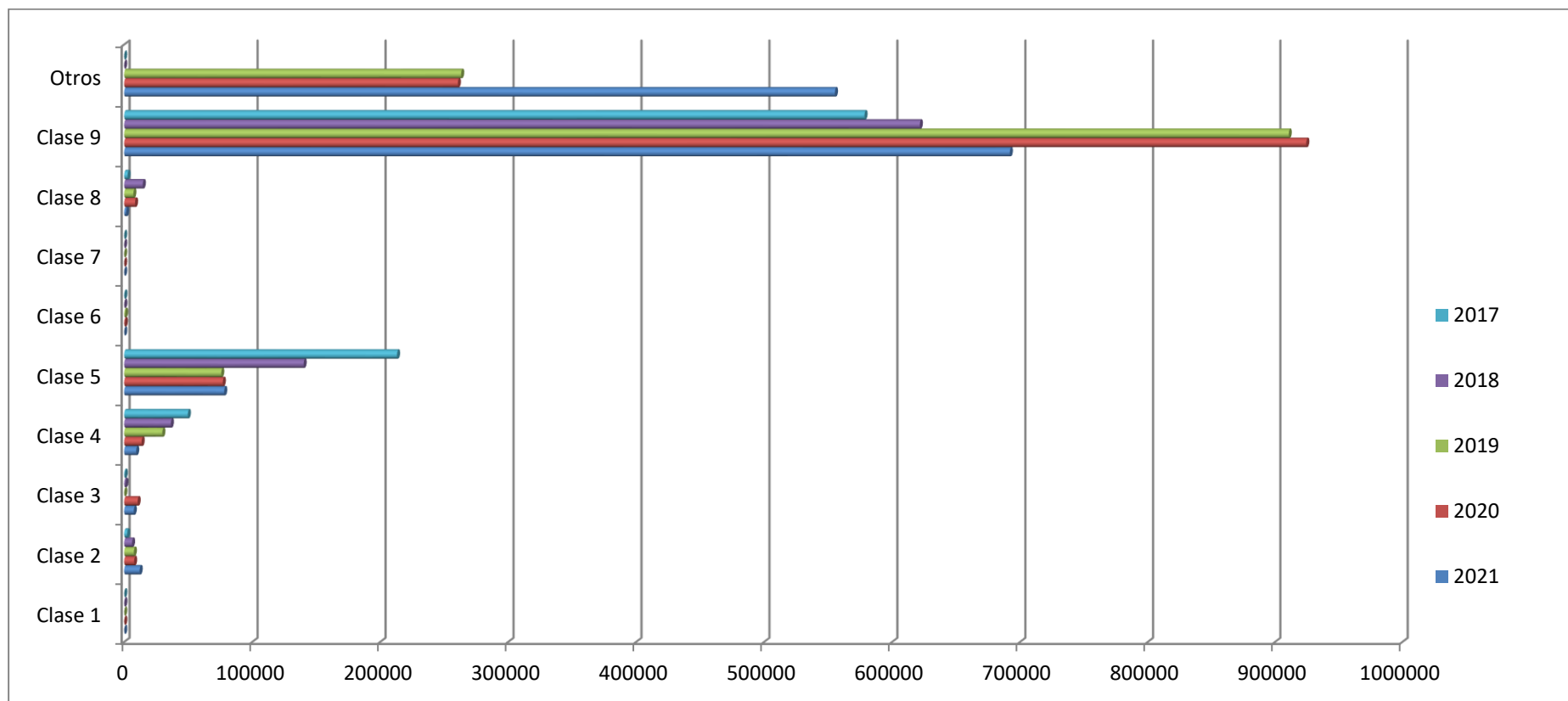
Analizando el tráfico de MMPP en el Puerto de la Bahía de Cádiz se observa un incremento sustancial entre los años 2018 y 2019 debido al tráfico de graneles líquidos (asfalto bituminoso y biodiesel principalmente):

Año	2017	2018	2019	2020	2021
MMPP (t)	847.465	820.609	1.295.687	1.303.656	1.356.417





### EVOLUCIÓN MMPP (t) SEGÚN CLASE



## 2.2 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES Y SUS USUARIOS

### 2.2.1 INSTALACIONES AL SERVICIO DEL COMERCIO MARÍTIMO

El Puerto de la Bahía de Cádiz se estructura en cuatro dársenas diferenciadas por sus actividades, las cuales, determinan a su vez los usuarios de dichas instalaciones. Las clases de servicios son los siguientes:

- **Cádiz:** comercial (tráfico ro-ro y lo-lo), pesquera y pasajeros.
- **Zona Franca:** comercial.
- **El Bajo de la Cabezueta – Puerto Real:** comercial.
- **El Puerto de Santa María:** comercial, pesquera y pasajeros.

#### CÁDIZ



Las instalaciones para tráfico ro-ro están situadas en el muelle Marqués de Comillas, con dos rampas de 20 metros de ancho y 21 de longitud, capaces de soportar cien toneladas. Por su ancho excepcional, estas rampas permiten el cruce de dos vehículos cargados, lo que posibilita, si las condiciones de los buques lo permiten, una muy apreciable reducción de los tiempos de carga y descarga. En el año 2010, incorporamos una terminal ro-ro, con la ampliación del muelle Marqués de Comillas, dotando a la dársena Comercial de Cádiz con otras 2 rampas ro-ro fijas y 60.000 m<sup>2</sup> de superficie para depósito.

El tráfico lo-lo se lleva a cabo en la terminal de contenedores “Reina Sofía”, equipada con cuatro grúas pórticos especiales de 40 toneladas, amén de un adecuado equipo de manipulación en tierra. La terminal se halla preparada para atender buques en ventajosas condiciones operativas. Cuenta con una superficie de 195.000 metros cuadrados y 600 metros de línea de atraque, con calado de 11,5 metros.

En relación con el tráfico de pasajeros se clasifica en tráfico interior, disponiendo de una terminal en el muelle Reina Victoria, tráfico de pasajeros de cabotaje Cádiz – Canarias, embarcado y desembarcado en las instalaciones de la Terminal de Carga Rodada de Canarias, conformada por la ampliación del muelle Marqués de Comillas con el muelle de la Libertad, muelle de las Américas y muelle Diego Fernández Montañés. Por último, la Autoridad Portuaria dispone de una terminal de pasajeros de cruceros, en régimen de embarque y desembarque, situada en el muelle Alfonso XIII, y otra terminal satélite de pasajeros en el muelle Ciudad. Para los restantes buques de cruceros que escalan en el Puerto de la Bahía de Cádiz con pasajeros en régimen de tránsito se utilizan preferentemente los muelles; Alfonso XIII, Reina Sofía, Ciudad,

Reina Victoria (atraque preferente del buque fluvial LA BELLE DE CADIX) y Marqués de Comillas.

Anexa a la Dársena Comercial de Cádiz se encuentra la Dársena Pesquera conformada por los muelles Diego Fernández Montañés, General Fernández Ladreda, Lonja y Levante, destinados al atraque de buques pesqueros para la descarga de pescado fresco de bajura y altura y su posterior subasta en Lonja. En total se dispone de un calado de dársena de 6 m y de 1.027,6 metros lineales de atraque.

Por último, complementado la oferta portuaria se ubica a continuación de la Dársena Pesquera el astillero de reparación y transformación de buques de NAVANTIA, S.A., donde además se están realizando las obras de la nueva terminal de contenedores que incluyen el muelle de La Galeona y el muelle de Andalucía.

## ZONA FRANCA



La Zona Franca permite efectuar operaciones comerciales e industriales de exportación, importación y manipulaciones en las condiciones fiscales más ventajosas, con el tráfico portuario de aquellas mercancías en tránsito o aquellas que se puedan acoger al régimen de franquicia arancelaria. Esta Dársena dispone de una superficie abrigada de 47 hectáreas y 18.12 hectáreas de superficie terrestre.

Este recinto fiscal cuenta con instalaciones especializadas para el almacenamiento, depósito y transformación de cereales, y con un complejo de infraestructuras logísticas que propician una pronta distribución o almacenaje de cámaras de frío de las mercancías, tanto de carga seca como refrigerada o congelada, además de una rampa orientativa para el Ro – Ro. La terminal ro-ro en la Zona Franca cuenta con una rampa móvil de 15 metros de ancho y 18 metros de longitud para cargas de 100 toneladas. La instalación se completa con red y tomas de tubería para la carga / descarga de graneles líquidos.

## LA CABEZUELA – PUERTO REAL.



Las operaciones de carga, descarga y manipulación de graneles sólidos (tales como arena de sílice, cemento, carbón, cereales, etc.) y graneles líquidos se efectúan en los muelles de la Cabezuela – Puerto Real, que están diseñados para este tipo de maniobras y operaciones por tratarse de muelles con grandes superficies habilitadas para tal efecto.

Su localización, en la costa oriental de la bahía y alejados de núcleos urbanos, garantiza la manipulación de este tipo de cargas sin que se produzca ningún tipo de alteraciones medio ambientales ni paisajísticas en las poblaciones anexas a la zona. Hay que destacar también las instalaciones para tráficos específicos ro-ro, que cuenta con una rampa móvil de 20 metros de ancho y 33,5 metros de longitud para cargas de 100 toneladas.

Acoge las instalaciones de Dragados Off – Shore S.A., dotadas de las últimas innovaciones tecnológicas y con una planta Off – Shore dedicada a la construcción de plantas petrolíferas de extracción de gas, etc., además del centro de construcción de buques de NAVANTIA, S.A.

## EL PUERTO DE SANTA MARÍA.



La dársena de El Puerto de Santa María desarrolla un importante papel debido a su destacada actividad pesquera.

El muelle exterior cuenta con servicio de grúas y almacenes. Se ha retirado la rampa ro-ro para la instalación de una rampa fija y foso destinada al izado de embarcaciones de recreo para su invernaje.

El muelle pesquero, junto con la creciente industria de criadero y engorde de alevines de piscifactoría, es el gran atractivo de El Puerto de Santa María, permitiendo posicionar la actividad pesquera de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz como la primera de Andalucía. La lonja pesquera tiene una superficie de 4.734 m<sup>2</sup> y se complementa con casetas para compradores y exportadores y sala de segundas ventas.

En dicho término municipal y perteneciente al Dominio Público Portuario de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, se ubica la dársena Náutico-Deportiva de Puerto Sherry, actualmente concesionada a la Sociedad Marina Puerto de Santa María, S.A.

### 2.2.1.1 MUELLES Y ATRAQUES

DÁRSENA COMERCIAL CÁDIZ				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Reina Victoria	206	8,5	Mercancía general y pasajeros	74
Marqués de Comillas	636	10	Mercancía general, ro-ro y pasajeros	84
Ciudad	316	9	Mercancía general, ro-ro y pasajeros	73
Alfonso XIII	180	10	Ro-ro y pasajeros	82 a 91
Reina Sofía 1ª fase	400	11	Lo-lo y pasajeros	89 a 350
Reina Sofía 2ª fase	240	11,5	Lo-lo y pasajeros	190 a 350
De la Libertad	304	10	Mercancía general, ro-ro y pasajeros	15
De las Américas	110	10,5	Varios	15
Nueva Terminal de Contenedores (La Galeona)	590	16	Contenedores	400
Nueva Terminal de Contenedores (De Andalucía)	350	8	Varios	40

DÁRSENA PESQUERA CÁDIZ				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Gral. Fernández Ladreda	340	6	Pesca	8
Levante	374	6	Pesca	6,5
Nueva Lonja	165,6	6	Pesca	6,5
Diego Fernández Montañés	148	4,5	Varios	8
Dique de Levante	150	6	Varios	11,5

NAVANTIA, S.A. ASTILLERO CÁDIZ				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Armamento	490	8	Reparación y transformación	120
Armamento exterior	350	8	Reparación y transformación	40
Muelle adosado a dique seco (norte)	200	8	Reparación y transformación	12
Muelle adosado a dique seco (sur)	400	7	Reparación y transformación	12
Muelle dársena astilleros	400	7	Reparación y transformación	25

DÁRSENA ZONA FRANCA				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Poniente	325	10	Mercancía general, graneles sólidos y líquidos.	86
Ribera	323	10	Mercancía general, graneles sólidos, líquidos y roto.	125

DÁRSENA DE CABEZUELA				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Cabezuela oeste	607	13,5	Mercancía general, graneles sólidos y líquidos.	300
Cabezuela sur	481	13	Mercancía general, graneles sólidos, líquidos y roto.	300

DRAGADOS OFF – SHORE				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Dragados	680	11	Construcción naval y off – shore	250

NAVANTIA, S.A. ASTILLERO PUERTO REAL				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Muelle embocadura dique seco (norte)	150	8	Construcción naval	50
Muelle embocadura dique seco (sur)	500	8	Construcción naval	50
Muelle descarga	250	7	Construcción naval	250
Muelle embocadura	300	6	Construcción naval	12
Muelle armamento	250	6	Construcción naval	50

DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Muelle exterior	792	3	Mercancía general, graneles sólidos, líquidos, roto y desguace.	130

DÁRSENA PESQUERA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA				
Nombre	Longitud (m)	Calado (m)	Uso	Ancho (m)
Muelle pesquero margen izquierda	1.050	3	Pesca, avituallamiento y gas – oil	2,5
Muro encauzamiento margen izquierda	224	1	Desguace	2,5
Muro encauzamiento margen derecha	384	1	Embarcaciones menores	2,5
Muelle de pasajeros margen derecha	250	3,5	Pasajeros tráfico interior y pasajero crucero	20
Muelle local	400	1	Embarcaciones menores	2,5

### 2.2.1.2 SUPERFICIES TERRESTRES Y ÁREAS DE DEPÓSITO

DENOMINACIÓN UBICACIÓN / MUELLE	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )						
	CÁDIZ	Descubiertos	Cubiertos y abiertos	Cerrados	Viales	Resto	Total
Reina Sofía (Terminal de Contenedores)	42.970						42.970
Reina Sofía	46.454				47.587	1.046	95.087
Alfonso XIII				5.280			5.280
Ciudad	18.535				12.550	2.415	33.500
Reina Victoria	8.218						8.218
Marqués de Comillas	74.320				22.359	3.063	99.742
Gral. Fdez. Ladreda	24.600			2.000	7.120	5.780	39.500
Nueva Lonja	25.309			16.400			41.709
Levante	31.600				3.360	3.488	38.448
Fondo	20.975				7.900		28.875
Embocadura	49.900				5.100	15.500	70.500
Armamento	37.200				4.100	19.900	61.200
Navantia	439.493						439.493
Zona Edificios Oficiales						6.500	6.500
Dique de Levante					17.200		17.200
Dique San Felipe						38.068	38.068
<b>Total</b>	<b>826.298</b>			<b>27.280</b>	<b>145.722</b>	<b>102.442</b>	<b>1.098.142</b>

DENOMINACIÓN UBICACIÓN / MUELLE	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )						
	ZONA FRANCA	Descubiertos	Cubiertos y abiertos	Cerrados	Viales	Resto	Total
Muelle de Poniente	17.041				15.200	224	32.465
Muelle de Ribera	57.225				3.550		60.775
Escuela Náutica Elcano	83.998,36						83.998,36
<b>Total</b>	<b>158.264,36</b>				<b>18.750</b>		<b>177.238,36</b>



DENOMINACIÓN UBICACIÓN / MUELLE	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )					
LA CABEZUELA - PTO. REAL	Descubiertos	Cubiertos y abiertos	Cerrados	Viales	Resto	Total
Cabezuela Zona Portuaria	1.064.598			109.830		1.174.428
Navantia	129.700					129.700
Dragados Off-shore S.A.	361.085					361.085
<b>Total</b>	<b>1.555.383</b>			<b>109.830</b>		<b>1.665.213</b>

DENOMINACIÓN UBICACIÓN / MUELLE	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )					
EL PUERTO DE SANTA MARÍA	Descubiertos	Cubiertos y abiertos	Cerrados	Viales	Resto	Total
Margen Izquierda						
Zona Comercial	83.034		11.061	42.982	23.624	160.701
Zona Pesquera	114.369			27.097	17.861	159.327
Otras Zonas				10.600	583.800	594.400
Margen Derecha						
Zona Deportiva				4.000	16.000	20.000
Zona Pasajeros				2.100	4.300	6.400
Otras Zonas	20.100			9.180	167.720	197.000
<b>Total</b>	<b>217.503</b>		<b>11.061</b>	<b>95.959</b>	<b>813.305</b>	<b>1.137.828</b>

DENOMINACIÓN UBICACIÓN / MUELLE	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )					
PUERTO SHERRY	Descubiertos	Cubiertos y abiertos	Cerrados	Viales	Resto	Total
Puerto Sherry	286.662					286.662
<b>Total</b>	<b>286.662</b>					<b>286.662</b>

DENOMINACIÓN UBICACIÓN / MUELLE	SUPERFICIES (m <sup>2</sup> )					
<b>TOTAL</b>	Descubiertos	Cubiertos y abiertos	Cerrados	Viales	Resto	Total
	<b>3.101.140,36</b>	<b>0</b>	<b>34.741</b>	<b>370.261</b>	<b>915.971</b>	<b>4.422.113,3</b>

### 2.2.1.3 ALMACENES FRIGORÍFICOS Y FÁBRICAS DE HIELO

CÁDIZ			
SITUACIÓN	INSTALACIÓN	CONCESIONADO	CAPACIDAD (m <sup>2</sup> )
Muelle de Levante	Almacén Frigorífico	Autoridad Portuaria / Nazarena del Hielo	1.810
Muelle de Levante		Autoridad Portuaria	1.025
Muelle Gral. Fdez. Ladreda Nave 6	Almacén Frigorífico	Hibero	2.220
Muelle Gral. Fdez. Ladreda Nave 5	Almacén Frigorífico	M. A. González Almeida	600
Muelle Gral. Fdez. Ladreda Nave 4	Almacén Frigorífico	GAPEMAR	2.160
Muelle Gral. Fdez. Ladreda Nave 7	Almacén Frigorífico	Ricardo Fuentes e Hijos, S.A.	3.359,35
Muelle de Levante Nave 19	Fábrica de Hielo	Nazarena de Hielo	507
Muelle de Levante Nave 20	Almacén Frigorífico	Autoridad Portuaria	766
Muelle de Levante Nave 3	Almacén Frigorífico	Cortemar, S.L.	421

EL PUERTO DE SANTA MARÍA			
SITUACIÓN	INSTALACIÓN	CONCESIONADO	CAPACIDAD (m <sup>2</sup> )
Margen Izquierda Muelle Pesquero	Fábrica de Hielo	Fahipo	157 t/día
Margen Izquierda Muelle Pesquero	Almacén Frigorífico	Congelados y Refrigerados SEPPIALIS, S.L.	2.477
Margen Izquierda Muelle Pesquero	Almacén Frigorífico	Romerijo, S.L.	3.517

### 2.2.1.4 ESTACIONES MARÍTIMAS

CÁDIZ					
SITUACIÓN	CONCESIONADO	TIPO DE TRÁFICO	m <sup>2</sup>	Nº PLANTAS	TOTAL m <sup>2</sup>
Muelle Alfonso XIII	Autoridad Portuaria	Pasajeros	1.130	1	1.300
Muelle Reina Victoria	Consortio de Transportes Bahía de Cádiz	Pasajeros	1.242	1	1.242
Muelle Ciudad	Autoridad Portuaria	Pasajeros	372	1	372

EL PUERTO DE SANTA MARÍA					
SITUACIÓN	CONCESIONADO	TIPO DE TRÁFICO	m <sup>2</sup>	Nº PLANTAS	TOTAL m <sup>2</sup>
Margen Derecha	Consortio de Transportes Bahía de Cádiz	Pasajeros	4.232	1	4.232

### 2.2.1.5 INSTALACIONES PESQUERAS

CÁDIZ			
TIPO DE INSTALACIÓN	SITUACIÓN	CONCESIONADO	m <sup>2</sup>
Locales exportadores	Muelle Levante (500)	Autoridad Portuaria	1.160
Lonja	Muelle Lonja	Autoridad Portuaria	5.950
Almacén exportadores	Muelle Lonja (600)	Autoridad Portuaria	3.040
Frigorífico	Muelle Lonja	Autoridad Portuaria	560
Servicios varios	Muelle Lonja	Autoridad Portuaria	310
Industrias de la pesca	Muelle Fernández Ladreda		
Industrias de la pesca	Muelle Fernández Ladreda		
Locales armadores	Muelle Levante (200/300/400)	Autoridad Portuaria	4.848
Reparación redes	Muelle Levante, nave 11	Sucesores de Pepiño	435
Recepción, venta pescado y cetárea	Muelle Fernández Ladreda, nave 4	Gapemar	2.400
Almacén frigorífico	Muelle Fernández Ladreda, nave 6	Hibero (concesionario)	2.220
Almacén frigorífico	Muelle Fernández Ladreda, nave 5	M.A. González Almeida	600
Almacén frigorífico	Muelle Fernández Ladreda, nave 7	Ricardo Fuentes e Hijos, S.A.	3360
Nave de pescado	Muelle Levante, nave 20	Autoridad Portuaria	766

CÁDIZ			
TIPO DE INSTALACIÓN	SITUACIÓN	CONCESIONADO	m <sup>2</sup>
Nave de pescado	Muelle Levante, nave 19	Autoridad Portuaria	1.025
Dársena de Cádiz	Muelle Levante, nave 19	Nazarena del Hielo	282
Nave envases	Muelle Levante, nave 15	Polisur 2000 (concesionario)	315
Nave envases	Muelle Levante, nave 8	Barreiropesca, S.L.	406
Investigaciones pesqueras	Muelle Levante	I.E.O (concesionario)	605
Venta pescado congelado y marisco	Muelle Levante, nave 3	Cortemar, S.L.	375

PUERTO DE SANTA MARÍA			
TIPO DE INSTALACIÓN	SITUACIÓN	CONCESIONADO	m <sup>2</sup>
Lonja e instalaciones subastas planta baja	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria	4.730
Edificio congelados	Recinto pesquero margen izquierda	Autoridad Portuaria	1.024
Edificio Social	Recinto pesquero margen izquierda	Autoridad Portuaria	600
Mercado mayoristas	Margen izquierda planta baja	Autoridad Portuaria	2.600
Mercado mayoristas (oficinas)	Margen izquierda planta alta	Autoridad Portuaria	1.007
Preparación y envase pescado	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria	3.309
Parcelas reparación redes	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria	3.250
Locales armadores (200)	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria	1.980
Locales exportadores	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria	536
Locales oficinas nave subasta	Lonja margen izquierda	Autoridad Portuaria	220
Instalación productos pesqueros	Margen Izquierda	Caladero, S.L. (concesionario)	2.477
Nave comercialización congelados	Margen Izquierda	Romerijo (concesionario)	3.517
Almacén envases	Margen Izquierda	Polisur 2000 (autorización)	1.597
Locales exportadores edificio A	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria (autorizaciones)	960
Locales elaboración B y C	Margen Izquierda	Autoridad Portuaria (autorizaciones)	6.912

## 2.2.1.6 EDIFICACIÓN E INSTALACIONES DE USO PÚBLICO

CÁDIZ			
SITUACIÓN	USO	CONCESIONADO	m <sup>2</sup> / caract.
Plaza de España	Autoridad Portuaria	Oficinas	830
Zona edificios oficiales	Autoridad Portuaria	Sanidad y Guardia Civil	450
Muelle Marqués de Comillas	Autoridad Portuaria	Oficinas	429
Zona edificios oficiales	Autoridad Portuaria	Casa del Mar	450
Estación Marítima	Autoridad Portuaria	Oficinas	
Muelle de Poniente	Autoridad Portuaria	Oficinas	120
Muelle Pesquero	Alfonso García Gonzalez (concesionario)	Bar-Restaurante	555
Muelle Reina Sofía	Bernardino Abad, S.L.	P.I.F.	800
Muelle de Levante 13	Unquinaival (concesionario)	Taller reparaciones eléctricas	795
Muelle Reina Victoria	Alfonso García González (concesionario)	Módulo hostelería y aparcamientos	658
Muelle de Levante 14	Renasur (concesionario)	Reparaciones navales	447
Muelle de Levante 12	Transportes Mazo Hermanos, S.A.U.	Nave, oficinas y almacén	2.383
Muelle de Levante 17	Felix Fernández Verdejo	Nave almacén	130
Muelle de Levante 9	Coelsur, S.C.I. (concesionario)	Reparaciones electromecánicas	704
Muelle de Levante 3	Cortemar (concesionario)	Almacén de envases y oficina	288
Muelle de Levante 5	Omega electricidad (concesionario)	Taller electricidad naval	1.294
Muelle de Levante 4	Indalbi Sur, S.L. (concesionario)	Taller mecánico	1.332
Muelle de Levante 2	Manuel burgar (concesionario)	Taller reparaciones electromecánicas	358
Muelle de Levante 13	Befesa	Tratamientos industriales	795
Muelle de Levante 16	Suidamar	Nave talleres	437

CÁDIZ			
SITUACIÓN	USO	CONCESIONADO	m <sup>2</sup> / caract.
Muelle Marqués de Comillas (2 rampas móviles)	Autoridad Portuaria	Tráfico roll-on / roll-off	100 t
Muelle Marqués de Comillas (rampa fija)	Trasmediterránea	Tráfico roll-on / roll-off	
Muelle De la Libertad (rampa fija)	Trasmediterránea	Tráfico roll-on / roll-off	
Dársena comercial	Ayto. de Cádiz (concesionario)	Ciudad del Mar	9.400
Puerto América	APPA (concesionario)	Instalaciones deportivas	107.513
Muelle Ciudad	Ayuntamiento de Cádiz	Ensanche Avda. del Puerto	8.250
Dique San Felipe	Club Náutico (concesionario)	Club Náutico y sede	24.917
Barriada de La Paz y Puntales	Asociación Deportiva Viento de Levante (concesionario)	Club Náutico y sede	21.502

ZONA FRANCA			
SITUACIÓN	USO	CONCESIONADO	m <sup>2</sup> / caract.
Club Náutico Elcano	Ayuntamiento de Cádiz (concesionario)	Pista deportiva	18.845
Barriada de La Paz y Puntales	Ayuntamiento de Cádiz (concesionario)	2ª fase Paseo Marítimo	12.297

LA CABEZUELA – PTO. REAL			
SITUACIÓN	USO	CONCESIONADO	m <sup>2</sup> / caract.
Zona ciudad	Ayuntamiento de Puerto Real (concesionario)	Saneamientos	3.072
Muelle de La Cabezucla	Autoridad Portuaria	Centro de transformación	90

EL PUERTO DE SANTA MARÍA			
SITUACIÓN	USO	CONCESIONADO	m <sup>2</sup> / caract.
Muelle Pesquero M.I.	Autoridad Portuaria	Central de transformación 1	41
Muelle Exterior	Autoridad Portuaria	Central de transformación 2	65
Muelle Exterior	Autoridad Portuaria	Central de transformación 3	19
Margen izquierda	APEMSA (concesionario)	Estación de bombeo 1	63
Margen izquierda	APEMSA (concesionario)	Estación de bombeo 2	151
Zona ciudad	APEMSA (concesionario)	Saneamiento integral	1.827
Muelle	Desguaces y reciclajes de la Bahía	Báscula puente	60 t.
Margen derecha	Enerán, S.A. (concesionario)	Hostelería y oficinas	1.787
Margen derecha	Federación Andaluza de Vela (concesionario)	Rampa asfáltica	31.600
Margen derecha	Marina Puerto de Santa María (concesionario)	Puerto Sherry	145.262
Margen derecha	Real Club Náutico (concesionario)	Club Náutico y sede	24.994
Margen derecha	Ayto. Puerto Sta. María (concesionario)	Complejo deportivo	50.955
Margen derecha	Ayto. Puerto Sta. María (concesionario)	Convenio margen derecha	16.200
Margen derecha	Ayto. Puerto Sta. María (concesionario)	Pantalán flotante	1.240
Muelle Exterior	Radio Televisión Española (concesionario)	Centro emisor OM y FM	8.353
Muelle Pesquero M.I.	Ansupesa (concesionario)	Surtidor combustible	259
Muelle Pesquero M.I.	Todo jerez (concesiones)	Bar Lonja	300
Margen derecha	Ayto. Pto. Sta. María (autorización)	Equipamientos deportivos	1.077
Muelle Exterior	Desguaces Bahía Cádiz (autorización)	Desguace de buques	7.300

EL PUERTO DE SANTA MARÍA			
SITUACIÓN	USO	CONCESIONADO	m <sup>2</sup> / caract.
Muelle Exterior 7	Marina Punta Europa concesionario	Varadero	1.773
Trasera M. Exterior	Cepsa	Gasolinera	4.625
Muelle Exterior	Ctaqua	Centro tecnológico acuicultura	3.261
Muelle Exterior	EPIC AQUA	Piscifactoría	47.326
Muelle Exterior	Fitoplancton	Cultivos marinos	5.580
Muelle Exterior	Futuna	Piscifactoria atún rojo	31.225
Margen derecha	Galeras reales	Hostelería y oficinas	125
Margen derecha	Ayuntamiento	Pasarela peatonal	782
Margen derecha	Riquet bejarano	Hostelería y oficinas	301
Trasera Muelle Exterior	Ordóñez y Ortega	Nave comercial	4.414
Margen derecha	Varadero Guadalete	Varadero	2.500



### 2.2.1.7 DIQUES DE ABRIGO

CÁDIZ		
DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	CARACTERÍSTICAS
Nueva Terminal Contenedores Nordeste	400	Rompeolas - bloques
Nueva Terminal Contenedores Sudeste	380	Rompeolas - escollera natural
San Felipe 1º tramo	225	Vertical
San Felipe 2º tramo	1.270	Rompeolas - bloques
Levante	682	Rompeolas - escollera natural
Dique dársena deportiva	290	Vertical
Contradique dársena deportiva	110	Vertical
Dique contra mar de leva	350	Rompeolas - bloques

ZONA FRANCA		
DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	CARACTERÍSTICAS
Levante	750	Rompeolas – escollera natural

EL PUERTO DE SANTA MARÍA		
DENOMINACIÓN	LONGITUD (m)	CARACTERÍSTICAS
Poniente	1.850	Rompeolas – bloques
Levante	500	Rompeolas – escollera
Levante	250	Escollera natural

### 2.2.1.8 RELACIÓN DE FAROS, BOYAS Y BALIZAS

NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>BAHÍA DE CÁDIZ</b>				
10.110	El quemado	Rojo	GpD(2)R9sg..	7
10.120	Las cabezuelas	Rojo	GpD(4)R10 sg..	7
10.255	Punta del Sur	Blanco	GpCt(9)B15 sg	5
10.265	Recalada	Blanco	DLB 10 sg.	7
10.267	Luz Anterior	Verde	QG 1 sg.	7
10.267-I	Luz Posterior	Verde	OcG 3 sg.	7
10.270	Los cochinos	Verde	DV 3 sg. .	5
10.275	Boya núm.3(frente Las Puercas)	Verde	GpD(2)V 4 sg.	5
10.290	SW Diamante	Rojo	DR 1,5 sg.	5
10.300	El diamante	Rojo	GpD(2)R4 sg.	5
10.305	La galera	Blanco	CtB 1 sg.	3
10.310	El fraile	Verde	GpD(3) 13 sg.	5
10.312	Boya ángulo alineación 1-2 (la monja)	Rojo	GpD (3) R 10 sg.	5
10.315	Canal entrada	Roja	GpD(2+1)R7 sg	3
10.380-a	Obras	Roja	Ctr 1sg.	4
10.450	Zona Franca (estribor)	Verde	GpD(3) V 9 sg.	3
10.460	Zona Franca (babor)	Rojo	GpD(2+1) R 12 sg.	3
10.485	Zona Franca (interior)	Rojo	GpDR(2+1) 10 sg.	1
10.490	Zona Franca (interior)	Rojo	Ctr 1 sg.	1
10.540	Carraca núm.1	Verde	DV 3 sg.	4

NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>BAHÍA DE CÁDIZ</b>				
10.545	Carraca núm.2	Rojo	DR 4 sg.	4
10.550	Carraca núm.3	Verde	GpD(2) V 8 sg.	4
10.555	Carraca núm.4	Rojo	GpD (2) R 7sg	4
10.560	Carraca núm.5	Verde	GpD(3) V9 sg.	4
10.565	Carraca núm.6	Rojo	Gp Ct (3) R6sg	4
10.570	Carraca núm.7	Verde	GpD(4) V 12 sg.	2
10.575	Carraca núm.8	Rojo	GpD(4) R 10 sg.	2
10.580	Carraca núm.9	Verde	DV 3 sg.	2
10.585	Carraca núm.10	Rojo	DR 3 sg.	2
10.590	Carraca núm.11	Verde	GpD(2) V 6 sg.	2
10.595	Carraca núm.12	Rojo	GpD(2) R 6 sg,	2
10.610	Carraca núm.14	Rojo	GpD(3)R 10 sg	2
10.250	Faro Castillo de San Sebastián	Blanco	GpD(2)B10 sg	25
10.247	M. Extremo sur La Cabezuela	Rojo	GpD(4) 12 sg	1
10.313	Extremo dique mar de leva	Verde	GpD(4)V10 sg	3
10.320	Dique San Felipe	Verde	DV 3 sg	5
10.325	Dique de Levante	Rojo	DR 2 sg	5
10.327	Puerto América	Verde	GpD (4) V 16 sg.	1
10.327.5	Pantalán Rompeolas	Verde	(2+1)	1
10.330	Enfilación muelle ciudad	Blanco	OcB 5 sg	3
10.340	Espigón náutico	Verde	FV	1

NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>BAHÍA DE CÁDIZ</b>				
10.345	Muelle Reina Sofía	Verde	OcV 2 sg	2
10.350	Extremo Muelle Comillas	Rojo	GpDV 2+1 12 sg.	2
10.352	Tacón Ro-Ro NE (muelle Marqués de Comillas)	Rojo	GpD(4) 10 sg.	1
10.354	Tacón Ro-Ro SW (Muelle Marqués de Comillas)	Rojo	GpD(4) 10 sg.	1
10.356	Angulo Noreste	Verde	GpCt(4)V 12s.	3
10.360	Pesquero Poniente	Verde	D 6 sg	1
10.365	Pesquero Levante	Rojo	GpD(2)6 sg	1
10.371	Muelle Extremo Norte Nueva Terminal Contenedores	Verde	Ct 1 sg.	5
10.372	Muelle Extremo Sur Nueva Terminal de Contenedores	Verde	Fl 4 sg.	5
10.385	Muelle nº 5 extremo	Verde	GpD(2) 7 sg	3
10.400	Dique P.D.Viento de Levante	Rojo	Ct 1 sg	1
10.420	Espigón off-shore	Rojo	GpCt(2) R 8 sg	2
10.425	Muelle Cabezuela extremo Norte	Rojo	GpD(2+1)15 sg	1
10.430	Muelle rampa ro-ro	Rojo	DR 5sg.	1
10.431	Angulo Este Muelle Sur La Cabezuela	Verde	ISO 1 sg.	1
10.440	Castillete Bajo de La Palma	Blanco	GpD(2) 10 sg	1
10.470	Enfilación Zona Franca	Blanco	Iso B 2 sg	3
10.471	Enfilación Zona Franca	Blanco	Oc B 4 sg.	3
10.480	Muelle Poniente Z.Franca	Verde	GpD (2+1) 15 s	1
10.510	Muelle Ribera Z.Franca	Rojo	DR 3 sg.	3

NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>BAHÍA DE CÁDIZ</b>				
10.520	Puntales espigón	Verde	GpD(4) V 10 sg.	3
10.530	Puente J.L.Carranza lado W	Verde	2 Ctv 1 sg.	2
10.535	Puente J.L.Carranza lado E	Rojo	2 Ctr 1 sg.	2
10.600	La clica exterior	Verde	GpD(3) V 9 sg	2
10.605	La clica interior	Verde	GpD(4) V 10 sg	2
10.612	Pantalán machos de bombos	Verde	DV Gs 6 sg.	1
<b>PUERTO DE SANTA MARÍA</b>				
10.205	Luz sectores precisión con eje al 040°	Rojo Blanco Verde	F1 RWG 6 sg.	5
10.215	Escollera interior.Extr	Verde	GpD(2)V 7 sg	3
10.217	Escollera de Levante.Extr	Blanco	GpCt(9) B 15 sg	3
10.220	Escollera de poniente.Extr	Rojo	DR5 sg	5
10.230	Pilar en el agua escollera de poniente	Rojo	GpD(2) R 5 sg.	1
<b>ROTA</b>				
10.140	Faro	Blanco	Oc B4 sg	13
10.145	Puerto deportivo-pesquero-dique abrigo extremo	Rojo	GpD(3) R 10 sg	9
10.149	Contadique Extremo	Verde	Q(6) G 12 sg.	3
<b>BASE NAVAL DE ROTA</b>				
10.160	Enfilación anterior	Blanco	CtB 1 sg	9
10.161	Enfilación posterior	Blanco	OcB B 3 sg	11
10.170	Rompeolas poniente	Rojo	GpOc(2)R6 sg	4
10.175	Rompeolas levante	Verde	GpCt(3)V7 sg	6
10.180	Boya	Rojo	GpD(2)R7 sg	3

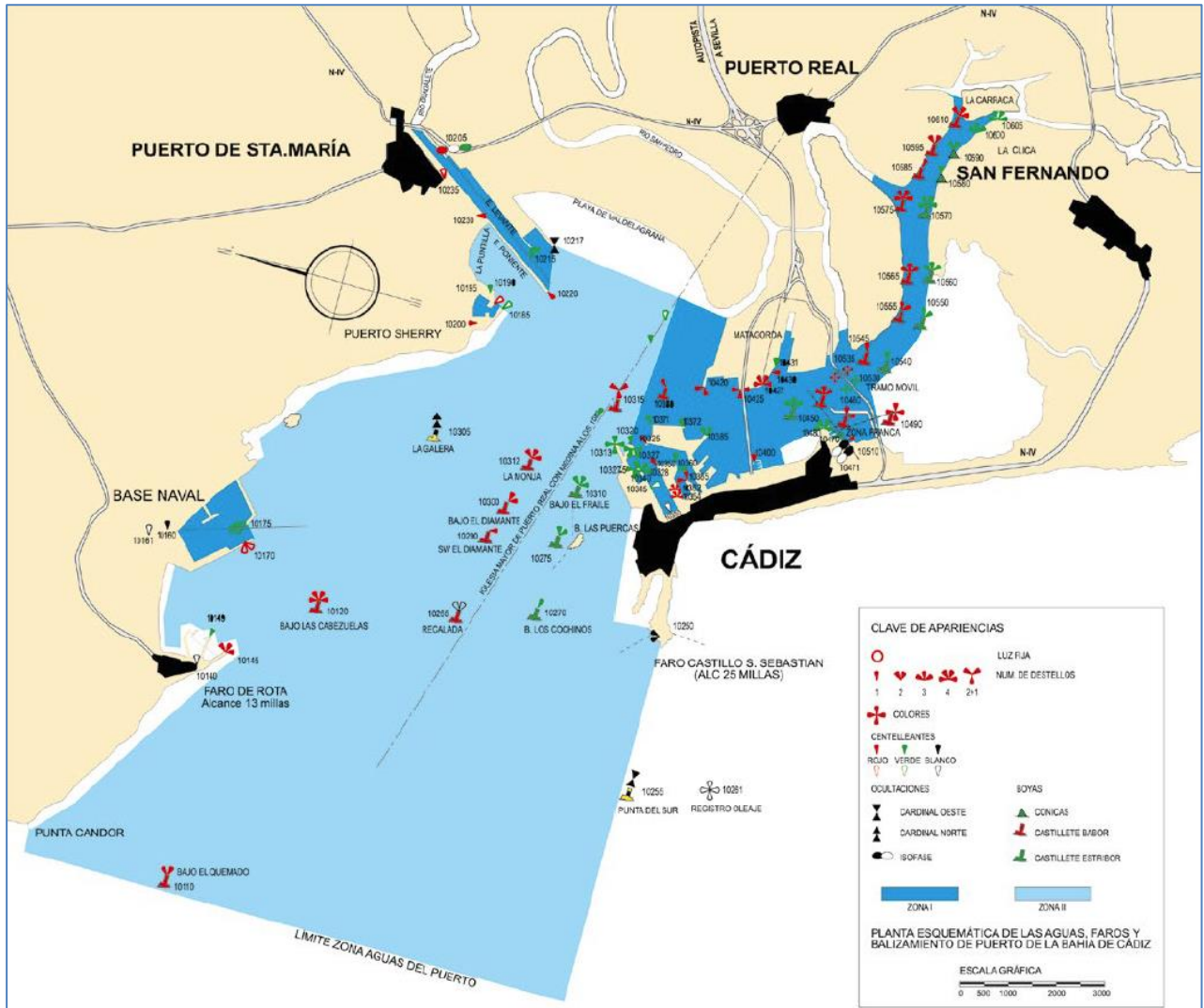
NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>PUERTO SHERRY</b>				
10.185	Dique de Poniente	Rojo	OcR 4 sg	4
10.190	Entrada antedársena	Verde	OcV 5 sg	3
10.195	Dársena estribor	Verde	CtV 1 sg	1
10.200	Dársena babor	Rojo	Ct R 1 sg	1
10.185.10	Boya nº1 - Canal de entrada	Rojo	Ciega	
10.185.14	Boya nº2 - Canal de entrada	Rojo	Ciega	
10.185.16	Boya nº3 - Canal de entrada	Rojo	Ciega	
10.185.18	Boya nº4 - Canal de entrada	Rojo	Ciega	
10.185.10	Boya nº1 - Canal de entrada	Verde	Ciega	
10.185.12	Boya nº2 - Canal de entrada	Verde	Ciega	
10.185.14	Boya nº3 - Canal de entrada	Verde	Ciega	
<b>SANCTI PETRI</b>				
10.625	Punta del Arrecife	Blanco	GpCt(9) 15 sg	3
10.630	Castillo Sancti Petri	Blanco	DB 3 sg	9
10.640	Enfilación Coto S.José anterior	Blanco	DB 5 sg	6
10.641	Enfilación Coto S.José posterior	Blanco	GpOc(2)B6 sg	6
10.650	Enfilación Punta del Boquerón anterior	Blanco	DB 5 sg	6
10.651	Enfilación Punta del Boquerón posterior	Blanco	GpOc(2)B6 sg	6
10.652	Bajo de Poniente	Rojo	DR 5 sg	2
10.653	Piedra larga	Verde	DV 5 sg.	2
10.642	Baliza nº 1 en el agua	Verde	FI(3) G 9 sg.	5
10.643	Baliza nº 2 en el agua	Rojo	FI(3) R 9 sg.	5
10.644	Baliza nº 3 en el agua	Verde	FI(4) G 11 sg.	3
10.645	Baliza nº 4 en el agua	Rojo	FI (4) R 11 sg.	3

NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>SANCTI PETRI</b>				
10.653-10	Boya nº 6	Rojo	FI (2) R 7 sg.	3
10.653-11	Boya nº 7	Verde	FI (2) G 7 sg.	3
10.653-13	Boya nº 8	Rojo	FI(3) R 9 sg.	3
10.653-14	Boya nº 9	Verde	FI(3) G 9 sg.	3
<b>PUERTO DE GALLINERAS</b>				
10.653-50	Pantalán Flotante Extremo SW	Verde	Ct V 1s	1
10.653-54	Boya	Roja	Ct R 1 sg.	1
10.653-58	Nafragio Boya	Blanco	DB	2
CA 7017.4	pantalán Flotante Extremo SE	Rojo	GpD(3) R 10 sg	3
CA 7017.5	Boya Estribor 1	Verde	Gp D(2) V	1
CA 7017.6	Boya Estribor 2	Verde	GpD(2+1) V	3
CA 1017.7	Boya Babor 1	Rojo	GpD(2) R	1
CA 7017.8	Boya Babor 2	Rojo	FI R	3
CA 7017.9	Dique Salineta Ext.NE	Rojo	GpD(4) R 10 sg.	1
<b>CABO ROCHE</b>				
10.665	Faro Cabo Roche	Blanco	GpD(4)B24 sg	20
<b>PUERTO DE CONIL</b>				
10.670	Dique Abrigo Extremo	Rojo	FI(2) 8 sg.	5
10.671	Dique Martillo Extremo	Rojo	FI(2) R 8 sg.	3
10.672	Contradique Extremo	Verde	LFI G 7 sg. ( apagada)	3
10.674	Martillo interior	Rojo	FI(2) R 8 sg.	2
<b>CABO TRAFALGAR</b>				
10.690	Faro Cabo Trafalgar	Blanco	GpD(1+2)V 15 sg	22

NÚMERO	NOMBRE Y SITUACIÓN	COLOR	CARÁCTERÍSTICAS	ALCANCE (millas)
<b>BARBATE</b>				
20.022	Faro Barbate	Blanco	Gp D (2) BR 7 sg.	10
20.030	Dique poniente extremo	Rojo	FI R 4 sg.	5
20.050	Contradique extremo	Verde	FI G 3 sg.	2
20.052	Boya nº 1	Verde	Apagada	5
20.053	Boya nº 2	Rojo	FI(2) R 8 sg.	5
20.055	Boya nº 4	Rojo	FI(3) R 9 sg.	2
20.055-5	Barrera antioleaje	Rojo	FI(2+1) R 21 sg.	2
20.056	Contradique muelle interior Angulo W	Rojo	FI(3) G 15 sg.	1
20.058	Puerto Deportivo a estribor	Verde	FI(2) G	2
20.060	Rio boya	Amarillo	FI(4) Y 11 sg.	-
20.061	Rio Barrera flotante	Amarillo	7FI(4) Y 20 sg.	1



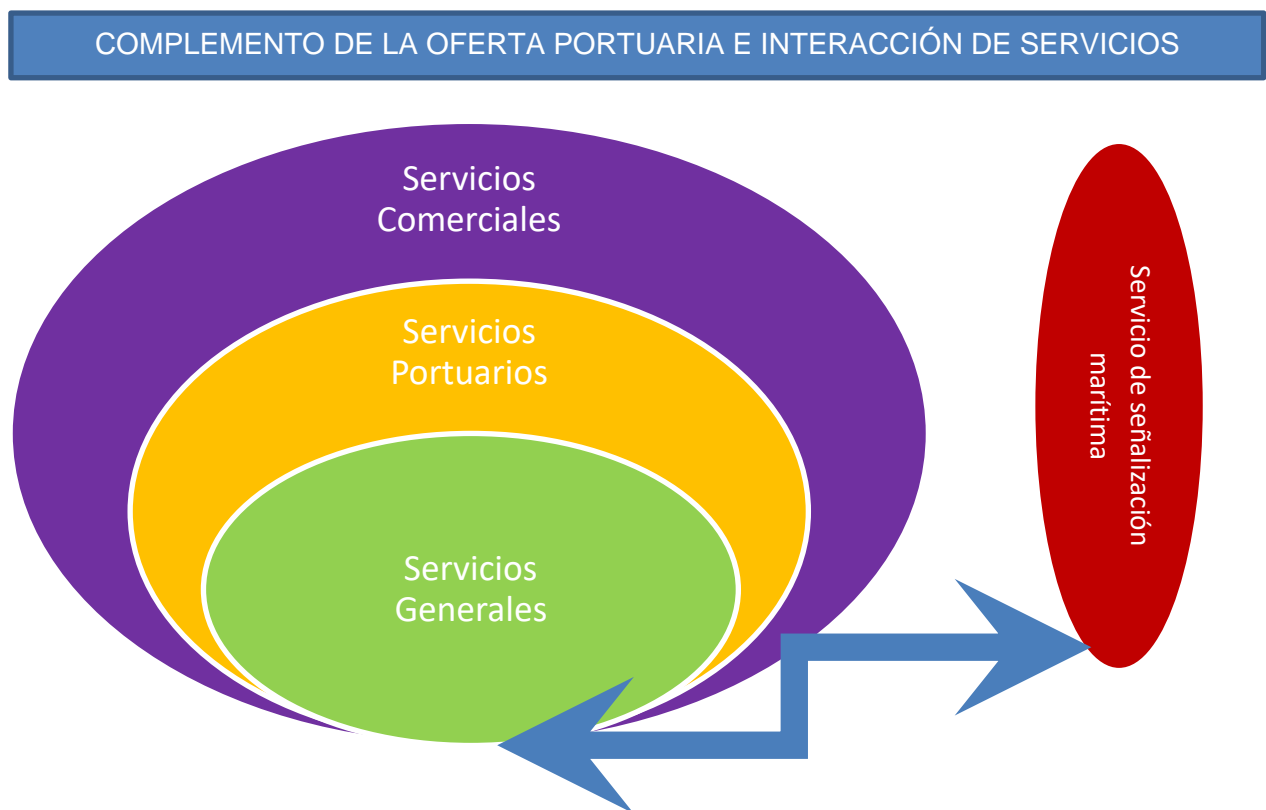
## PLANO ESQUEMÁTICO DE FAROS Y BALIZAS



## 2.2.2 INSTALACIONES PARA BUQUES

Los Puertos de Interés General son infraestructuras logísticas, que por razón de las características de su tráfico comercial desarrollan operaciones tales como actividades de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación, que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas, así como el tráfico de pasajeros, el avituallamiento a buques y su reparación, en condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo.

Así la actividad portuaria se estructura:



SERVICIOS GENERALES	
Nombre del Servicio	Prestador
Servicio de ordenación, coordinación y control de tráfico portuario terrestre	Autoridad Portuaria
Servicio de ordenación, coordinación y control de tráfico portuario marítimo	Autoridad Portuaria (Salvamento Marítimo)
Servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades	Autoridad Portuaria
Servicios de señalización, balizamiento y otras ayudas a la navegación (aproximación a puerto, acceso y navegación interior).	Autoridad Portuaria
Servicio de policía en las zonas comunes	Autoridad Portuaria
Servicio de alumbrado de las zonas comunes	Autoridad Portuaria
Servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de tierra	Autoridad Portuaria (Urbaser)
Servicio de limpieza habitual de las zonas comunes de agua	Autoridad Portuaria (UTE OCEAN CLEANER-TINCASUR)
Servicios de prevención y control de emergencias	Autoridad Portuaria (Amarradores)

SERVICIOS PORTUARIOS	
Nombre del Servicio	Prestador
Servicio de Practicaje	Corporación de Prácticos del Puerto de la Bahía de Cádiz
Servicio de Remolque Marítimo	Servicios Auxiliares de Puerto
Servicio de Amarre y Desamarre	Amarradores del Puerto de la Bahía de Cádiz
Servicio al Pasaje.	Autoridad Portuaria
	Trasmediterránea (Línea regular Cádiz-Canarias)
Servicio de Recepción de Desechos generados por los buques. Anexos I,IV y V del Convenio MARPOL	Sólidos (Anexo V)
	Ecosur Bahía
	Pusama
	Recosol Solino
Líquidos (Anexos I y IV)	Sertego
	Coasa
	Agencia Marítima Portillo
Servicio de Manipulación de Mercancía (Empresas Estibadoras)	Cía. Gaditana de Contenedores
	Estibadora Gaditana
	Terminal Polivalente del Puerto de Cádiz
	Terminal de Carga Rodada de Canarias
	Agencia Marítima Condominas Cádiz,S.A.

En relación con los servicios comerciales la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz dispone de la relación de empresas censadas, clasificadas por empresa y actividad, a continuación, se destacan los servicios comerciales más utilizados por los buques y concesionarios del Puerto de la Bahía de Cádiz:

SERVICIOS COMERCIALES
Tipo de Servicio
Consignación de buques
Suministros a buques
Suministro de combustible a buques mediante camión cisterna o gabarra
Suministro de combustible a instalaciones de tierra mediante camión cisterna
Reparación y mantenimiento de buques
Puesta a disposición de medios mecánicos
Actividades subacuáticas
Operaciones de inspección de la mercancía (Surveyors)
Mayoristas y Minoristas de Pescado

### 2.2.2.1 DIQUES SECOS

DIQUES SECOS					
CÁDIZ					
Localización	Concesionario	Eslora (m)	Manga (m)	Calado (m)	Capacidad (t)
Dique Seco	Navantia	245	37	6,9	30.000
Zona de Servicios	Navantia	350	60	6,9	500.000
LA CABEZUELA – PTO. REAL					
Dique	Navantia	105	25	6	25.000
Zona de Servicios	Navantia	525	100	12	1.000.000

### 2.2.2.2 DIQUES FLOTANTES

DIQUES SECOS							
CÁDIZ							
Concesionario	Eslora (m)		Manga (m)		Calado Max (m)		Fuerza Ascensional
	Ext.	Int.	Ext.	Int.	Ext.	Int.	
Navantia	246,25	231,25	51,2	43,2	17,7	----	39

### 2.2.2.3 VARADEROS

VARADEROS					
EL PUERTO DE SANTA MARÍA					
Concesionario	Nº Rampas	Longitud / Rampa	Anchura / Rampa	Pendiente / Rampa	T max
Varadero	2	54,90	14,00	10 %	80

### 2.2.2.4 ASTILLEROS

ASTILLEROS			
CÁDIZ			
Propietario	Nº Gradas	Longitud Gradas (m)	Anchura (m)
Navantia	1	300,75	54

### 2.2.2.5 SERVICIO DE SUMINISTRO A BUQUES

CÁDIZ				
Tipo de Suministro	Situación	Nº Tomas	Capacidad / toma	Concesionario
Combustible a pesqueros	Muelle de Levante	1		Cepsa
Combustible	Muelle de Levante	1		Cepsa
Agua	Todos los muelles	60	12 t.	Aguas de Cádiz
Hielo	Muelle de Levante	1		Nazarena de Hielo

LA CABEZUELA – PTO. REAL				
Tipo de Suministro	Situación	Nº Tomas	Capacidad / toma	Concesionario
Agua	Cabezuela Sur Cabezuela Oeste	20	10 t.	Autoridad Portuaria

EL PUERTO DE SANTA MARÍA				
Tipo de Suministro	Situación	Nº Tomas	Capacidad / toma	Concesionario
Gas-oil a pesqueros	Muelle pesquero M.I.	2	25 t.	Comercial CEPSA
Agua	Muelle pesquero	12	3 t.	Autoridad Portuaria
Agua	Muelle Exterior	28	6 t.	Autoridad Portuaria
Hielo	Muelle pesquero M.I.	1	10 t.	FAHIPO, S.A.L.

ZONA FRANCA				
Tipo de Suministro	Situación	Nº Tomas	Capacidad / toma	Concesionario
Agua	Muelle Poniente	5	12 t	Autoridad Portuaria
Agua	Muelle Ribera	8	12 t	Autoridad Portuaria

### 2.2.3 MEDIOS MECÁNICOS DE TIERRA

MEDIOS FIJOS								
CÁDIZ								
Situación	Propiedad	Nº	Tipo	Marca	V	Características		Rendimiento o t/h
						t	m	
Reina Sofía	Cía. Gaditana de Contenedores	1	Cont.	Boelticher	6.000	40	38	300
Reina Sofía	Cía. Gaditana de Contenedores	1	Cont.	Inta-Eimar	6.000	40	35	300
Reina Sofía	Cía. Gaditana de Contenedores	1	Cont.	B.Wilcox	6.000	35	38	300
Reina Sofía	Cía. Gaditana de Contenedores	1	Cont.	Paceco	6.000	48	42	

GRÚAS AUTOPROPULSADAS						
ZONA FRANCA						
Situación	Propiedad	Nº	Tipo	Marca	Características	
					t	m
Zona de Servicio	A.M. Condeminas Cádiz	1	150	Liebherr	38	15
LA CABEZUELA – PTO. REAL						
Situación	Propiedad	Nº	Tipo	Marca	Características	
					t	m
Zona de Servicio	A.I.E. Estibadora Gaditana	1	550	Liebherr	140	22
Zona de Servicio	A.I.E. Estibadora Gaditana	1	500	Liebherr	140	21
Zona de Servicio	Agencia Marítima Condeminas (Ute Port Cádiz)	1	500	Liebherr	135	21

MEDIOS AUXILIARES				
CÁDIZ				
Tipo	Propiedad	Nº	Características	
			Energía	t
Acoplador	Terminal Polivalente del Puerto de Cádiz	1		
Mafis	Terminal Polivalente del Puerto de Cádiz	3	Gas-oil	
Mafis	Terminal de Carga Rodada de Canarias	10	Gas-oil	110.000 kgs GCW
Carretilla elevadora	Concasa	1	Gas-oil	2,5 t.
Carretilla elevadora	Concasa	1	Gas-oil	5 t.
Carretilla elevadora	Concasa	1	Gas-oil	3 t.
Carretilla elevadora	Concasa	3	Gas-oil	3,5 t.
Carretilla elevadora	TPC	0	Gas-oil	3 t.
Carretilla elevadora	Bernardino Abad	1	Gas-oil	4,5 t.
Carretilla elevadora	Bernardino Abad	3	Gas-oil	3 t.
Carretilla elevadora	TCR	1	Gas-oil	10 t
Carretilla elevadora	TCR	1	Gas-oil	2.5 t.
Carretilla elevadora	TCR	1	Gas-oil	33 t.
Carretilla elevadora	Autoridad Portuaria	1	Gas-oil	3 t.
Portacontenedores	Concasa	5	Gas-oil	40 t.

MEDIOS AUXILIARES				
CÁDIZ				
Tipo	Propiedad	Nº	Características	
			Energía	t
Portacontenedores	Concasa	2	Gas-oil	18 t.
Portacontenedores	Concasa	2	Gas-oil	45 t.
Portacontenedores	Concasa	1	Gas-oil	12 t.
Portacontenedores	TPC	0	Gas-oil	25 t.
Portacontenedores	TPC	1	Gas-oil	12 t.
Portacontenedores	TPC	1	Gas-oil	40 t.
Portacontenedores	TCR	2	Gas-oil	45 t.
Carretilla elevadora	A.M. Condominas		Gas-oil	2 t.
Carretilla elevadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	3 t.
Carretilla elevadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	3,5 t.
ZONA FRANCA				
Tipo	Propiedad	Nº	Características	
			Energía	t
Carretilla elevadora	A.M. Condominas	3	Eléctricas	4 t.
Carretilla elevadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	2 t.
Carretilla elevadora	TPC	0	Gas-oil	4 t.
Cucharas	TPC	0	Mecánicas	6 t.
Cucharas	TPC	0	Mecánicas	3 t.
Cucharas	A.M. Condominas	1	Mecánicas	8 t.
Cucharas	A.M. Condominas	1	Mecánicas	12 t.
Tolva	A.M. Condominas	1	Neumática	
Pala cargadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	1,2 t..



MEDIOS AUXILIARES				
LA CABEZUELA – PTO. REAL				
Tipo	Propiedad	Nº	Características	
			Energía	T
Carretillas elevadora	A.M. Condominas	3	Gas-oil	3 t.
Carretilla elevadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	3,5 t.
Carretilla elevadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	12 t.
Cucharas	A.I.E. Estibadora Gaditana	5	Mecánicas	
Cucharas	A.M. Condominas	3	Mecánicas	23 m <sup>3</sup> .
Cucharas	A.M. Condominas	1	Mecánicas	42 m <sup>3</sup> .
Tolvas	A.I.E. Estibadora Gaditana	3	Hidráulica	
Tolva doble	A.M. Condominas	1	Neúmatica	
Tolvas	A.I.E. Estibadora Gaditana	4	Neúmatica	
Cinta transportadora	A.I.E. Estibadora Gaditana	2	Eléctricas	600 t./hora
Retro-excavadoras	A.I.E. Estibadora Gaditana	2	Gas-oil	
Cinta transportadora	A.M. Condominas	2	Eléctricas	300 t/hora
Palas cargadoras	A.M. Condominas	2	Gas-oil	12 t.
Pala cargadora	A.M. Condominas	1	Gas-oil	20 t.
Palas cargadoras	A.I.E. Estibadora Gaditana	3	Gas-oil	3 t.
Palas cargadoras	A.I.E. Estibadora Gaditana	2	Gas-oil	
Pala cargadora	A.I.E. Estibadora Gaditana	1	Gas-oil	6 t.
Alimentador	A.M. Condominas	1	Electricidad	
Grupos generadores	A.M. Condominas	2	Gas-oil	200 KVA

EL PUERTO DE SANTA MARÍA				
Tipo	Propiedad	Nº	Características	
			Energía	T
Tolva	A.I.E. Estibadora Gaditana	1	Mecánica	

## 2.2.4 MATERIAL FLOTANTE

MATERIAL FLOTANTE						
NOMBRE	PROPIEDAD	ENERGÍA	POTENCIA (H.P.)	ESLORA (m)	MANGA (m)	PUNTAL (m)
VB Rota	SERTOSA	Gas-oil	4.200	23,8	11	4,42
VB Jerez	SERTOSA	Gas-oil	4.200	23,8	11	4,42
VB Cádiz	Cía. Valenciana de Remolcadores	Gas-oil	4.200	23,8	11	4,42
VB Maestro	Cía. Valenciana de Remolcadores	Gas-oil	5.032	33,6	11,4	5,6
VB Boxer	Remolcadores y Barcazas de Las Palmas	Gas-oil	3.570	28,5	10,7	3,81

OTROS MEDIOS			
NOMBRE	PROPIEDAD	TIPO	CARACTERÍSTICAS
Sánchez Aguilar	Autoridad Portuaria	Lancha	Gas-oil120 CV

## 2.2.5 INSTALACIONES PARA TRÁFICOS ESPECÍFICOS

CÁDIZ		
SITUACIÓN	CONCESIONADO	CARACTERÍSTICAS
Muelle Marqués de Comillas Rampa móvil tráfico Ro – Ro	Autoridad Portuaria	Capacidad 100 t. Ancho 20m Longitud 21.03 m.
Muelle Marqués de Comillas Rampa móvil tráfico Ro – Ro	Autoridad Portuaria	Capacidad 100 t. Ancho 20m. Longitud 21.03 m.
Muelle Marqués de Comillas Rampa fija tráfico Ro – Ro	Trasmediterránea	Capacidad 100 t. Ancho 12 m. Longitud 19 m.
Muelle de la Libertad Rampa fija tráfico Ro – Ro	Trasmediterránea	Capacidad 100 t. Ancho 12 m. Longitud 19 m.

ZONA FRANCA		
SITUACIÓN	CONCESIONADO	CARACTERÍSTICAS
Muelle de Poniente Pórtico carga / descarga Granel	Harinera Vilafranquina	Pórtico carga-descarga granel
Muelle de Poniente Carga / descarga granel líquido	Olivia Petróleum	Descarga granel líquido por tubería
Muelle de Ribera Carga / descarga granel líquido	Autoridad Portuaria	
Muelle de Ribera Rampa móvil tráfico Ro – Ro	Autoridad Portuaria	Capacidad 100 t Ancho 15 m Longitud 18 m

LA CABEZUELA – PTO. REAL		
SITUACIÓN	CONCESIONADO	CARACTERÍSTICAS
Muelle Cabezuela Sur Rampa móvil tráfico Ro – Ro	Autoridad Portuaria	Capacidad 100 t Ancho 20 m Longitud 35 m
Muelle de Cabezuela Sur Carga / descarga granel líquido	Puma Energía	Descarga granel líquido por tubería
Muelle de Cabezuela Oeste Carga / descarga granel líquido	OP Trade	Descarga granel líquido por tubería

EL PUERTO DE SANTA MARÍA		
SITUACIÓN	CONCESIONADO	CARACTERÍSTICAS
Margen Izquierda Muelle Exterior	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	Suministro de agua a buques
Muelle Exterior	Marina Punta Europa	Foso de 18x8.40, Travel lift hasta 64 t.

ROTA		
SITUACIÓN	CONCESIONADO	CARACTERÍSTICAS
Base Naval	C.L.H.	Descarga productos petrolíferos 1000 m <sup>3</sup> /h

## 2.3 CLASIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PERSONAL PRESENTE EN LAS INSTALACIONES PORTUARIAS.

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante encomienda a las Autoridades Portuarias, entre otras funciones, el control en el ámbito portuario sobre el cumplimiento de la normativa que afecte a los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales.

Dicho mandato convierte a los Puertos de Interés General en zonas de acceso restringido, debiendo el usuario acreditar el motivo del acceso a las instalaciones portuarias, pudiendo ser denegado por la Autoridad Portuaria si éste no está lo debida o suficientemente motivado.

Así nace la Comunidad Portuaria, englobada por el conjunto de usuarios que acceden a las instalaciones portuarias con la finalidad de tráfico marítimo y complemento de la oferta portuaria. Se destacan:



Su acceso y permanencia en las instalaciones portuarias puede ser permanente u ocasional, teniendo como denominador común su razón de acceso, esto es, prestar servicios al mercado de la Comunidad Portuaria, el cual se puede segmentar en base a los clientes objetivo:

MERCADO SERVIDO	DENOMINACIÓN DEL MERCADO	CARACTERÍSTICAS
Servicios directos a buques, mercancías y/o pasajeros	Mercado primario	Servicios generales, de señalización marítima, servicios portuarios y servicios comerciales cuya realización está vinculada a la presencia de buques en operaciones.
Servicios y obras a instalaciones e infraestructuras que facilitan el mercado primario	Mercado secundario	Servicios comerciales orientados a permitir la prestación de los servicios del mercado primario y/o aumentar su valor. La prestación del servicio se orienta tanto a la existencia de buques en operaciones como a servicios a los centros de trabajo del dominio público portuario.
Servicios auxiliares al mercado secundario	Mercado terciario	Presencia esporádica o puntal que puede estar vinculada o no a la existencia de buques en operaciones, instalaciones fijas o a servicios del mercado secundario.

## 2.4 DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO

La Bahía de Cádiz, de donde obtiene su nombre la Autoridad Portuaria, se localiza en el sudeste de la Península Ibérica dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía y la provincia de Cádiz, entre los paralelos 36° 23' y 36° 38' de la latitud norte y los meridianos 6° 08' y 6° 24' de longitud oeste. Alberga una población que en total ronda los 400.000 habitantes estando el dominio público colindante a los municipios de Cádiz, Puerto Real, El Puerto de Santa María y Rota, habiéndose visto rodeado por su desarrollo urbano.

El área de la Bahía de Cádiz posee una innegable importancia histórica y ecológica ligada a su privilegiada situación geográfica y a sus características naturales. Su condición de área privilegiada motivó desde tiempos remotos el establecimiento de sucesivas civilizaciones y culturas florecientes que explotaron los valiosos recursos de la zona (pesca, puertos naturales, sal, etc.) y dejaron una importante huella cultural cuyos testimonios llegan hasta nuestros días. Así mismo, la Bahía de Cádiz alberga el Parque Natural del mismo nombre, una LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) y una zona ZEPA (Zona de Especial Importancia para la Protección de Aves Silvestres), lo que pone de relieve su alto potencial ecológico.

Su caracterización funcional hasta la fecha se relaciona con la actividad portuaria (incluyendo construcción de barcos y/o de defensa), pues su posición atlántica y la fácil conexión con el interior peninsular a través del Valle del Guadalquivir le han conferido un valor estratégico en las relaciones marítimas.

## 2.5 ACCESOS: CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA AYUDA EXTERNA

El acceso a las diferentes dársenas del dominio público portuario se realiza por los controles de acceso:

DÁRSENA	NÚMERO Y LOCALIZACIÓN DEL ACCESO	ACCESO
CÁDIZ	Puerta Muelle Pesquero: Crta. de Astilleros	Tráfico y peatonal
	Puerta Dársena Comercial: Plz. de Sevilla	Tráfico y peatonal
	Puerta Estación Marítima: Avda. del Puerto	Tráfico y peatonal
ZONA FRANCA	Puerta de acceso del recinto interior Zona Franca: Glorieta de Zona Franca.	Tráfico y peatonal
	Puerta de acceso del recinto interior Zona Franca: Crta. N-443	Tráfico
LA CABEZUELA – PTO. REAL	Zona exterior de Cabezuela: Entronque Crta N-443 (C/ Perú)	Tráfico y peatonal
	Puerta recinto interior de Cabezuela: C/ Esteban Meinadier	Tráfico y peatonal
EL PUERTO DE SANTA MARIA	Margen Derecha zona de acceso público: Avda. de la Baja Mar	Tráfico y peatonal
	Margen Izquierda Puerta recinto interior: Avda. de Valdelagrana	Tráfico y peatonal

### 2.5.1 ACCESOS TERRESTRES Y COMUNICACIONES

#### Cádiz.

En la ciudad de Cádiz se encuentran ubicadas la dársena de Cádiz y la dársena de la Zona Franca. El acceso a Cádiz se realiza mediante dos carreteras, ambas pertenecientes a la R.I.G.E. (Red de interés General del Estado), las cuales son:

- La carretera N-IV Madrid-Cádiz, que bordea El Puerto de Santa María, Puerto Real, la bahía interior y San Fernando, accediendo a Cádiz por el S.E., con calzada duplicada desde la conexión con la variante de San Fernando.
- La autopista A-4 Sevilla-Cádiz con enlace de conexión a la N-IV en las proximidades de Puerto Real. Dicha autopista desemboca en la carretera N-443 de acceso Norte al puente José León de Carranza, sobre la Bahía de Cádiz, la cual sirve de acceso Norte a la ciudad y conecta con la N-IV en el extremo Sur del puente (inicio del casco urbano).
- Es de destacar la puesta en servicio del segundo puente sobre la Bahía de Cádiz, que ha hecho más accesible Cádiz a la autovía N-IV a Madrid y a la autopista A-4 a Sevilla y del nuevo acceso ferroviario a los muelles de La Cabezuela-Puerto Real, actualmente en

fase de adjudicación y que harán más competitivos estos muelles para el tráfico de graneles.

Independientemente antes de la conexión con la N-IV existe acceso directo a la Zona Franca. La N-IV penetra en el casco urbano con la denominación de carretera industrial, la cual transcurre frente a la dársena de la Zona Franca, con acceso a los muelles comerciales de la dársena de Cádiz. Dicha carretera industrial sirve al tráfico de vehículos pesados, pudiendo acceder los vehículos ligeros al a dársena de Cádiz mediante la Avenida de Cádiz.

Como ya se ha señalado, el acceso a la dársena de la Zona Franca puede realizarse desde la N-443 o bien desde la carretera industrial (N-IV). Cabe señalar el nuevo paso superior que conecta directamente la N-IV con la Zona Franca y carretera industrial.

Existe a lo largo de la verja de cerramiento de la zona de servicio del puerto una vía de doble circulación, de una anchura variable entre 8 y 14 metros.

En la zona de carga y descarga de mercancías, la circulación es única y en sentido de las agujas del reloj (el agua a la derecha). Entre ambas circulaciones paralelas hay, a intervalos de unos 100 metros, calles transversales de doble circulación. Los diques de abrigo de San Felipe y de Levante están habilitados para la circulación de vehículos, para su mejor vigilancia. Existe un paseo marítimo, para tráfico rodado y peatonal en el dique de San Felipe, con acceso directo al viario urbano. El firme de las carreteras es, en general, de adoquín y asfáltico y su longitud es de 10.529 metros.

### **La Cabezuela - Puerto Real.**

El acceso por carretera al área de La Cabezuela, en la que se encuentran ubicados los Muelles de La Cabezuela-Puerto Real, se realiza desde la ya mencionada N-443, a través del vial conectado mediante enlace con la N-443, la cual bordea la zona de servicio del área de La Cabezuela. A su vez la N-443 accede con rapidez a la autopista A-4 y a la N-IV.

### **El Puerto de Santa María.**

Los muelles comercial y pesquero (lonja y preparación de pescado) situados en la margen izquierda del río Guadalete, tienen acceso directo a la N-IV, la cual bordea la zona de servicio.

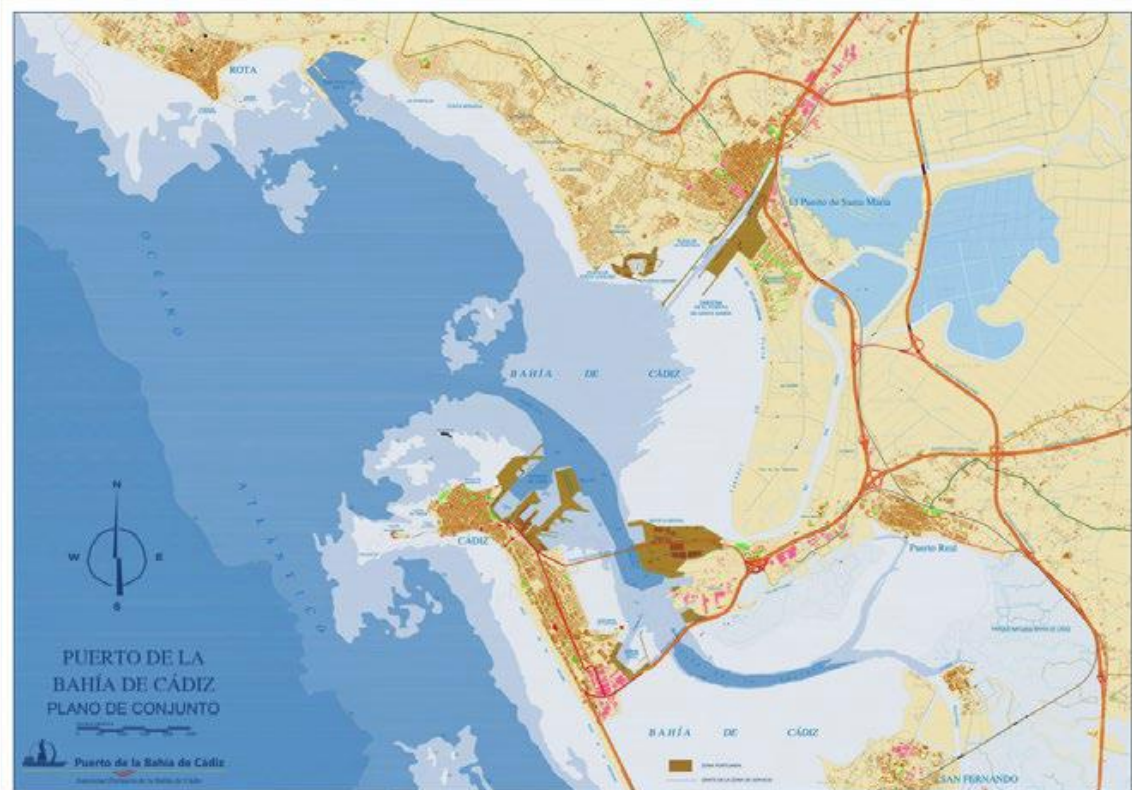
En cuanto al muelle pesquero situado en la margen derecha del río Guadalete (estancia y avituallamiento), se accede al mismo desde la N-IV a través del viario urbano.

Desde el acceso de la zona portuaria a la N-IV existe una carretera hasta las instalaciones del muelle exterior. Es de doble sentido, con una calzada de 8 metros.

En el muelle Exterior se circula por dos vías paralelas al cantil con un ancho de 12,00 metros. A intervalos de 70 metros existen calles transversales igualmente de 12,00 metros con doble circulación.

La zona pesquera dispone de tres vías paralelas al cantil con ancho de 7,00 metros y sentido único que se completa con varias calles transversales del mismo ancho y sentido único.

En esta zona existen grandes espacios destinados a aparcamientos.



## 2.5.2 OTRAS COMUNICACIONES TERRESTRES

**Ferrocarril:** La línea férrea Madrid-Cádiz transcurre muy próxima a los muelles comercial y pequero, existiendo una terminal TECO frente al acceso a la dársena, sin conexión por la vía férrea con éstas. Asimismo, existe una estación de pasajeros a escasa distancia.

**Tubería:** El terminal petrolero de la Base Naval de Rota está conectado al oleoducto Rota – Zaragoza.

**Líneas Aéreas:** En el término municipal de Jerez de la Frontera se encuentra el aeropuerto “La Parra “, colindante con la N-IV y próximo a la autopista A-4. La distancia del aeropuerto a El Puerto de Santa María por la N-IV es de 20 Km. y la distancia a Cádiz, por autopista 40 km





## Capítulo 3. Inventario, análisis y evaluación de riesgos

## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO 3 INVENTARIO, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS**

	<b>Página</b>
3.1	INTRODUCCIÓN..... 1
3.2	DESCRIPCIÓN Y LOCALIZACION DE ELEMENTOS, INSTALACIONES, PROCESOS, ETC QUE PUEDEN DAR ORIGEN A UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA ..... 3
	3.2.1 Riesgo de origen industrial ..... 3
	3.2.2 Rutas de transporte ..... 3
3.3	IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS PROPIOS Y EXTERNOS QUE PUEDEN AFECTAR AL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ..... 6
	3.3.1 Metodología..... 6
	3.3.2 Identificación de escenarios de accidentes..... 7
	3.3.2.1 Etapas seguidas en la selección de escenarios de accidentes ..... 8
	3.3.2.2 Escenarios Identificados .....20
	3.3.3 análisis de efectos y consecuencias .....28
	3.3.3.1 Análisis de los efectos derivados de los accidentes .....28
	3.3.3.2 Análisis de las consecuencias derivadas de los accidentes .....32
	3.3.3.3 Árboles de sucesos.....35
	3.3.3.4 Representación del alcance de consecuencias.....35
	3.3.3.5 Medidas de seguridad, salvaguardas.....35
	3.3.3.6 Procedimientos de actuación ante emergencias .....35
	3.3.3.7 Efecto dominó .....36
	3.3.4 Fichas de riesgos de accidentes.....36
	3.3.5 Relación de accidentes.....109
	3.3.6 PLANOS ALCANCE DE CONSECUENCIAS .....125
3.4	IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LAS PERSONAS AFECTADAS A LA ACTIVIDAD Y AJENAS A LA MISMA .....126

## ÍNDICE DE TABLAS

	<b>Página</b>
TABLA 3.1 PRINCIPALES VARIABLES CLIMÁTICAS .....	14
TABLA 3.2 DIRECCIONES DE VIENTO PREDOMINANTES .....	15
TABLA 3.3 CÓDIGO DE LAS ÁREAS .....	110
TABLA 3.4 ESCENARIOS IDENTIFICADOS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ .....	111
TABLA 3.5 ESCENARIOS IDENTIFICADOS EN LAS CONCESIONES DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ .....	112
TABLA 3.6 ACCIDENTES MARÍTIMOS .....	124

## ÍNDICE DE FIGURAS

	<b>Página</b>
FIGURA 3.1 RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (2021).....	5
FIGURA 3.2 ROSA DE VIENTOS. OBSERVATORIO DE CÁDIZ-CORTADURA .....	15
FIGURA 3.3 ZONAS INUNDABLES .....	19

### 3.1 INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se identifican y analizan los riesgos para los que se planifica una adecuada actuación de los equipos de emergencia adscritos al Plan de Autoprotección del Puerto.

Adicionalmente, hay que indicar que las emergencias por contaminación marina accidental encuentran respuesta en el Plan Interior Marítimo (PIM) de la APBC.

El Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (el Reglamento, en lo que sigue), en su disposición adicional segunda establece que:

*“...El estudio de seguridad y el plan de emergencia interior de cada puerto a los que se hace referencia en los artículos 12 y 123 del Reglamento que se aprueba, deberán ser elaborados y aprobados por los órganos competentes en el plazo de cuatro (4) años a partir de la entrada en vigor del presente Real Decreto...”*

*“...con independencia de las medidas de protección de personas y bienes que deban establecerse con carácter general en los puertos, cuando además se realicen en los mismos las operaciones de manipulación, almacenamiento y transporte interno de mercancías peligrosas, se dispondrá para las zonas en que dichas mercancías se manipulen o almacenen de lo siguiente:*

- a) **Estudio de seguridad** que contenga la evaluación de los riesgos de incendio, explosión, derrames o fugas, así como de contaminación marítima en la que estén involucradas las mercancías peligrosas y aquellos casos en los que se prevea que se derivarán consecuencias graves para el entorno de las zonas portuarias.

En este sentido, la APBC podrá exigir conforme al R. D. 145/1989 que las concesiones en cuyos terminales se manipulen mercancías peligrosas dispongan de los correspondientes planes de emergencia y estudio de seguridad.

Los concesionarios de las instalaciones afectadas por el R. D. 145/1989, así como las afectadas por el R. D. 840/2015, en las que se encuentren presentes sustancias peligrosas en cantidades iguales o superiores a las especificadas en la columna 3 de las partes 1 y 2 del Anexo I del citado Real Decreto, están obligados a suministrar a la Autoridad Competente en materia de Protección Civil, la información necesaria para la elaboración de los correspondientes Planes de Emergencia Exterior.

Por lo tanto, estas concesiones deberán establecer unas medidas de autoprotección propias, elaborando un Estudio de Seguridad y un Plan de Autoprotección.

Sin embargo, es importante resaltar que tal y como se establece en el artículo 2 del R. D. 840/2015, queda excluido *“el transporte de sustancias peligrosas por carretera, ferrocarril, vía navegable interior y marítima o aérea, incluidos el almacenamiento temporal intermedio, las actividades de carga y descarga y el traslado desde o hacia, muelles, embarcaderos o estaciones*

*ferroviarias de clasificación, fuera de los establecimientos a los que aplica el presente Real Decreto”.*

Por otra parte, el presente Estudio de Seguridad, se desarrolla dando cumplimiento a la Norma Básica de Autoprotección (R. D. 393/2007) no solo como requerimiento del Organismo Público Puertos del Estado sino para facilitar la coordinación con los Planes de Emergencia de las diferentes concesiones del puerto, en las cuales se establecen las correspondientes medidas de autoprotección.

Por tanto, la presente edición del Estudio de Seguridad del Puerto Bahía de Cádiz, se elabora conforme a lo establecido en la siguiente legislación:

- **Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.**
- Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 393/2007, 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.**

El ámbito de Aplicación del presente documento se corresponde con el descrito en el Capítulo 0 del Plan de Autoprotección del Puerto Bahía de Cádiz, del que, tal y como se ha indicado, el Estudio de Seguridad constituye el Capítulo 3 del mismo.

## **3.2 DESCRIPCIÓN Y LOCALIZACION DE ELEMENTOS, INSTALACIONES, PROCESOS, ETC. QUE PUEDEN DAR ORIGEN A UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA**

En este apartado se exponen las actividades desarrolladas en el Puerto Bahía de Cádiz que pueden presentar riesgos sobre la misma.

### **3.2.1 RIESGO DE ORIGEN INDUSTRIAL**

Conforme al artículo 9 del R. D. 840/2015 de 16 de julio, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, la APBC tendrá en consideración el riesgo de efecto dominó con origen en los establecimientos circundantes, para lo cual la Autoridad Competente deberá suministrar la información relativa al análisis de dicho riesgo.

Asimismo, el apartado 5.1 del anexo II del R. D. 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, establece, como parte integrante del Plan de Autoprotección la “identificación, análisis y evaluación de los riesgos propios de la actividad y de los riesgos externos que pudieran afectarle”. Estos riesgos externos son los contemplados en los planes de Protección Civil y actividades de riesgo próximas.

En relación con los riesgos de origen industrial, se contempla en el presente Estudio de Seguridad el efecto dominó que pudiera derivarse de las instalaciones afectadas por la legislación de accidentes graves en el entorno del Puerto, así como las propias concesiones existentes en el Puerto que son de carácter industrial u otras que manejen sustancias peligrosas.

El resultado de la identificación de riesgos realizada en este sentido se presenta en el Apartado 3.2. La localización de las instalaciones se refleja en los planos incluidos en dicho apartado.

### **3.2.2 RUTAS DE TRANSPORTE**

Las rutas de transporte en el entorno del Puerto se caracterizan por:

- 1) En el término municipal de Jerez de la Frontera se encuentra el aeropuerto Jerez-Cádiz. La distancia de este aeropuerto a Cádiz es de 40 km (a través de la autopista A-4), y al Puerto de Santa María de 20 km (a través de la carretera N-IV).
- 2) Las instalaciones portuarias de transporte de mercancías y pasajeros tienen una importante representación tal y como se ha analizado con anterioridad en el Capítulo 2 del presente Plan de Emergencia.
- 3) El acceso a la ciudad de Cádiz, en la que se encuentran situadas las instalaciones portuarias del mismo nombre, la zona de astilleros y la Zona Franca, se realiza a través de tres carreteras: la CA-33 a través del estrecho istmo que une a Cádiz con San Fernando, la N-443 a través del puente José León de Carranza y, desde septiembre

de 2015, desde la CA-35 a través de la Barriada del río San Pedro y sobre la bahía, a través del puente de la Constitución de 1812.

A partir de Puerto Real, se dispone también de dos vías de comunicación por carretera. Por una parte, la propia Carretera Nacional N-IV, hasta Madrid. Por otra, la Autopista A-4, de Sevilla a Cádiz.

El acceso por carretera al Muelle de la Cabezuela se efectúa mediante un ramal de conexión con la ya mencionada carretera N-443, que bordea su zona de servicio.

Asimismo, desde la carretera N-IV puede accederse directamente a la margen izquierda de la Dársena de El Puerto de Santa María (muelles comercial y pesquero), mientras que el acceso a la margen derecha (muelle pesquero de estancia y avituallamiento) se realiza a través del Puente de San Alejandro y del viario urbano.

Por último, el acceso a Rota se efectúa a través de la carretera CA-603, perteneciente a la Red Principal de Andalucía. Esta vía une El Puerto de Santa María (donde enlaza con la Carretera Nacional N-IV) con Rota, bordeando la base militar.

Aparte cabe mencionar la ruta de transporte ferroviario con itinerario APBC – Terminal FFCC Jerez – Madrid.

Para plantear las posibles repercusiones que el tráfico desarrollado en todas estas vías de transporte puede tener sobre la zona portuaria, es necesario analizar el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril y marítimo. No obstante, no existen flujos notables registrados de mercancías peligrosas por carretera en la Dirección General de Protección Civil ni se encuentra el Puerto de Cádiz entre los principales puntos de origen/destino de mercancías peligrosas por ferrocarril de acuerdo con la misma fuente. En la Figura 3.1 se muestra la red de itinerarios para mercancías peligrosas (2021).

**FIGURA 3.1**  
**RED DE ITINERARIOS PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS (2021)**



**Fuente:** Mapa de tráfico de mercancías peligrosas. 2021. Resolución de 25 de enero de 2021, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2021.



### **3.3 IDENTIFICACIÓN, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS PROPIOS Y EXTERNOS QUE PUEDEN AFECTAR AL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ**

#### **3.3.1 METODOLOGÍA**

La metodología de Identificación, Análisis y Evaluación del Riesgo consta de las siguientes etapas:

##### **A IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS DE ACCIDENTES**

Se han considerado los riesgos expresamente mencionados en el R. D. 145/1989, Reglamento de Admisión, manipulación, carga y descarga de mercancías peligrosas en puertos, y en el R. D. 393/2007, Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.

Así, por un lado, según exige el R. D. 145/1989, se evalúan los “riesgos de incendio, explosión, derrames o fugas, así como de contaminación marítima en la que estén involucradas las mercancías peligrosas y aquellos casos en los que se prevea que se derivarán consecuencias graves para el entorno de las zonas portuarias”.

Y, por otra parte, se evalúan “los riesgos propios de la actividad y los riesgos externos que pudieran afectarle, (Riesgos contemplados en los planes de Protección Civil y actividades de riesgo próximas)”, según indica el R. D. 393/2007.

Este análisis se realiza basándose en la aplicación de métodos estructurados de identificación de riesgos, junto con el enjuiciamiento de profesionales expertos en la realización de análisis de riesgos.

Se definen como fuentes de peligro aquellas condiciones que amenazan el funcionamiento seguro de la concesión, autorización administrativa o buque. Se analizan los riesgos inherentes de la propia actividad de cada una de las concesiones, de los equipos o procesos, de las condiciones de operación incluyendo los fallos y desviaciones de las mismas, causas relacionadas con el diseño, construcción y gestión de la seguridad, así como fuentes de riesgo externas.

Adicionalmente, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha solicitado a las concesiones que manipulan, almacenan y transportan mercancías peligrosas que aporten sus evaluaciones de riesgos con el fin de incluirlos en el Estudio de Seguridad de la APBC. La solicitud de dicha información se realizó a través del envío de un cuestionario, y se ha actualizado mediante llamadas telefónicas a los responsables de las nuevas concesiones.

Con toda la información recabada se ha realizado la identificación de los escenarios de accidentes representativos del riesgo de todas las instalaciones del Puerto Bahía de Cádiz.

## **B EVALUACIÓN DEL RIESGO**

La Evaluación del Riesgo permite determinar las variables representativas de los fenómenos peligrosos y sus posibles efectos sobre las personas, el medio ambiente y los bienes, con el fin de estimar la naturaleza y magnitud del daño, así como la planificación de la emergencia.

Para la obtención de las Zonas de Planificación de Emergencias de los accidentes identificados se ha hecho uso del programa ERGO CANUTEC 2016.

## **C MEDIDAS DE PREVENCIÓN, CONTROL Y MITIGACIÓN**

Para cada uno de los escenarios de accidentes identificados, se incluye información sobre los parámetros técnicos y salvaguardias para evitar y mitigar sus consecuencias. Adicionalmente, en el Anexo VII del presente Plan de Autoprotección se incluyen los procedimientos previstos para los accidentes identificados.

### **3.3.2 IDENTIFICACIÓN DE ESCENARIOS DE ACCIDENTES**

En este Capítulo se identifican y analizan los riesgos asociados tanto a las concesiones como a las Zonas de Servicio dependientes de la Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz (APBC), derivados de las actividades desarrolladas en la zona portuaria. En especial, los relacionados con la admisión, manipulación, transporte interno, almacenamiento y expedición de mercancías peligrosas; para los que habrá que planificar la adecuada actuación de los servicios de emergencia adscritos al presente Plan de Autoprotección.

Cabe destacar que la identificación de los escenarios de accidente se ha realizado atendiendo al origen de la situación de riesgo y a las responsabilidades de actuación ante una emergencia. Por tanto, los escenarios de accidente pueden clasificarse en los siguientes:

- Escenarios de accidentes que tienen lugar en las zonas del puerto directamente gestionadas por la APBC. En estos escenarios se activará el Plan de Autoprotección de la APBC para suprimir la emergencia.
- Escenarios de accidentes que tienen lugar en el interior de las concesiones. En estos escenarios la APBC colabora con sus recursos propios con la actuación llevada a cabo en la concesión, realizando las labores de coordinación y apoyo necesario para el control y supresión de la emergencia.
- Escenarios de accidentes que tienen lugar en las aguas de la Bahía (Zona I y Zona II). En este caso la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz bajo la coordinación de Capitanía Marítima llevará a cabo labores de apoyo desde tierra para el control y supresión de la emergencia. Las aguas fuera de esas zonas serán responsabilidad de la DGMM.

Se ha tomado como documento de partida el Estudio de Seguridad del Puerto Bahía de Cádiz, documento de referencia IN/ES-12/0161-001/03, de marzo de 2013. La metodología

seguida en la identificación de escenarios y evaluación del riesgo es la que se describe detalladamente en dicho documento.

La identificación de escenarios resultado del citado documento se ha actualizado siguiendo los mismos criterios, teniendo en cuenta las modificaciones del propio puerto, así como las nuevas concesiones existentes.

Se resume brevemente a continuación las etapas seguidas.

### **3.3.2.1 Etapas seguidas en la selección de escenarios de accidentes**

Para determinar los escenarios de accidentes que podrían llegar a suceder en el Puerto Bahía de Cádiz se ha realizado una identificación del riesgo derivado de las actividades desarrolladas en la zona portuaria, tanto de las concesiones ubicadas en el mismo como de las zonas del servicio.

En este sentido, tal y como se ha indicado se consideran los riesgos expresamente mencionados en el R. D. 145/1989, Reglamento de Admisión, manipulación, carga y descarga de mercancías peligrosas en puertos:

- Incendio por manipulación de materias inflamables o muy inflamables a granel en instalaciones fijas y buques especiales.
- Deflagración explosiva por manipulación de materias inflamables o muy inflamables a granel en instalaciones fijas y buques especiales.
- Deflagración no explosiva por manipulación de materias inflamables o muy inflamables a granel en instalaciones fijas y buques especiales.
- Explosión en un tanque vacío de buque.
- Deflagración explosiva por manipulación de materias inflamables o explosivas sin instalación especial.
- Deflagración no explosiva por manipulación de materias inflamables o explosivas sin instalación especial.
- Deflagración explosiva por manipulación de materias inflamables o explosivas sin instalación especial.
- Dispersión de nubes de gases corrosivos.
- Dispersión de nubes de gases tóxicos.
- Generación de humos tóxicos por combustión de materias no inflamables.
- Contaminación por arrastre de materias tóxicas con agua contra incendios.

- Contaminación marina grave.

Adicionalmente, se han considerado los riesgos inherentes de la propia actividad de cada una de las concesiones, de los equipos o procesos, de las condiciones de operación incluyendo los fallos y desviaciones de las mismas, causas relacionadas con el diseño, construcción y gestión de la seguridad, así como fuentes de riesgo externas.

Para ello, se ha realizado un análisis exhaustivo aplicando las siguientes técnicas de identificación, que se describen en el siguiente punto:

- Estudio de las actividades y procesos llevados a cabo en las instalaciones.
- Análisis de la peligrosidad de las sustancias clasificadas presentes.
- Análisis histórico de accidentes ocurridos en instalaciones similares.
- Análisis histórico de accidentes ocurridos en las propias instalaciones.
- Entrevistas técnicas con los responsables de las concesiones.
- Análisis de las fuentes externas de riesgo que pueden afectar a cada una de las zonas.

Como resultado de la aplicación de estas técnicas se ha llevado a cabo la selección y unificación de los escenarios de accidentes representativos de las actividades e instalaciones Portuarias considerando los factores que determinan la magnitud de efectos y consecuencias de un accidente:

- Clase y cantidad de sustancia involucrada en el accidente.
- Instalaciones y condiciones de operación.
- Medidas de seguridad y protección adoptadas.

#### **A. Estudio de las actividades, instalaciones y procesos**

Se ha llevado a cabo un análisis de las actividades, instalaciones y equipos presentes en el Puerto de Bahía de Cádiz relevantes desde el punto de vista de la seguridad, así como de las fuentes de riesgo de accidentes, las condiciones en las que se pueden producir dichos accidentes y las medidas preventivas y mitigadoras previstas.

#### **B. Análisis de la peligrosidad de las sustancias clasificadas**

El análisis de las sustancias presentes, o que pueden estar presentes, en un establecimiento resulta relevante en la identificación de los accidentes que pueden derivar en mayores consecuencias.

En base a ello, se ha realizado un análisis de las sustancias presentes o que puedan generarse en caso de accidente o pérdida de control de un proceso en las distintas instalaciones

del Puerto Bahía de Cádiz, de acuerdo a los criterios recogidos en el R. D. 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos en relación a las clases de mercancías.

En concreto, en base a esta clasificación se agrupan las sustancias, analizado las propiedades físicas, químicas y toxicológicas de las mismas e identificado los distintos escenarios que podrían llegar a producirse como consecuencia de los riesgos asociados a cada una de ellas. A continuación, se indica la clasificación, así como ejemplos de las mercancías peligrosas que podrían estar presentes en el Puerto:

- Clase 1: Explosivos.

- Explosivos.

- Clase 2.1: Gases inflamables.

Se incluyen en esta categoría:

- Acetileno
- Butileno
- LPG
- Propano
- Propileno
- Butano
- Etano

- Clase 2.2: Gases no inflamables, no tóxicos.

- Refrigerantes (R-22, R-404, ...)
- Oxígeno
- Argón
- Dióxido de carbono

- Clase 2.3: Gases tóxicos.

- Amoniacó

- Clase 3: Líquidos inflamables.

- Gasoil
- Gasolina
- Aceite Lubricante
- Crudo
- Acetona
- Tolueno
- Residuo oleoso de sentinas de buques
- Fueloil
- Keroseno

- Nafta
- Clase 4.1: Sólidos inflamables, sustancias que reaccionan espontáneamente y explosivos insensibilizados.
- Azufre
- Clase 4.2: Sustancias que puedan experimentar combustión espontánea.
- Carbón
- Clase 4.3: Sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables.
- Ferrosilicio
- Ferroaleaciones
- Clase 5.1: Sustancias comburentes.
- Abonos a base de nitrato amónico
- Nitrato potásico
- Nitrato sódico
- Clase 5.2: Peróxidos orgánicos.
- Peróxido orgánico
- Clase 6: Sustancias tóxicas o infecciosas.

Algunos ejemplos:

- Plaguicida sólido, tóxico, n.e.p.
- Diclorometano
- Sólido tóxico inorgánico, n.e.p.
- Tetracloroetileno
- Líquido tóxico, orgánico, n.e.p.
- Sólido tóxico orgánico, n.e.p.
- Compuesto de mercurio, sólido, n.e.p.
- Anticongelante.

- Clase 7: Material radiactivo.

Actualmente no están presentes ni se manipulan en el Puerto sustancias de esta clase de mercancías peligrosas, no obstante, en el presente Estudio de Seguridad se contempla y evalúa un posible accidente en la zona de servicio dependiente de la APBC, con objeto de tener evaluadas las zonas de planificación en caso de emergencia, en un futuro si se llegan a manipular.

- Clase 8: Sustancias corrosivas.

- Ácido acético
- Ácido clorhídrico
- Ácido nítrico
- Hipoclorito sódico

- Clase 9: Sustancias y objetos peligrosos varios.

- Bauxita
- Caolín
- Cemento
- Residuos
- Poliestireno expandido.

### **C. Análisis histórico de accidentes**

El aprovechamiento de la experiencia histórica de accidentes ocurridos en el propio Puerto, así como en Puertos similares, o en instalaciones que tratan con los mismos productos, permite extraer algunas conclusiones que pueden ser fundamentales para el desarrollo o mejora de una política de seguridad.

Para ello, se ha realizado una búsqueda en la base de datos FACTS de TNO, MHIDAS y MARS sobre los accidentes producidos en actividades similares a las existentes en el Puerto Bahía de Cádiz, así como para las sustancias peligrosas que podían llegar a estar presentes.

- **Base de datos FACTS**

La base de datos FACTS (Failure and Accidents Technical information System), desarrollada por TNO, incluye más de 22.000 accidentes y permite una amplia variedad de respuestas a preguntas relativas al manejo de productos peligrosos. Para cada accidente, indica:

- Identificación (registro, fuente, fecha).
- Actividad (durante la que se ha producido el accidente).
- Localización (Compañía, dirección, etc.).
- Causa.
- Descripción del desarrollo del accidente:

- Productos químicos.
- Equipos involucrados.
- Consecuencias.
- Acciones tomadas.

#### - **Base de datos MHIDAS**

Por otro lado, MHIDAS es una base de datos de accidentes graves desarrollada por el AEA Technology PLC por parte de la Unidad de Evaluación de Accidentes Graves del Servicio de Seguridad y Salud del Reino Unido.

Este sistema se ha creado para recopilar los detalles de los accidentes con sustancias peligrosas que producen, o potencialmente pueden producir, un impacto importante sobre la población.

MHIDAS contiene incidentes de unos 95 países de todo el mundo y particularmente de Estados Unidos, Reino Unido, Canadá, Alemania, Francia e India.

Esta base de datos tiene sus orígenes a principios de los 80, pero contiene datos sobre incidentes ocurridos desde principios del siglo XX, además esta base de datos se actualiza continuamente.

#### - **Base de datos MARS**

MARS (Major Accident Reporting System) es una base de datos de accidentes recopilados por la Unión Europea a través del Joint Research Centre de la Comisión Europea. Se trata de una base de datos accesible a través de la Web que recoge accidentes graves ocurridos en la Unión Europea desde 1.979 hasta el día de hoy.

La información que recoge es la siguiente:

- Tipo de accidentes.
- Sustancia directamente involucrada.
- Causas del accidente.
- Efectos inmediatos.
- Medidas de emergencia.
- Sistemas ecológicos afectados, etc.

### **D. Coordinación con responsables de las concesiones del Puerto Bahía de Cádiz**

En el proceso de identificación de escenarios de accidente en las instalaciones del puerto se ha contado con la colaboración de los responsables de las distintas concesiones y autorizaciones en materia de seguridad, lo que ha permitido identificar las fuentes de riesgo relacionadas con la operación y explotación de cada una de las instalaciones.



## E. Análisis de las fuentes externas de riesgo

El análisis del entorno inmediato de la actividad ubicada en el Puerto Bahía de Cádiz ha permitido identificar las principales causas externas que pueden desencadenar un accidente grave en la instalación objeto de análisis.

En este sentido, se han considerado los siguientes aspectos:

### Riesgos meteorológicos

Las condiciones meteorológicas resultan decisivas en la evolución de accidentes graves en los que están implicadas sustancias peligrosas, en particular de aquéllos en los que se produce la dispersión de sustancias tóxicas o inflamables. Por lo tanto, para una correcta evaluación de los efectos de un accidente resulta imprescindible contar con datos meteorológicos fiables de la zona y así poder evaluar los riesgos meteorológicos derivados.

La Tabla 3.1 suministra las variables climáticas de mayor interés por su potencial incidencia sobre las instalaciones.

**TABLA 3.1  
PRINCIPALES VARIABLES CLIMÁTICAS**

Variable	Valor
Temperatura media anual	18,1º C
Temperatura media de las máximas	31,2º C
Temperatura media de las mínimas	9º C
Precipitación media anual	649 mm
Precipitación máxima media en 24 h	142
Humedad relativa media anual	75 %
Número medio de días con nevadas en el año	< 1 día
Número medio de días con tormentas en el año	12 días
Número medio de días con niebla en el año	15 días
Número medio de días con helada en el año	< 1 día

En este sentido, los riesgos derivados de las condiciones meteorológicas adversas vienen dados principalmente por el número de días con tormenta y las precipitaciones máximas en 24 h.

En cuanto al régimen de vientos, debe tenerse en cuenta que la zona objeto de estudio se encuentra inmersa en el área de influencia del balanceo cíclico de los sistemas de circulación. Durante el invierno se encuentra de lleno en el recorrido de las advecciones del Oeste y Sudoeste, que tiene su entrada por el Golfo de Cádiz y el Estrecho de Gibraltar, mientras que en verano se encuentra en el área de bajas presiones subtropicales. Son característicos los vientos del segundo

cuadrante, originados por la presencia de un anticiclón sobre Europa occidental o las islas Británicas, o incluso más hacia el Oeste, en el Atlántico, combinado con una depresión situada en el Norte de África, o centrada sobre el Mediterráneo occidental, después de haber entrado por el estrecho de Gibraltar; en ocasiones esta baja presión presenta dos centros, uno al Sur de Italia y otro sobre Argelia. Se trata de vientos templados en primavera y otoño, originando lluvias que localmente pueden ser intensas. Por contra, en verano son cálidos y, a veces, secos. Los vientos de componente Este (levante) adquieren velocidades medias elevadas (superiores a 50 km/h) por efecto del relieve. Por contra, los vientos del Sudeste (levante en calma), cálidos por su procedencia africana y húmedos por su trayectoria marítima, son prácticamente inexistentes.

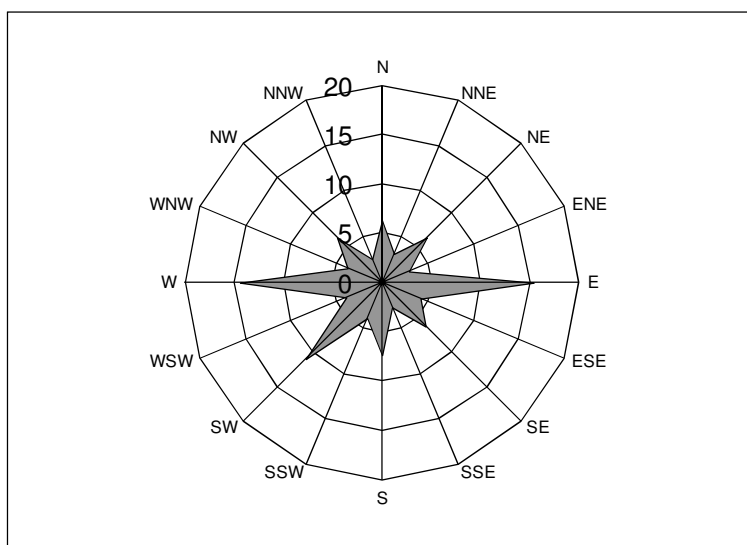
Estas situaciones sinópticas pueden verse modificadas localmente por las brisas, fundamentalmente en verano, dominando de noche los procedentes de tierra, y los procedentes del mar durante el día. Por el contrario, debe destacarse cualquier influencia del relieve inmediato en el régimen eólico.

En la Tabla 3.2 se presentan las direcciones de viento predominantes en la zona, y que pueden ser indicativas de las zonas con mayor riesgo potencial a los accidentes que se ven influidos por esta característica, y en la Figura 3.2 se representan en forma de rosa de vientos.

**TABLA 3.2**  
**DIRECCIONES DE VIENTO PREDOMINANTES**

Dirección	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW
Frecuencia	6,32	3,15	6,44	2,96	15,4	4,23	6,28	2,71	7,34	3,91	10,94	3,93	14,41	3,77	6,45	2,57

**FIGURA 3.2**  
**ROSA DE VIENTOS. OBSERVATORIO DE CÁDIZ-CORTADURA**



## Descargas Eléctricas

Se hace un breve cálculo para estimar la **frecuencia de rayos por km<sup>2</sup> y año** en el ámbito de estudio, para lo cual debemos partir del nivel isoceraúnico (número medio anual de días con tormenta) de la zona con un valor de 10-15 días:

$$N = K \cdot T^a \quad (\text{rayos/km}^2 \cdot \text{año})$$

T : Nivel isoceraúnico de la zona.

K : (Diesendorf)= 0,1 a 0,2; (Stringfellow) = (2,6 ± 0,2)/1000.

a : (Diesendorf)= 1; (Stringfellow) = 1,9 ± 0,1.

En base a la utilización de los diferentes valores de las citadas constantes, la frecuencia de rayos por km<sup>2</sup> y año oscila entre 0,043 y 1.

## Riesgos geológicos

La zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz ocupa la práctica totalidad de la bahía, siendo colindante con los municipios de Cádiz, Puerto Real, El Puerto de Santa María y Rota. La bahía, de origen lacustre, tiene una longitud máxima de unos 13 km, y una anchura máxima de unos 10 km. Se abre desde la punta de Rota hasta la de San Sebastián, y está cerrada por su flanco Sur por el istmo que une la antigua isla de León (donde hoy en día se asienta el núcleo de San Fernando) y el continente.

La totalidad del Golfo de Cádiz está caracterizada por un substrato del Mioceno medio, sobre el que se apoya una costa baja, de origen aluvial, arrastrada por los tres ríos que desaguan en la bahía: Guadalete, a la altura de El Puerto de Santa María; San Pedro, en las inmediaciones de Puerto Real, e Iro, en Chiclana de la Frontera. El material arrastrado por estos ríos ha dado lugar a una importante zona deltáica de marismas que forman el fondo de la bahía, y a través de la que desaguan los ríos citados formando multitud de canales mareales o caños. Debido a la penetración de agua marina por efecto de la marea, y a la configuración topográfica del terreno, se encuentran también en la zona multitud de salinas naturales.

## Riesgo de movimientos sísmicos

Los seísmos son sacudidas del terreno producidas por el paso de ondas elásticas irradiadas desde una determinada zona de la corteza o del manto superior de la tierra. Se trata, por tanto, de un riesgo de enorme relevancia por las posibles consecuencias catastróficas de sus manifestaciones.

Las causas de estas sacudidas hay que buscarlas en la dinámica de las placas que componen la litosfera terrestre, que en sus desplazamientos interactúan unas con otras, acumulando una gran cantidad de energía elástica de deformación que, al liberarse en eventos bruscos, genera los terremotos.

Con relación a esto, la zona está influenciada por la actividad de una importante falla activa, cuya peligrosidad asociada es considerada moderada. Tal es el caso de la falla de Azores-

Gibraltar, capaz de generar importantes seísmos con intensidad superior al grado VIII (MSK), si bien el periodo de retorno de estos acontecimientos se cifra en 5.000 años.

### **Riesgo por suelos expansivos**

En el caso de los suelos expansivos, el riesgo es debido al aumento de volumen de determinado tipo de arcillas, fundamentalmente montmorillonitas, que permiten la entrada en su estructura cristalina de moléculas de agua, causando movimientos diferenciales en el terreno. En este caso la zona tiene un grado de peligrosidad moderada.

### **Riesgos hidrológicos**

El sistema de corrientes se presenta modificado por los ríos Guadalete, San Pedro e Iro que desagua, respectivamente en El Puerto de Santa María, Puerto Real y Chiclana de la Frontera, formando, como se ha indicado, multitud de caños y canales que han dado origen a una zona de marismas. Estos ríos, al igual que los restantes de la zona mediterránea subtropical se caracterizan por un estiaje acusadísimo. El río va ganando aguas al avanzar el otoño, para alcanzar un primer máximo en diciembre. Los caudales se contraen en enero, pero rápidamente alcanzan el máximo en febrero.

Cuando la marea crece (flujo), las aguas se dirigen hacia el SE desde la entrada del puerto hasta el paso de Puntales y aconchan sobre los arrecifes que cercan a Cádiz. Desde dicho paso hacia el interior, las corrientes se dirigen al SSE. Durante el reflujó, la corriente sigue rumbos opuestos a los anteriormente descritos para el flujo.

El paso de Puntales ofrece la particularidad de que la pleamar de sicigias ocurre en la orilla occidental 40 ó 50 minutos antes que en la oriental o de Matagorda. Cuando reinan vientos duros de fuera, las aguas alcanzan mayor altura, se retarda la pleamar, aumenta la duración del flujo y disminuye la del reflujó, llegando en ocasiones a 8 y 4 h respectivamente.

La velocidad advectiva de la corriente depende, lógicamente, de la dimensión transversal de la zona considerada. En el centro de la bahía (entre Cádiz y Rota) esta velocidad puede considerarse de unos 0,15 m/s. Entre los bajos del Fraile y Diamante, de 0,77 m/s, de 1 m/s antes de llegar a la Cabezuela y de 1,5 m/s en el paso de Puntales, siendo incluso superior a este valor en las inmediaciones del puente levadizo José León de Carranza. Por su parte, en las inmediaciones de la Dársena de El Puerto de Santa María puede alcanzar 1 m/s.

En toda la bahía, y tal como es lógico, la influencia de la marea es decisiva para determinar el régimen de corrientes

Por lo que se refiere al régimen general de circulación superficial de la zona, está fuertemente influido por la presencia del estrecho de Gibraltar. En efecto, la principal corriente que afecta a esta zona (la denominada corriente de Portugal) forma parte del sistema de corrientes del Atlántico Norte. En concreto, fluye de Norte a Sur a lo largo de la costa portuguesa y procede, en última instancia, de la corriente del Golfo. Tras rebasar el cabo de San Vicente, la corriente se divide en dos ramas. Una de ellas continúa en dirección Suroeste, constituyendo la llamada corriente de las Canarias, mientras que la otra atraviesa frente al golfo de Huelva y bahía de Cádiz,

hasta alcanzar el estrecho. De esta corriente se van desgajando ramas que recirculan frente a las costas de África hasta incorporarse de nuevo a la corriente de las Canarias. El resto atraviesa el estrecho y penetra en el Mediterráneo.

Cabe destacar que el sistema de corrientes entre las costas españolas y africanas es bastante irregular, con velocidades que raramente superan los 0,1 m/s (0,2 nudos) en mar abierto. No obstante, el régimen superficial a través de estrecho está forzado por el microclima mediterráneo, por lo que muestra una estabilidad más elevada.

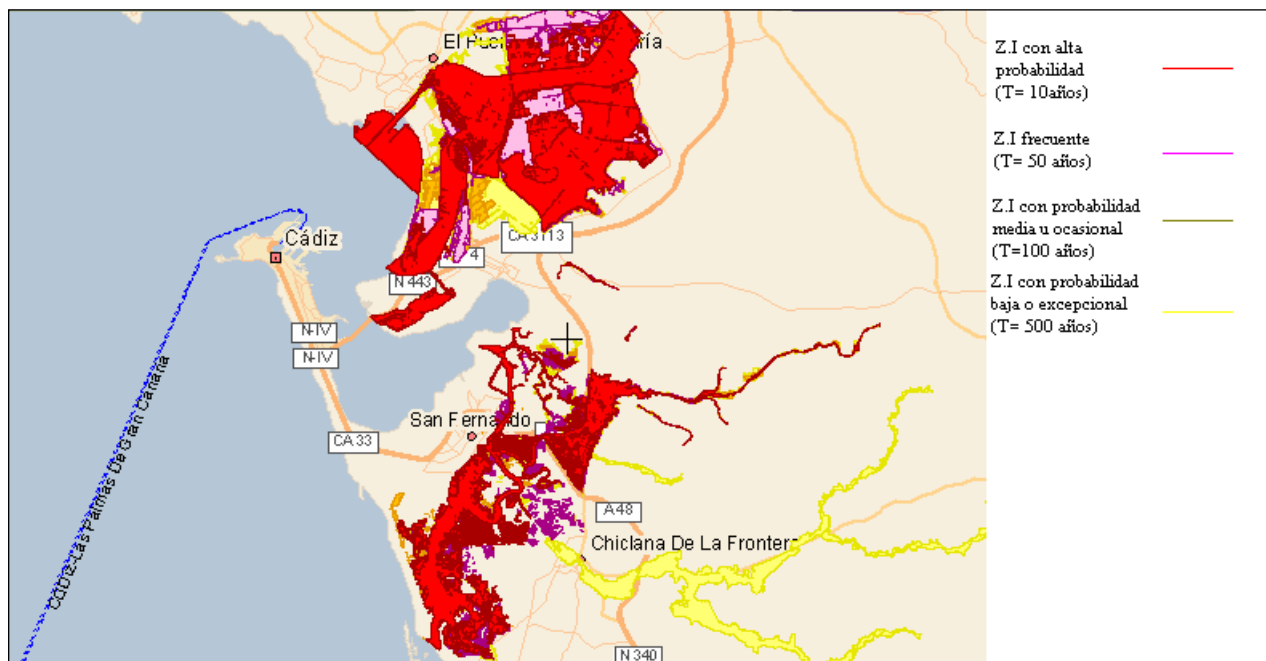
En concreto, en la cuenca mediterránea la evaporación supera, con mucho, el aporte fluvial. Esto provoca la aparición de un desnivel con respecto al Atlántico y, como consecuencia de ello, la citada corriente superficial. En contrapartida, la misma evaporación (en especial en el Mediterráneo oriental) provoca una salinización de las aguas (que puede alcanzar el 39‰ en el extremo Este, frente a valores inferiores al 36‰ en el Atlántico). Esta diferencia de salinidad (y, lógicamente, de densidad) es la causa de una contracorriente de profundidad que atraviesa el estrecho en dirección al Atlántico

La zona de estudio contemplada se encuentra englobada en la Cuenca Hidrográfica del Guadalete-Barbate.

Como ya se ha citado anteriormente, la zona se encuentra en el rango de precipitaciones máximas en 24 h entorno a los 150 mm.

El sistema nacional de cartografía de zonas Inundables (SNCZI) creado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, siguiendo los principios de la directiva 2007/60 sobre evaluación y gestión de riesgos de inundación, clasifica las zonas en función de la probabilidad de ocurrencia de inundación. En la Figura 3.3 se muestran los resultados obtenidos del citado sistema.

**FIGURA 3.3**  
**ZONAS INUNDABLES**



Fuente: Sistema nacional de cartografía de zonas inundables

## Tsunamis

Otro tipo de fenómenos causantes de inundaciones, si bien desde la frontera costera, son los denominados Tsunamis.

Se trata de grandes olas originadas, en la mayoría de los casos, por seísmos cuyo epicentro se encuentra en el fondo del dominio marino. Estas olas, de hasta 100 km de longitud, pueden adquirir velocidades de hasta 1000 km/h, y pueden alcanzar alturas de 30 m y más.

En el Anexo XI de este documento, Recomendaciones básicas sobre riesgo por tsunami, se dan una serie de pautas de actuación frente a este tipo de emergencia.

## Riesgos de incendio forestal

En lo referente a riesgos por incendios forestales, se encuentran en función de tres variables fundamentales: combustible (vegetación), climatología y topografía. En las inmediaciones del Puerto Bahía de Cádiz no existe vegetación susceptible de generar focos de incendios de gran importancia.

## Otras fuentes de riesgo

Dentro de éstos contemplamos los siguientes riesgos:

- **Vientos violentos:** Este tipo de fenómeno sólo se manifiesta cuando las rachas de viento superan los 75 km/h. Cádiz ha registrado vientos de tales magnitudes en distintas ocasiones, por lo que se debe tener en cuenta este tipo de riesgo siendo la mayor velocidad del viento registrada de 146 km/h (1 de octubre de 2008).
- **Actividades delictivas:** No existen datos que indiquen su especial relevancia.
- **Riesgo de origen industrial:** Conforme al artículo 9 del R. D. 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, la APBC tendrá en consideración el riesgo de efecto dominó con origen en los establecimientos circundantes fuera del recinto portuario, para lo cual la Autoridad Competente deberá suministrar la información relativa al análisis de dicho riesgo. En este sentido, las empresas afectadas por la legislación de accidentes graves en las que intervienen sustancias peligrosas a nivel superior son QUIMGRA y ERSHIP CÁDIZ.

### 3.3.2.2 Escenarios Identificados

A continuación, se relacionan los escenarios generales identificados en Puerto Bahía de Cádiz, distinguiéndose según la mercancía peligrosa manejada, según sean en buques, u otros sucesos en la zona de servicio, zona marítima, u otros sucesos de origen externo.

#### A Escenarios en función de la Clase de mercancía peligrosa

En función de la clase de mercancía o sustancia peligrosa involucrada, las distintas hipótesis accidentales que se plantean son:

- **Accidente con sustancias de Clase 1 (Explosivos)**

En el caso que sustancias explosivas se encuentren en contacto con un punto de ignición, en función de la velocidad de la llama, podrían darse condiciones tales que provocarán una deflagración o una detonación. Los principales efectos peligrosos de esta explosión serían la sobrepresión generada y la proyección de posibles fragmentos.

- **Accidente con sustancias de Clase 2.1 (Gases inflamables)**

El derrame de una sustancia de Clase 2.1, podría producir una potencial alteración de la calidad del aire. En caso de alcanzar un punto de ignición durante la fuga, podría producir un Jet Fire o dardo de fuego, ocasionando efectos térmicos localizados, así como la emisión de humos y gases de combustión a la atmósfera.

Asimismo, la ignición retardada de la nube de gas inflamable podría originar una explosión si encontrará un cierto grado de confinamiento; dependiendo la cantidad de gas que se encuentre dentro de los límites de inflamabilidad.

Adicionalmente, en los casos en el que se almacenan gases licuados a presión podrían llegar a ocurrir una BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosión) si se llegasen a alcanzar las condiciones de nucleación como consecuencia de la incidencia directa de las llamas de un incendio.

- **Accidente con sustancias de Clase 2.2 (Gases no inflamables, no tóxicos)**

En caso de que una botella de una sustancia de Clase 2.2 se encuentre sometida a la acción directa de radiación térmica, podrían darse las condiciones de presión que provocaran una explosión confinada. Los posibles efectos de esta explosión serían la sobrepresión y la proyección de fragmentos. Por otra parte, la fuga de una sustancia no tóxica y no inflamable puede generar, en determinadas circunstancias, una atmosfera asfixiante por el desplazamiento de oxígeno.

- **Accidente con sustancias de Clase 2.3 (Gases tóxicos)**

La fuga de un gas con características tóxicas puede generar la formación de una nube con características tóxicas que a ciertas concentraciones puede llegar a tener efectos perjudiciales para los humanos, según las características de la sustancia, desde una simple irritación de ojos hasta la muerte.

- **Accidente con sustancias de Clase 3 (Líquidos inflamables)**

La fuga de una sustancia de Clase 3.1, 3.2, ó 3.3 daría lugar a la formación de un charco inflamable. En caso de alcanzar un punto de ignición, podría producir un pool fire, ocasionando radiación térmica, así como la emisión de humos y gases tóxicos a la atmósfera originados en la combustión.

Se debe prestar especial consideración a la generación de gases o vapores inflamables en caso de accidentes con sustancias clase 3.1 y 3.2.

- **Accidente con sustancias de Clase 4.1 (Sólidos inflamables)**

Un posible incendio en el almacenamiento o transporte de una sustancia de Clase 4.1 ocasionaría daños materiales a las instalaciones, así como consecuencias adversas sobre las personas por los efectos térmicos de la radiación emitida, así como la emisión de humos y gases tóxicos a la atmósfera.

- **Accidente con sustancias de Clase 4.2 y 4.3 (espontáneamente combustibles o reactivas con el agua o material peligroso cuando se humedece)**

En caso de que se produjera una fuga de estas sustancias y entraran en contacto con agua o aire húmedo se produciría el autocalentamiento hasta el punto de combustión,



generando hasta efectos térmicos de la radiación emitida, así como la emisión de humos y gases tóxicos a la atmósfera.

- **Escenarios con sustancias de Clase 5.1 (Sustancias oxidantes)**

La pérdida de una sustancia de Clase 5.1 podría producir un incendio y / o explosión cuando entre en contacto con cualquier tipo de combustible, ocasionando efectos térmicos.

- **Escenarios con sustancias de Clase 5.2 (peróxidos orgánicos)**

La fuga de una sustancia de Clase 5.2 podría producir un incendio y / o explosión cuando entre en contacto con cualquier tipo de combustible ocasionando efectos térmicos; prestando especial atención a la estabilidad química del peróxido.

- **Escenarios con sustancias de Clase 6.1 (Sustancias tóxicas)**

La pérdida de una sustancia de Clase 6.1 podría producir efectos tóxicos en el personal presente en la zona ya sean daños a la salud, deficiencias físicas o mentales que pueden llegar a provocar la muerte, cuando se ingieren, inhalan o absorben por contacto.

- **Escenarios con sustancias de Clase 6.2 (Sustancias infecciosas)**

La fuga de una sustancia de Clase 6.2 podría producir efectos infecciosos en el personal presente en la zona.

- **Accidente con sustancias de Clase 7 (Materias radiactivas)**

La fuga de material radiactivo implica la exposición a radiaciones ionizantes.

- **Accidente con sustancias de Clase 8 (Sustancias corrosivas)**

El derrame de líquido corrosivo podría producir la formación de un charco que podría originar un episodio contaminante de agua y suelos. Asimismo, produciría efectos irritantes al personal implicado en caso de verse expuesto a los mismos sin la protección personal adecuada.

En caso de ser combustible y alcanzar un punto de ignición, podría producir un pool fire, ocasionando efectos térmicos, así como la emisión de humos y gases tóxicos a la atmósfera.

- **Accidente con sustancias de Clase 9 (Sustancias y objetos peligrosos varios)**

Un posible incendio de una sustancia de Clase 9 ocasionaría daños materiales a las instalaciones, así como consecuencias adversas sobre el personal por los efectos

térmicos de la radiación emitida, así como la emisión de humos y gases tóxicos a la atmósfera.

Asimismo, la fuga de una sustancia Clase 9 podría originar un episodio contaminante grave si tiene propiedades ecotóxicas y llega a alcanzar las aguas.

## **B Otros sucesos en la zona de servicio de la APBC.**

### **- Desplazamiento de contenedores**

Un posible accidente en el desplazamiento de contenedores podría ocasionar el aplastamiento del personal en la zona, así como daños materiales y pérdida del contenido del mismo. En función de la mercancía transportada se podría generar otro suceso accidental, del tipo de los detallados anteriormente, en función de la clase de mercancía.

### **- Accidente de tráfico terrestre**

Un posible accidente de transporte por carretera o ferrocarril ocasionaría daños materiales, así como otros efectos dependiendo de si transporta mercancías peligrosas, de las características de éstas.

### **- Incendio en edificio, maquinaria o centro de transformación**

Un posible incendio en edificio, maquinaria o centro de transformación eléctrica ocasionaría daños materiales a las instalaciones, así como consecuencias adversas sobre el personal por los efectos térmicos de la radiación emitida, así como la emisión de humos y gases tóxicos a la atmósfera.

### **- Caída de estructuras/cascotes/voladizos:**

Caída accidental de estructuras/cascotes/voladizos, causando daños materiales, posibles heridos o víctimas, y pudiendo provocar otro accidente por efecto dominó

### **- Seguridad ciudadana, amenaza de bomba**

En zona de servicio de la APBC, en concesión, o a bordo de un buque atracado, fondeado o navegando en zona de servicio.

## **C Otros sucesos externos**

En este sentido, en el apartado 3.2 se ha realizado el análisis del entorno inmediato del Puerto Bahía de Cádiz que ha permitido identificar las principales causas externas que pueden desencadenar un accidente grave en la zona portuaria:

- **Causas naturales como inundaciones, lluvias torrenciales, etc.**

**D. Situaciones de riesgos con buques o embarcaciones involucrados:** Se recogen, entre otros, los riesgos relacionados en el “Convenio entre la dirección general de la marina mercante y el organismo público Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario Estatal” (Resolución 5035 de 6 de mayo de 2020). Se agrupan aquellos riesgos con consecuencias similares.

- **Incendio / Explosión de un buque o embarcación**

El incendio o explosión de un buque puede provocar la generación de llamas con posibles humos tóxicos, y ondas de sobrepresión en caso de explosión.

Entre las consecuencias pueden encontrarse:

- Daños personales y materiales
- Posible hundimiento del buque o embarcación, y
- Vertido al mar de sustancias con posible episodio contaminante.

Según gravedad, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso//tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.
- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas.
- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.

- **Colisión de buques (contra elementos fijos, elementos fondeados, etc.) y/o abordaje**

Se incluyen los riesgos:

- Abordaje entre buques o embarcaciones ya estén atracados, fondeados, navegando o a la deriva en zona de servicio.
- Contacto violento entre dos o más buques o embarcaciones.
- Colisión entre un buque / embarcación y los elementos fijos.
- Choque violento de un buque / embarcación contra boyas, objetos flotantes a la deriva, otro buque atracado en puerto o instalaciones fijas portuarias.

Entre las consecuencias pueden encontrarse:

- Daños personales y materiales
- Posible hundimiento del buque o embarcación, y
- Vertido al mar de sustancias con posible episodio contaminante.

Según gravedad, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.
- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.
- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.

**- Varada / Averías o Parada de máquinas a bordo / abandono de buque**

Se incluyen los riesgos:

- Varada de un buque en las inmediaciones de muelle, navegando, o a la deriva, en zona de servicio.
- Averías que pueden provocar la parada de máquinas a bordo.
- Situación de abandono de buque.

Según gravedad, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Presencia de buque atracado y sin tripulación.
- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.
- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.

**- Daños a la estructura del buque (grietas, vías de agua)**

Puede ocurrir en un buque atracado, fondeado, navegando, o a la deriva en zona de servicio: Puede producirse el vertido de sustancias peligrosas/contaminantes al mar. Recoge igualmente el caso de entrada de agua en buques o embarcaciones, que puede producir una inundación en su interior.

Según gravedad, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Presencia de buque atracado y sin tripulación.
- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.
- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.

#### - **Vuelco / Hundimiento**

Hundimiento o vuelco de un buque atracado fondeado, navegando o a la deriva en zona de servicio, provocando daños personales y materiales y el posible derrame de mercancía transportada con un posible episodio contaminante.

Según gravedad, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Presencia de buque atracado y sin tripulación.
- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.
- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.

#### - **Buque a la deriva, o garreando, en Zona de Servicio del Puerto.**

Buque en navegación, abandonado o fondeado que por circunstancias excepcionales se es incapaz de gobernar y puede ser requerida su recogida a lugar de refugio.

Según gravedad, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Presencia de buque atracado y sin tripulación.

- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.
- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.
- **Daños al medioambiente (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías)**

Por vertidos de combustibles, productos tóxicos, sustancias radioactivas o en definitiva de cualquier mercancía peligrosa portada en el buque generados por averías, durante operaciones de suministro o caída de mercancías.

Puede estar localizado en dársenas, zona de fondeo o en zona de servicio, o ser de origen terrestre, procedente de buque, vehículos, maquinaria, grúas autopropulsadas o de origen desconocido.

Entre las consecuencias pueden encontrarse:

- Daños personales y materiales, según origen y toxicidad del vertido.
- Vertido al mar de sustancias con posible episodio contaminante.

Según gravedad y localización, pueden presentarse los siguientes escenarios de emergencia relacionados con el buque:

- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.
- Puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.
- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.
- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.
- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.
- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.

**E Daños personales: pueden producirse sobre personas en tierra (zona de servicio del Puerto, concesiones), o sobre buques embarcaciones (tripulación y pasajeros). En concreto se identifican**

- **Todo tipo de daños personales (personal en tierra, tripulación y pasaje)**

Cualquier incidente o suceso imprevisto que traiga como consecuencias lesiones a personas.

- **Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril.**

Un accidente de tráfico en carretera o en ferrocarril puede ocasionar daños o víctimas personales, además de los daños materiales ya descritos.

- **Emergencia sanitaria a bordo:**

Según el tipo de emergencia puede llegar a requerirse operaciones de salvamento. En caso de contagio por COVID debe seguirse el protocolo COVID definido en el Puerto.

- **Caída al mar de tripulante o pasajero.**

En función de dónde/cómo se produzca la caída se podrán requerir operaciones de salvamento.

### **3.3.3 ANÁLISIS DE EFECTOS Y CONSECUENCIAS**

#### **3.3.3.1 Análisis de los efectos derivados de los accidentes**

Una vez realizada la identificación de los escenarios de accidentes que puedan ocurrir en las instalaciones del puerto, el siguiente paso en la realización de la Evaluación del Riesgo, es determinar las posibles evoluciones de cada accidente y de esta forma definir los diferentes efectos peligrosos y dañinos que se pueden originar sobre las personas, los bienes materiales y el medio ambiente.

Una vez determinadas las diferentes evoluciones posibles de un accidente, se identifican los daños que se pueden producir sobre las personas, los bienes y el medio ambiente debidos a la exposición a los eventuales efectos físicos-químicos, como son:

- Daños por quemaduras y posibles muertes debidas a la emisión de calor por incendios.
- Daños y posibles muertes debidas a los efectos directos de las sobrepresiones originadas por explosiones o asociadas a los efectos secundarios de éstas; derrumbamientos de edificaciones, roturas de cristales, lanzamiento de proyectiles, etc.
- Daños y posibles muertes debidas a la exposición y/o inhalación de sustancias y gases tóxicos de combustión.

A partir del análisis de los accidentes identificados en el Puerto Bahía de Cádiz, así como de su posible evolución, se presenta a continuación una breve descripción de los daños y consecuencias que podrían llegar a ocasionar dichos accidentes.

## **Efectos de un incendio**

El incendio es el más frecuente de los riesgos las instalaciones de manejo y almacenamiento de sustancias. El fuego es una reacción química de combustión en la cual una sustancia se combina con oxígeno, liberando calor y generando productos de combustión tóxicos. En este sentido, los efectos dañinos derivados de un incendio son los siguientes:

- Radiación térmica.
- Exposición e inhalación de gases tóxicos de combustión.
- Exposición e inhalación de humos generados en la combustión.

### **Radiación térmica**

El calor representa un peligro físico para las personas. Si la energía calorífica total que incide sobre el cuerpo supera la capacidad de defensa del mismo, provoca desde lesiones hasta la muerte.

Los riesgos de origen calorífico, se pueden dividir en:

- Riesgos debidos a la incidencia de las llamas.
- Riesgos debidos al calor (convectivo, radiante y por conducción).
- Riesgos debidos a las proyecciones de materiales calientes.
- Riesgos debidos a las proyecciones de metales fundidos.
- Riesgo de inflamación de las ropas.

En este sentido, hay que señalar que estos riesgos no se presentan aislados y sus efectos son función de la intensidad y del tiempo de actuación.

En general, los efectos producidos sobre el cuerpo humano por estos riesgos son de la misma naturaleza: destrucción, más o menos profunda y extensa, de la piel y los tejidos adyacentes.

### **Gases tóxicos de combustión**

Los gases tóxicos derivados de un incendio se dividen en tres tipos:

- Asfixiantes, que producen narcosis.
- Irritantes, que generan complicaciones sensoriales y pulmonares.
- Otros gases que exhiben características tóxicas.

La gravedad de los efectos depende de la dosis recibida, es decir de la concentración, función de su dispersión, y de la duración de la exposición a dicha concentración.



## **Humos generados en la combustión**

El humo se compone de partículas finamente divididas y líquido atomizado denominado aerosol. Esta materia carbonosa se genera al arder la mayor parte de los materiales en condiciones de combustión incompleta.

Los efectos y riesgos de la exposición a las partículas y los aerosoles generados, dado que pueden ser nocivos, son susceptibles de ocasionar afecciones al sistema respiratorio. A veces las partículas son tan pequeñas que penetran hasta los pulmones, dañándolos. Asimismo, alteran la actuación de las personas involucradas en el incendio (tos, lagrimeo, etc.).

## **Efectos de una explosión**

Los accidentes provocados en la industria por explosiones pueden tener consecuencias letales o destructoras debido a la onda de expansión y/o la proyección de fragmentos que producen.

La explosión es una liberación repentina y violenta de energía. La violencia de la explosión depende de la velocidad a la cual se libera la energía.

Toda explosión consta de tres fases:

- Fase de devastación.
- Proyección de fragmentos.
- Efectos térmicos.

La gravedad y severidad de una explosión depende del tipo de explosivo, la cantidad de material involucrado, y las condiciones de la explosión.

### **Fase de devastación**

En esta fase, el movimiento instantáneo de los gases generados en una combustión crea una onda de presión devastadora, que puede viajar a una velocidad superior a la del sonido. La onda de presión tiene una fase primera de presión positiva capaz de destruir los objetos que se encuentran a su paso, pudiendo llegar a colapsar la estructura o edificación donde se produce la explosión.

El segundo efecto derivado de la fase de devastación se produce como consecuencia de la fase de presión negativa de la onda de presión, llamada implosión, y originada por el vacío producido en el aire tras el arranque de la onda de presión. Este frente de presión negativa tiene una corta duración. Los efectos de la fase de implosión es la de atraer a la zona de la explosión materiales sueltos.

## **Proyección de fragmentos**

En esta segunda fase, los cuerpos afectados por la onda de presión, entre los que se encontraría en caso de explosión confinada, el elemento contenedor de la materia explosiva, pueden ser fragmentados. Los fragmentos pueden ser proyectados a gran velocidad, en dirección de la onda de expansión, y en caso de producirse su impacto sobre elementos vulnerables, puede producir daños severos.

## **Efectos térmicos**

La última fase de una explosión consiste en la producción de efectos térmicos derivados de la emisión de calor e incremento de temperatura, que dependerán de la sustancia involucrada en la explosión, la distancia al centro de la explosión, así como la velocidad de la explosión.

## **Efectos de la exposición a sustancias tóxicas, nocivas o irritantes**

Otro de los riesgos existentes, es el derivado de la posible intoxicación que puede sufrir una persona como consecuencia de la exposición a un tóxico, nociva o irritante.

En este sentido, atendiendo a las distintas mercancías peligrosas que podrían llegar a estar presentes en el Puerto Bahía de Cádiz, el origen de una intoxicación puede ser debido a la exposición a gases tóxicos como consecuencia de una fuga, o bien generados en un incendio, siendo los efectos función de la naturaleza de dichos gases tóxicos, de su concentración en el aire y de la duración de la exposición.

En cualquier caso, los efectos y riesgos de una intoxicación por exposición a sustancias tóxicas desencadenan entre otros, los siguientes síntomas: náuseas, vómitos, dolor abdominal, diarrea, dolor de cabeza, pérdida de la consciencia, convulsiones, trastornos psicológicos agudos, zumbido de oídos, tos, expectoración, dificultad respiratoria, erupción en la piel, etc., e incluso la muerte.

## **Efectos de contacto con sustancias corrosivas**

Las sustancias corrosivas tienen asociados los siguientes efectos dañinos:

### **Quemaduras en piel y tejidos**

Uno de los más importantes riesgos de las sustancias corrosivas consiste en la destrucción de tejidos (referidos en ocasiones como quemaduras químicas). Los daños en los tejidos comienzan en el mismo instante de entrar en contacto el agente químico con el tejido. Algunas de estas sustancias, en particular las bases y los ácidos fuertes, son tan corrosivas que incluso breves exposiciones pueden provocar daños severos. En otras ocasiones la acción del agente corrosivo es tan lenta que la persona afectada no llega a sentir los efectos dañinos hasta haber transcurrido algunas horas.

### **Riesgo de inhalación de vapores corrosivos**

La presencia de estos vapores incrementa la probabilidad de producirse afectados y heridos por la inhalación de estos. Los daños más comunes derivados de la inhalación de vapores de sustancias corrosivas se centran en membranas mucosas, como los ojos, garganta y conductos respiratorios. Los tejidos mucosos, tales como axilas, inglés, etc., pueden, asimismo, verse afectados.

### **Efectos de sustancias comburentes**

Los productos comburentes facilitan la combustión de los productos inflamables y combustibles, aumentando su inflamabilidad.

Asimismo, diversos materiales reaccionan en estas condiciones pudiendo llegar a producir incendios o explosiones.

### **Efectos ante vertidos incontrolados de productos peligrosos**

En caso de producirse un vertido incontrolado de producto peligroso se pueden producir efectos adversos sobre los siguientes medios:

#### **Suelo/Aguas subterráneas**

Cualquier derrame incontrolado afecta la calidad del suelo. Asimismo, se podrían ver afectadas las aguas subterráneas, en caso de que el vertido alcanzara zonas no pavimentadas.

#### **Aguas superficiales**

Un vertido que no pueda ser tratado puede provocar la alteración del medio, afectando a su calidad y a los ecosistemas acuáticos presentes en éste.

#### **Aire**

Dicho vertido, en función de sus propiedades físico-químicas (volatilidad, inflamabilidad, etc.) y de las características de peligrosidad podrían afectar la calidad del aire.

### **3.3.3.2 Análisis de las consecuencias derivadas de los accidentes**

Una vez definido los diferentes efectos peligrosos de los posibles incidentes o accidentes que podrían llegar a ocurrir en las instalaciones del Puerto, es necesario evaluar las distancias de alcances de efectos y consecuencias para poder establecer correctamente la planificación de emergencias.

## **Metodología general. Accidentes genéricos**

Los incidentes identificados que involucran mercancías peligrosas son del tipo de derrames de sustancias de características tóxicas, inflamables, corrosivas, peligrosas para el medio ambiente o comburentes, provocados por errores en la descarga desde barcos / camiones. Podrían ocurrir igualmente escapes y vertidos de sustancias peligrosas desde los distintos depósitos y contenedores existentes en las instalaciones, o fugas de refrigerante en los sistemas de refrigeración, además de otros accidentes diversos como explosiones de botellas de gases a presión, incendio en locales o en almacenes.

Para estos casos, dada la naturaleza de dichos accidentes, para la estimación de las Zonas de Planificación de Emergencias se ha hecho uso del programa ERGO CANUTEC 2016.

El programa ERGO CANUTEC 2016 es la versión electrónica de la Guía de Respuesta a Emergencias 2016 (GRE 2016). Esta guía ha sido desarrollada conjuntamente por el Departamento de Transporte de Canadá (TC), el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México (SCT), y la cooperación del Centro de Información Química para Emergencias (CIQUIME) de Argentina para ser utilizada por bomberos, policías y otros servicios de emergencia, ya que estos son quienes pueden ser los primeros en llegar al lugar de un incidente de transporte de materiales peligrosos.

Tal y como se ha indicado, es una guía creada con el objetivo de ayudar al personal que da una primera respuesta en caso de accidente, ofreciendo una rápida identificación de peligros específicos o genéricos de los materiales involucrados en el incidente y las medidas básicas de protección del personal y del público necesarias en general durante la fase inicial del incidente.

Según las consideraciones de esta guía se define la Zona de Intervención como aquella zona que debe aislarse inicialmente en todas las direcciones, para impedir una propagación de las consecuencias del accidente. La Zona de Alerta vendrá dada por la máxima distancia que se tendría que llegar a evacuar, principalmente en la dirección del viento. Estas distancias representan áreas que probablemente se verían afectadas en los primeros 30 min a partir del derrame, y que podrían aumentar con el tiempo.

Los Factores que ERGO CANUTEC tiene en cuenta para la determinación de estas distancias son:

### **Los Materiales Peligrosos**

- Riesgo para la salud.
- Propiedades químicas y físicas.
- Cantidad involucrada.
- Contención / control del derrame / neutralización.
- Velocidad del movimiento del gas tóxico.

## Amenaza a la Población

- Extensión de la zona afectada.
- Número de personas afectadas o expuestas.
- Tiempo para evacuar o proteger el lugar.
- Tipo y ubicación de los puntos de evacuación.
- Presencia de hospitales, escuelas, asilos, cárceles, etc.

## Condiciones Climáticas y Geográficas

- Comportamiento del gas tóxico en la atmósfera.
- Pronóstico de cambios climáticos.
- Recomendaciones sobre la evacuación o protección en el lugar.
- Características topográficas, edificación, árboles, etc.

Para los distintos accidentes se distingue entre un **derrame de una pequeña cantidad de sustancia, menor a 200 l (ó 300 kg para sólidos), correspondiente al derrame desde un envase o cilindro pequeño o una pequeña fuga desde un envase mayor**. En este sentido, para un accidente de líquido inflamable correspondiente a Clase 3 en el que la cantidad involucrada sea pequeña las zonas de planificación, de acuerdo con la Ficha de Riesgo de Sustancia Clase 3 (Nº5) se correspondería con:

- Zona de Intervención: 50 m.
- Zona de Alerta: 300 m.

Por otro lado, para aquellos **derrames de cantidades mayores a 200 l (ó 300 kg para sólidos), correspondiente a un derrame desde un envase grande o múltiples derrames desde envases** pequeños también se evalúan las zonas de planificación. En este sentido, para el ejemplo anterior de sustancia Clase 3 en el caso de un derrame grande, las zonas de planificación se corresponderían con:

- Zona de Intervención: 300 m.
- Zona de Alerta: 800 m.

Adicionalmente, **en los casos de toxicidad por inhalación se diferencia entre que el accidente ocurra de noche y de día**, debido a la influencia de la estabilidad atmosférica en la dispersión de una nube de características tóxicas, que resulta en menores distancias de consecuencias durante el día debido a la mejor dilución de los gases / vapores en la atmósfera.

En el Apartado 3.2.4 se incluyen las Fichas de Riesgos de Sustancias donde se indican los alcances de consecuencias previstos para los distintos accidentes, describiéndose las medidas básicas de seguridad y salvaguardia previstas para cada caso.

### **3.2.3.3 Árboles de sucesos**

Los sucesos iniciadores considerados en los escenarios de accidente que se han identificado y evaluado en las Fichas de Riesgos se corresponden en la mayor parte de los casos con derrames de sustancias.

A raíz de estos derrames podrán tener lugar distintos desarrollos accidentales que desencadenen en los fenómenos peligrosos dañinos para las personas, bienes materiales y / o medio ambiente. Las distintas evoluciones dependerán de las características peligrosas de las sustancias involucradas.

Las posibles evoluciones características de los accidentes identificados en las Fichas de Riesgo que involucran mercancías peligrosas, en el presente capítulo, se han analizado con la técnica de los árboles de sucesos, incluyéndose en cada Ficha de Riesgos el árbol de sucesos que define las distintas evoluciones posibles.

### **3.2.3.4 Representación del alcance de consecuencias**

Para cada uno de los escenarios genéricos identificados en las Fichas de Riesgo que involucran mercancías peligrosas se adjuntan, en papel acetato, las figuras necesarias en cada caso para representar las distancias de alcance de consecuencias según la escala más apropiada.

Estas distancias de planificación se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará, para cada caso, la máxima zona afectada en los escenarios en que tenga relevancia dicha dirección.

Asimismo, en el apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en acetato en el lugar del plano en papel donde ocurra el accidente.

### **3.3.3.5 Medidas de seguridad, salvaguardas**

Para cada posible situación de emergencia identificada, se incluyen en las Fichas de Riesgos de Accidentes las medidas de prevención, control y mitigación que hacen referencia a los parámetros técnicos y salvaguardias, así como a los medios de autoprotección, destinados a evitar y mitigar las consecuencias de dichos accidentes identificados en las instalaciones del Puerto Bahía de Cádiz.

### **3.3.3.6 Procedimientos de actuación ante emergencias**

Se incluyen los procedimientos generales de actuación ante emergencias que contemplan las acciones a llevar a cabo en caso de que se produzca alguno de los accidentes identificados en el Puerto de Cádiz, recogidos en el Anexo VII.

### 3.3.3.7 Efecto dominó

El efecto dominó se define como "la concatenación de efectos que multiplica las consecuencias, debido a que los fenómenos peligrosos pueden afectar además de los elementos vulnerables exteriores, otros recipientes, tuberías o equipos del mismo establecimiento o de otros establecimientos próximos, de tal manera que se produzca una nueva fuga, incendio, reventón, estallido en los mismos, que a su vez provoque nuevos fenómenos peligrosos".

Teniendo en cuenta la configuración y distribución de las concesiones ubicadas en la Zona de Servicio del Puerto Bahía de Cádiz se puede concluir que los accidentes seleccionados pueden generar otros accidentes por efecto dominó.

Por ello, cuando tenga lugar un escenario deben establecerse medidas de seguridad teniendo en cuenta dicha posibilidad.

### 3.3.4 FICHAS DE RIESGOS DE ACCIDENTES

En este apartado se incluyen las Fichas de Riesgos de Accidentes Genéricos con la siguiente información para cada uno de los escenarios de accidentes representativos del riesgo de las instalaciones del Puerto Bahía de Cádiz:

1. Descripción de hipótesis accidental.
2. Alcance de las consecuencias.
3. Medidas de seguridad, salvaguardias.
4. Árbol de sucesos.
5. Representación alcance de consecuencias.
6. Posibles escenarios de emergencia
7. Procedimiento aplicable del Anexo VII.

Se debe considerar que el alcance de consecuencias indicado es estimado y puede necesitar aumentarse o disminuirse en según qué casos, ya que estas distancias derivan de datos históricos de incidentes en el transporte y el uso de modelos estadísticos.

La distancia real puede ser mayor en condiciones de viento de baja velocidad. Un ejemplo claro sería si la nube de vapor de sustancias peligrosas está canalizada en un valle o entre muchos edificios altos, las distancias pueden ser mayores que las mostradas en las Fichas de Riesgo, debido a una menor mezcla de la nube con la atmósfera.

Los derrames durante el día en regiones donde se sabe que hay fuertes inversiones térmicas, o cuando ocurre cerca de la puesta del sol, pueden requerir un aumento de la distancia de la zona de alerta, debido a que los contaminantes en el aire se mezclan y se dispersan más lentamente, y pueden desplazarse mucho más lejos en favor del viento. En estos casos, la distancia de acción protectora de noche puede ser más apropiada. Cuando la temperatura del ambiente es superior a 30°C, las distancias para acciones protectoras pueden ser mayores.

Como ya se ha indicado anteriormente, las emergencias por contaminación marina accidental encuentran respuesta en el Plan Interior Marítimo (PIM) de la APBC.



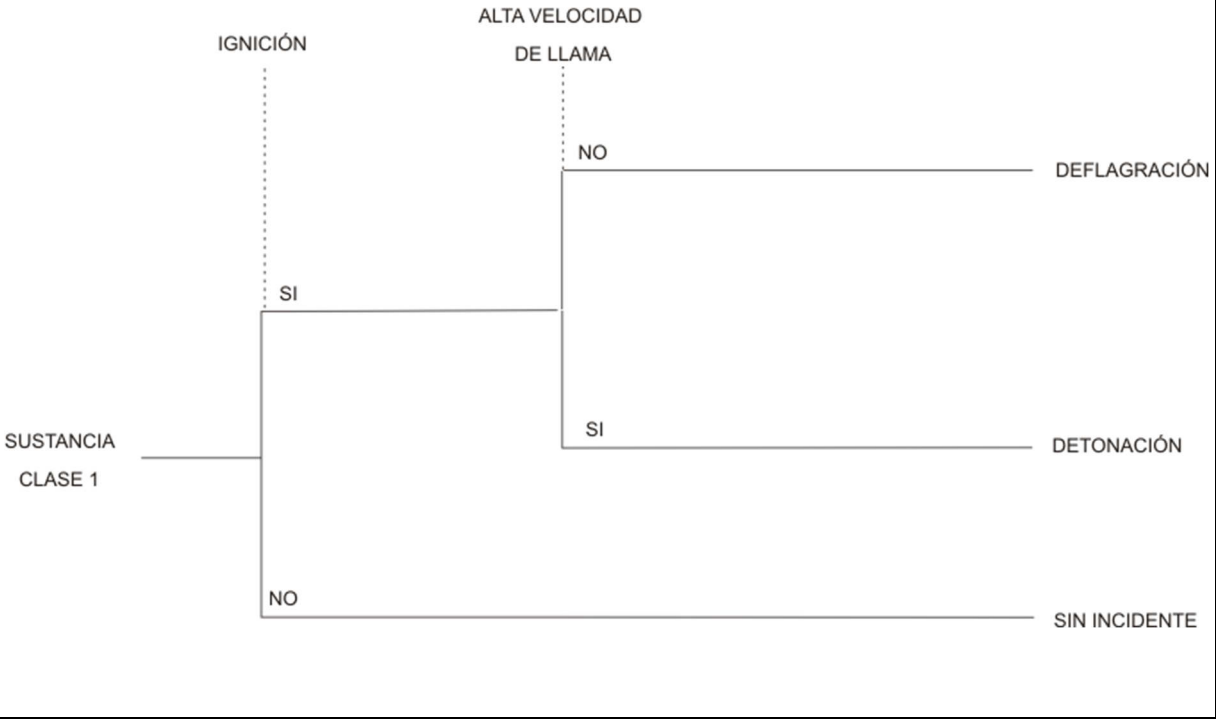
El índice de fichas de Riesgos de Accidentes es el siguiente:

- FR1 Accidente con sustancias de clase 1.
- FR2 Accidente con sustancias de clase 2.1.
- FR3 Accidente con sustancias de clase 2.2.
- FR4 Accidente con sustancias de clase 2.3.
- FR5 Accidente con sustancias de clase 3.
- FR6 Accidente con sustancias de clase 4.1.
- FR7 Accidente con sustancias de clase 4.2.
- FR8 Accidente con sustancias de clase 4.3.
- FR9 Accidente con sustancias de clase 5.1
- FR10 Accidente con sustancia de clase 5.2.
- FR11 Accidente con sustancias de clase 6.1.
- FR12 Accidente con sustancias de clase 6.2.
- FR13 Accidente con sustancias de clase 7.
- FR14 Accidente con sustancias de clase 8.
- FR15 Accidente con sustancias de clase 9.
- FR16 Desplazamiento accidental de contenedor/remolque.
- FR17 Accidente de tráfico terrestre.
- FR18 Incendio en edificio/local, maquinaria, centro de transformación, subestación eléctrica o línea eléctrica.
- FR19 Caída de estructuras/cascotes/voladizos.
- FR20 Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos vandálicos.
- FR21 Accidente por fenómenos naturales peligrosos.
- FR22 Incendio/explosión de buque o embarcación
- FR23 Abordaje
- FR24 Varada
- FR25 Colisión de buques (contra elementos fijos, elementos fondeados, etc)
- FR26 Daños a la estructura del buque (grietas, vías de agua)
- FR27 Averías o Parada de máquinas a bordo
- FR28 Abandono de buque
- FR29 Hundimiento del buque
- FR30 Vuelco del buque
- FR31 Caída al mar de tripulante o pasajero.
- FR32 Todo tipo de daños personales (personal en tierra, tripulación y pasaje)
- FR33 Emergencia sanitaria a bordo
- FR34 Daños al medioambiente (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías)
- FR35 Buque a la deriva, o garreando, en zona de servicio del Puerto.
- FR36 Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril.



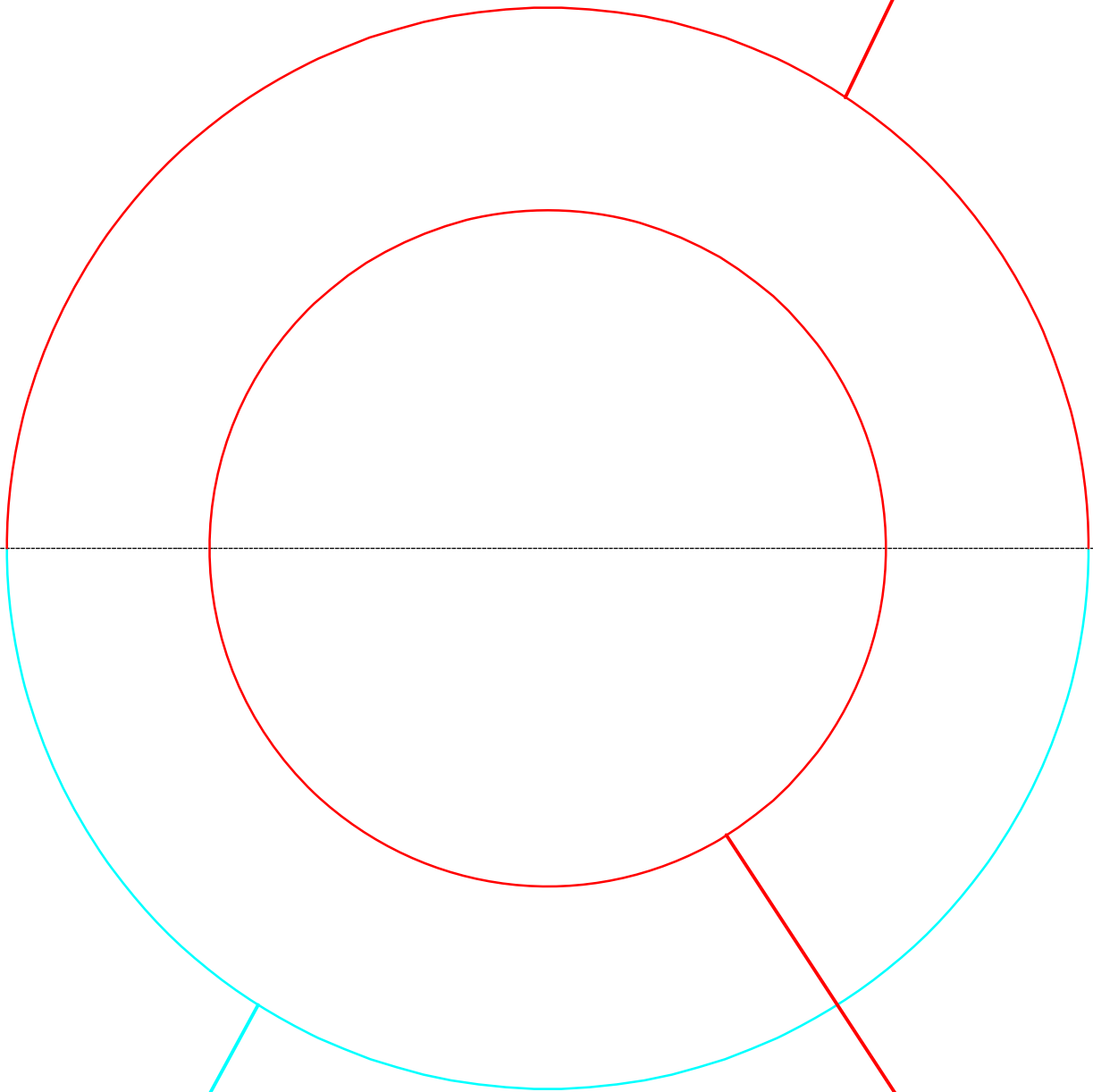
FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 1	Pág. 1/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 1</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con explosivos		
Fenómenos asociados:	Explosión		
Efectos previstos:	Sobrepresiones Lanzamiento de proyectiles Radiación térmica		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 300 kg)</b>			
ZI: Aislar hasta 500 m	ZA: Aislar hasta 800 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 300 kg)</b>			
ZI: Aislar hasta 800 m	ZA: Aislar hasta 1.600 m		
<b>Máxima cantidad admisible sobre barco <sup>(1)</sup></b>			
ZI: Aislar hasta 1.300 m	ZA: Aislar hasta 2.800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga:               <ul style="list-style-type: none"> <li>· Eliminar todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· Todo el equipo que se use durante el manejo del producto deberá estar conectado eléctricamente a tierra.</li> <li>· Suprimir el uso de radios y transistores.</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· Evacuación de la zona.</li> <li>· No lo limpie o deseche, excepto bajo la supervisión de un especialista.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio en la carga:               <ul style="list-style-type: none"> <li>· No combatir el incendio cuando llegue a la carga, puede explotar.</li> <li>· No mover la carga si ésta ha sido expuesta al calor.</li> <li>· Si el incendio se produce en una llanta y/o vehículo de transporte, usar bastante agua. Si no hay agua disponible usar CO<sub>2</sub>, polvo químico seco o barro. Si es posible y sin ningún riesgo, usar soportes fijos para mangueras a la máxima distancia para prevenir que el incendio se extienda al área de carga. Poner especial atención al fuego de las llantas porque puede encenderse de nuevo. Mantenerse alerta con los extintores listos.</li> </ul> </li> </ul>			

<sup>(1)</sup> Cantidad calculada según la Instrucción técnica complementaria número 25 del Real Decreto 230/1998, no siendo de aplicación para materia u objetos de las clases 1.4 y 1.6.

<b>FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES</b>		<b>Nº 1</b>	<b>Pág. 2/2</b>
 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 1</b>		
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados Explosivos.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.10: Emergencias con explosivos (Mercancías peligrosas Clase 1).			

## FIGURAS FICHA Nº 1

CANTIDAD IMPORTANTE (> 300 Kg)  
Z.I.: 800 m



CANTIDAD PEQUEÑA (< 300 Kg)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 300 Kg)  
Z.I.: 500 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

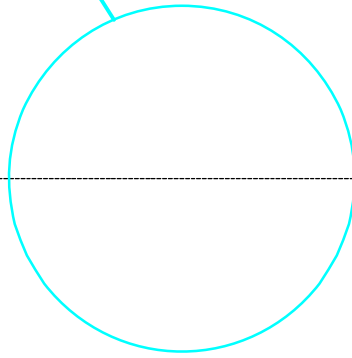
ACCIDENTES CON EXPLOSIVOS (CLASE 1)

VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000

CANTIDAD IMPORTANTE (> 300 Kg)  
Z.A.: 1.600 m



PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



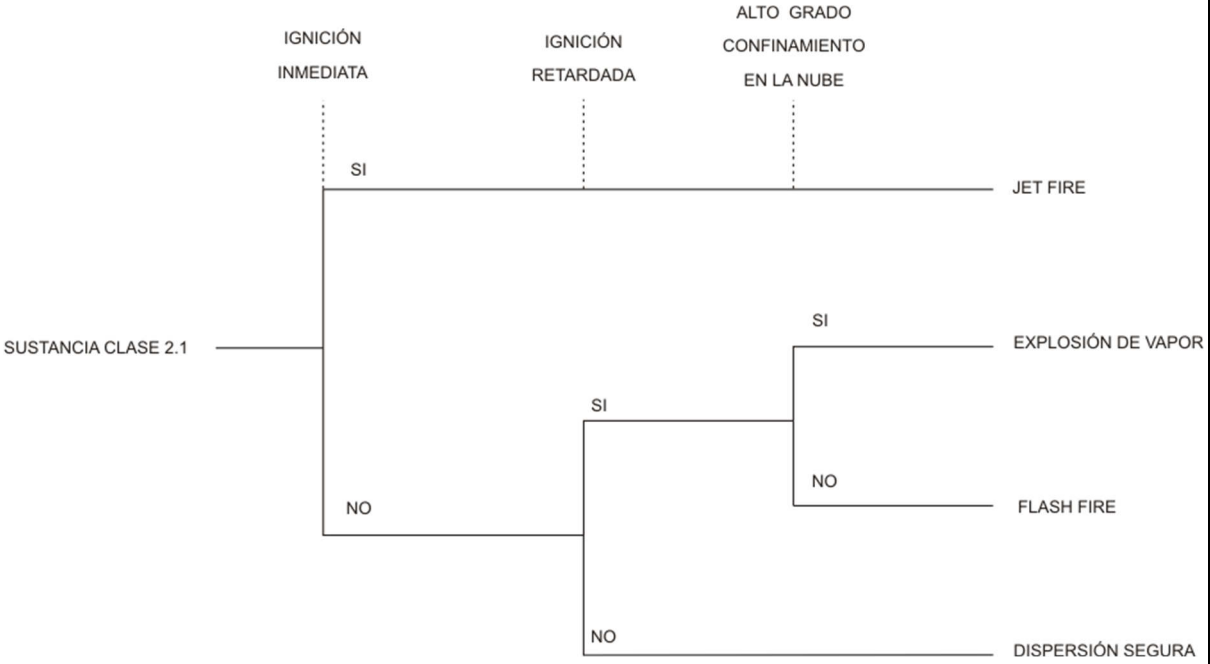
ACCIDENTES CON EXPLOSIVOS (CLASE 1)

VER PLANO:

2

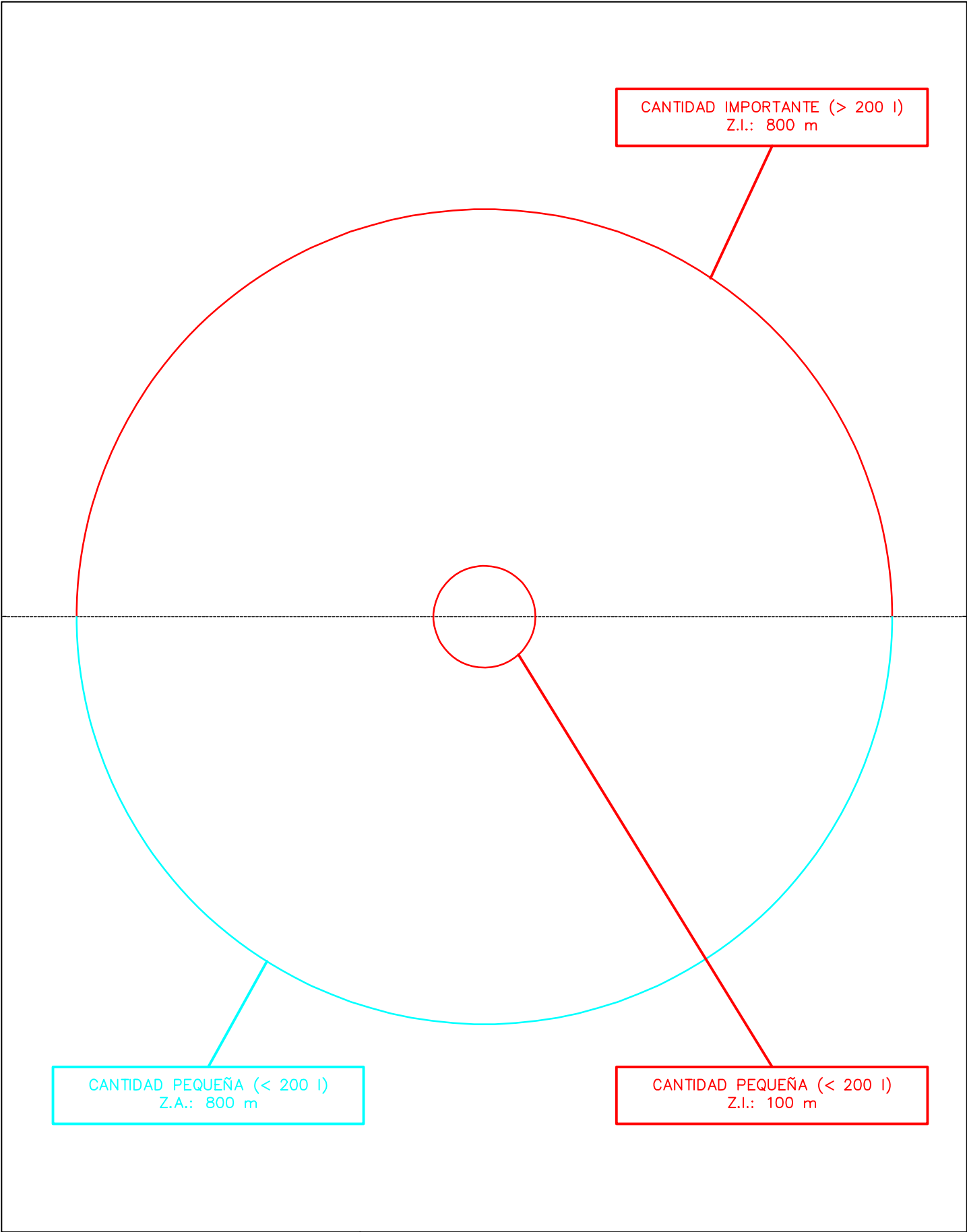
ESC. 1: 70.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 2	Pág. 1/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.1</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con gases inflamables		
Fenómenos asociados:	Fuga de gas inflamable Charco gas licuado inflamable Nube inflamable Jet fire Explosión		
Efectos previstos:	Radiación térmica Sobrepresiones Lanzamiento proyectiles		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 200 l)</b>			
ZI: Hasta 100 m	ZA: Hasta 800 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 200 l)</b>			
ZI: Hasta 800 m	ZA: Hasta 1.600 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Eliminar todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· Todo el equipo que se use durante el manejo del producto deberá estar conectado eléctricamente a tierra.</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· Situar al personal presente a barlovento del punto de fuga.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Si es posible, voltee los contenedores de gas licuado que presenten fugas para que escapen los gases en lugar del líquido.</li> <li>· Use rocío de agua para reducir los vapores o desviar la nube de vapor a la deriva. Evite que flujos de agua entren en contacto con el material derramado.</li> <li>· No ponga agua directamente al derrame o fuente de la fuga.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos, sistemas de ventilación y áreas confinadas.</li> <li>· Aísle el área hasta que el gas se haya dispersado.</li> </ul> <p>PRECAUCIÓN: Cuando se está en contacto con líquidos criogénicos/refrigerados, muchos materiales se vuelven quebradizos y es probable que se rompan sin ningún aviso.</p> <p>- En caso de incendio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· No extinga un incendio de una fuga de gas a menos que la fuga pueda ser detenida.</li> </ul> <p>  CUIDADO: El hidrógeno y deuterio arden con llama invisible.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· En incendios pequeños usar polvos químicos secos o CO<sub>2</sub>.</li> <li>· En incendios de gran magnitud, aplicar abundante cantidad de agua pulverizada y mover los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· Combatir el incendio desde una distancia máxima o utilizar soportes fijos para mangueras.</li> </ul>			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 2	Pág. 2/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.1</b>		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>· En caso de contenedores en el área de riesgo, enfriarlos hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.</li> <li>· No poner agua directamente a la fuente de fuga o mecanismos de seguridad ya que puede ocurrir congelamiento.</li> <li>· Retirarse inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.</li> <li>· Mantenerse siempre alejado de los recipientes envueltos en fuego.</li> <li>· En incendios masivos, utilizar los soportes fijos para mangueras o los chiflones reguladores; si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda</li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
 <pre> graph LR     A[SUSTANCIA CLASE 2.1] --&gt; B{IGNICIÓN INMEDIATA}     A --&gt; C{IGNICIÓN RETARDADA}     A --&gt; D{ALTO GRADO CONFINAMIENTO EN LA NUBE}          B -- SI --&gt; E[JET FIRE]     B -- NO --&gt; C          C -- SI --&gt; F{ALTO GRADO CONFINAMIENTO EN LA NUBE}     C -- NO --&gt; G[DISPERSIÓN SEGURA]          F -- SI --&gt; H[EXPLOSIÓN DE VAPOR]     F -- NO --&gt; I[FLASH FIRE]   </pre>			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados gases inflamables.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.11: Emergencias con gases (Mercancías peligrosas Clase 2).			

## FIGURAS FICHA Nº 2





CANTIDAD IMPORTANTE (> 200 l)  
Z.I.: 800 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 200 l)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 200 l)  
Z.I.: 100 m

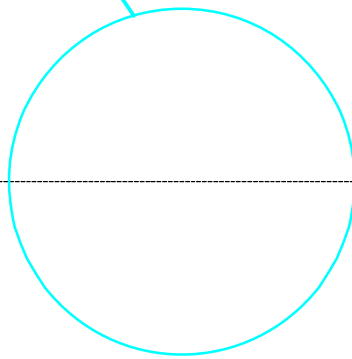
PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON GASES INFLAMABLES (CLASE 2.1)

VER PLANO:
1
ESC. 1:10.000

CANTIDAD IMPORTANTE (> 200 l)  
Z.A.: 1.600 m



PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



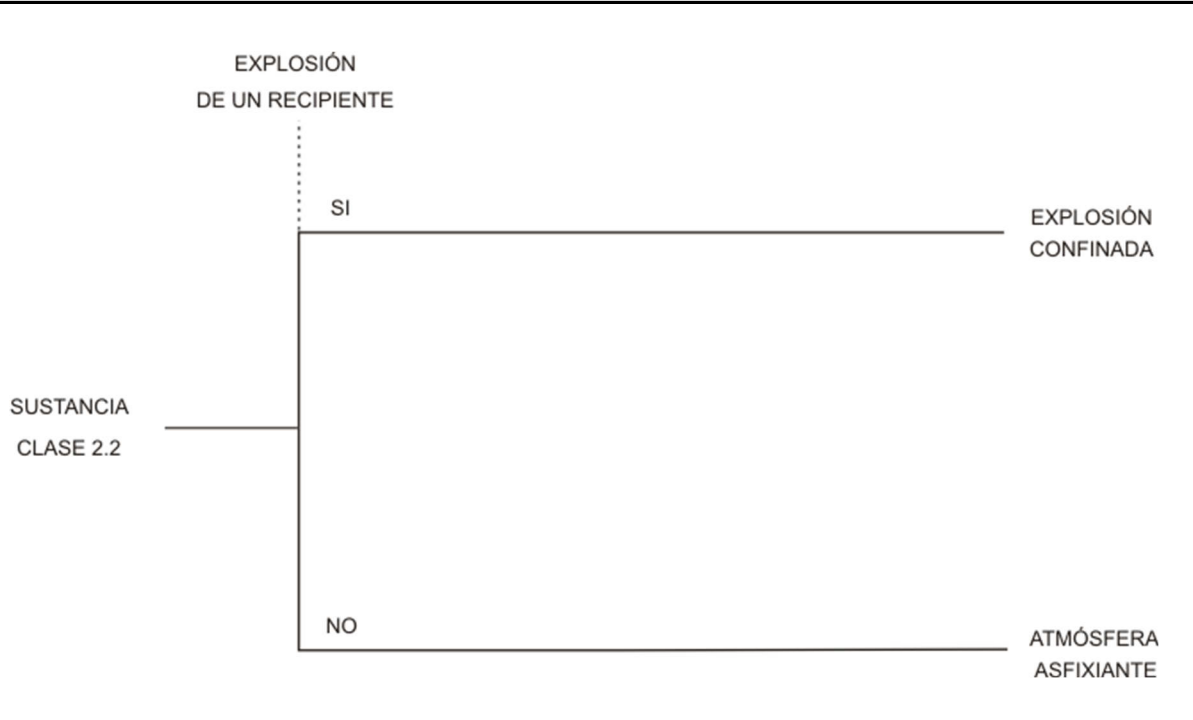
ACCIDENTES CON GASES INFLAMABLES (CLASE 2.1)

VER PLANO:

2

ESC. 1: 70.000

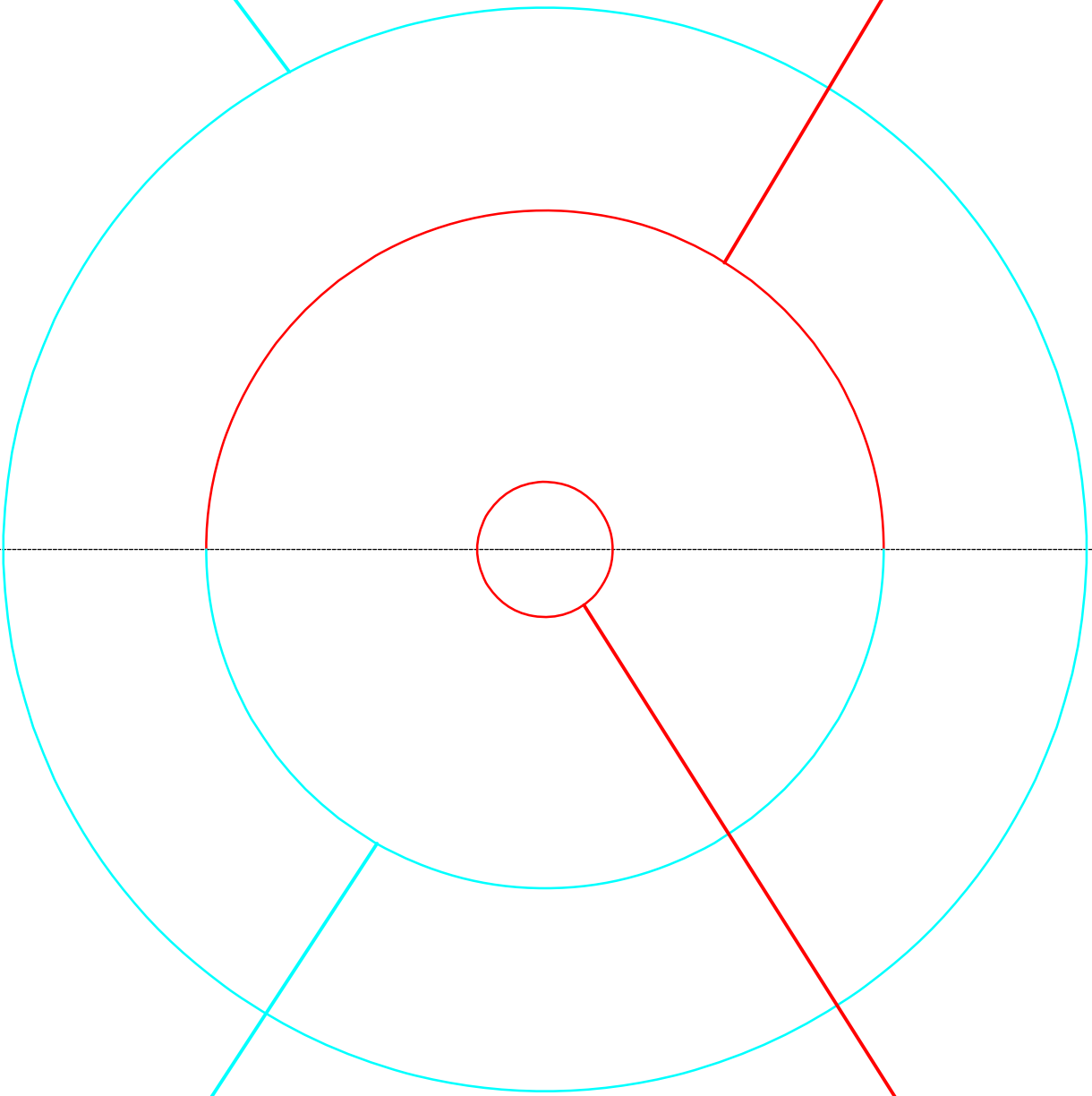
FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 3	Pág. 1/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.2</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con gases no inflamables, no tóxicos		
Fenómenos asociados:	Explosión confinada Fuga de gas Atmósfera asfixiante		
Efectos previstos:	Sobrepresiones Lanzamiento de proyectiles Desplazamiento de oxígeno		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 200 l)</b>			
ZI: Aislar hasta 100 m	ZA: Hasta 500 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 200 l)</b>			
ZI: Aislar hasta 500 m	ZA: En caso de ignición hasta 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Mantener los materiales combustibles lejos del material derramado.</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· Detenga la fuga en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Si es posible, voltee los contenedores que presenten fugas que escapen los gases en lugar del líquido.</li> <li>· Usar rocío de agua para reducir los vapores, o desviar la nube de vapor a la deriva. Evite que flujos de agua entren en contacto con el material derramado.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· No aplicar agua directamente, al derrame o fuente de fuga.</li> <li>· Dejar que la sustancia evapore.</li> <li>· Situar al personal a barlovento del punto de fuga.</li> <li>· Mantener en el lugar del accidente al personal indispensable para combatir la emergencia.</li> <li>· PRECAUCIÓN: Cuando se está en contacto con líquidos criogénicos, muchos materiales se vuelven quebradizos y es probable que se rompan sin ningún aviso.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Usar el agente extintor apropiado para el tipo de fuego.</li> <li>· En caso de incendios pequeños aplicar extintores de polvos químicos secos o CO<sub>2</sub>.</li> <li>· En incendios de mayor importancia, aplicar agua pulverizada, niebla o espuma regular.</li> <li>· Mover los contenedores del área de fuego si se puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· Enfriar los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.</li> <li>· Retirarse inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas o si el recipiente se empieza a decolorar.</li> <li>· Mantenerse siempre alejado de recipientes envueltos en fuego.</li> <li>· En incendios masivos, utilizar los soportes fijos para mangueras o los chiflones reguladores, si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda.</li> <li>· Si es posible, emplear monitores fijos.</li> </ul> </li> </ul>			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 3	Pág. 2/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.2</b>		
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados gases no inflamables, no tóxicos.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.11: Emergencias con gases (Mercancías peligrosas Clase 2).			

## FIGURAS FICHA Nº 3

CANTIDAD IMPORTANTE Y  
EN CASO DE IGNICIÓN (> 200 l)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE (> 200 l)  
Z.I.: 500 m



CANTIDAD PEQUEÑA (< 200 l)  
Z.A.: 500 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 200 l)  
Z.I.: 100 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



ACCIDENTES CON GASES INFLAMABLES,  
NO TÓXICOS (CLASE 2.2)

VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000

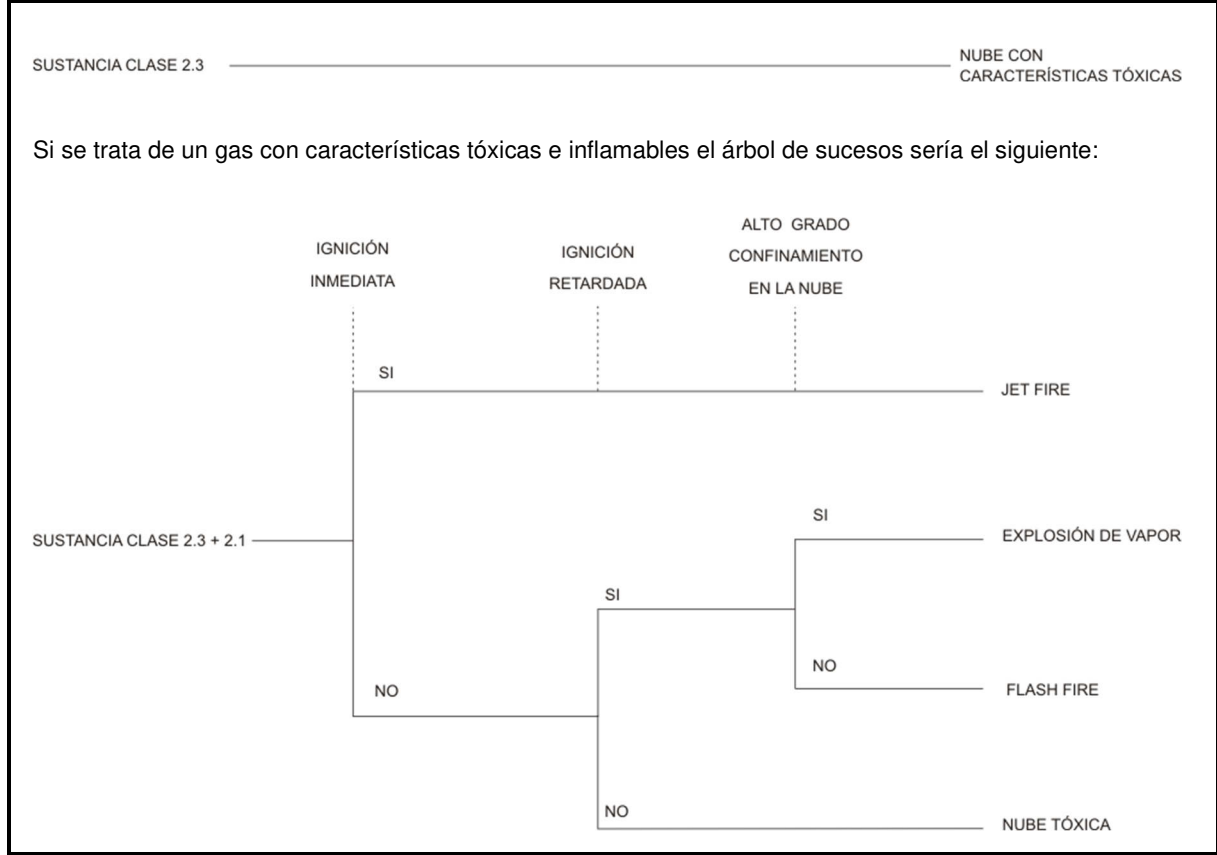
FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 4	Pág. 1/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.3</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con gases tóxicos		
Fenómenos asociados:	Fuga de gas tóxico Charco de gas licuado Nube con características tóxicas		
Efectos previstos:	Efectos tóxicos Radiación térmica y sobrepresiones si se trata de un producto con características inflamables		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>En caso de tratarse de una sustancia tóxica:</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 200 l)</b>			
ZI: 30 m	ZA: de día 100 m / noche 200 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 200 l)</b>			
ZI: 150 m	ZA: de día 800 m / noche 2.300 m		
<b>En caso de tratarse de una sustancia muy tóxica:</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 200 l)</b>			
ZI: 60 m	ZA: de día 600 m / noche 1.800 m		
<b>Cantidad grande de sustancia (&gt; 200 l)</b>			
ZI: 300 m	ZA: de día 3.100 m / noche 6.600 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Deberán usarse trajes protectores de encapsulamiento total contra el vapor, en derrames y fugas sin fuego.</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· Mantener los materiales combustibles (madera, papel, aceite, etc.) lejos del material derramado.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Use rocío de agua para reducir los vapores; o desviar la nube de vapor a la deriva. Evite que flujos de agua entren en contacto con el material derramado.</li> <li>· No ponga agua directamente al derrame o fuente de la fuga.</li> <li>· Si es posible, voltee los contenedores que presenten fugas para que escapen los gases en lugar del líquido.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· Aísle el área hasta que el gas se haya dispersado.</li> <li>· Ventile el área.</li> </ul> <p>- En caso de incendio:</p> <p>Incendios pequeños:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Solamente agua, no use polvos químicos secos, CO<sub>2</sub> o Halon.</li> <li>· Contenga el fuego y permita que arda. Si el fuego debiera ser combatido se recomienda rocío de agua o niebla.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· Los cilindros dañados, deberán ser manejados solamente por especialistas.</li> </ul>			

 <p style="font-size: small;">Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<h3>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.3</h3>	
---	--	---



**3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)**

- Incendio que involucra recipientes:
- Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras.
  - Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.
  - No ponga agua directamente a la fuente de la fuga o mecanismos de seguridad; puede ocurrir congelamiento.
  - Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.
  - Manténgase siempre alejado de recipientes envueltos en fuego.
  - Para incendio masivo, utilizar los soportes fijos para mangueras, si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda.

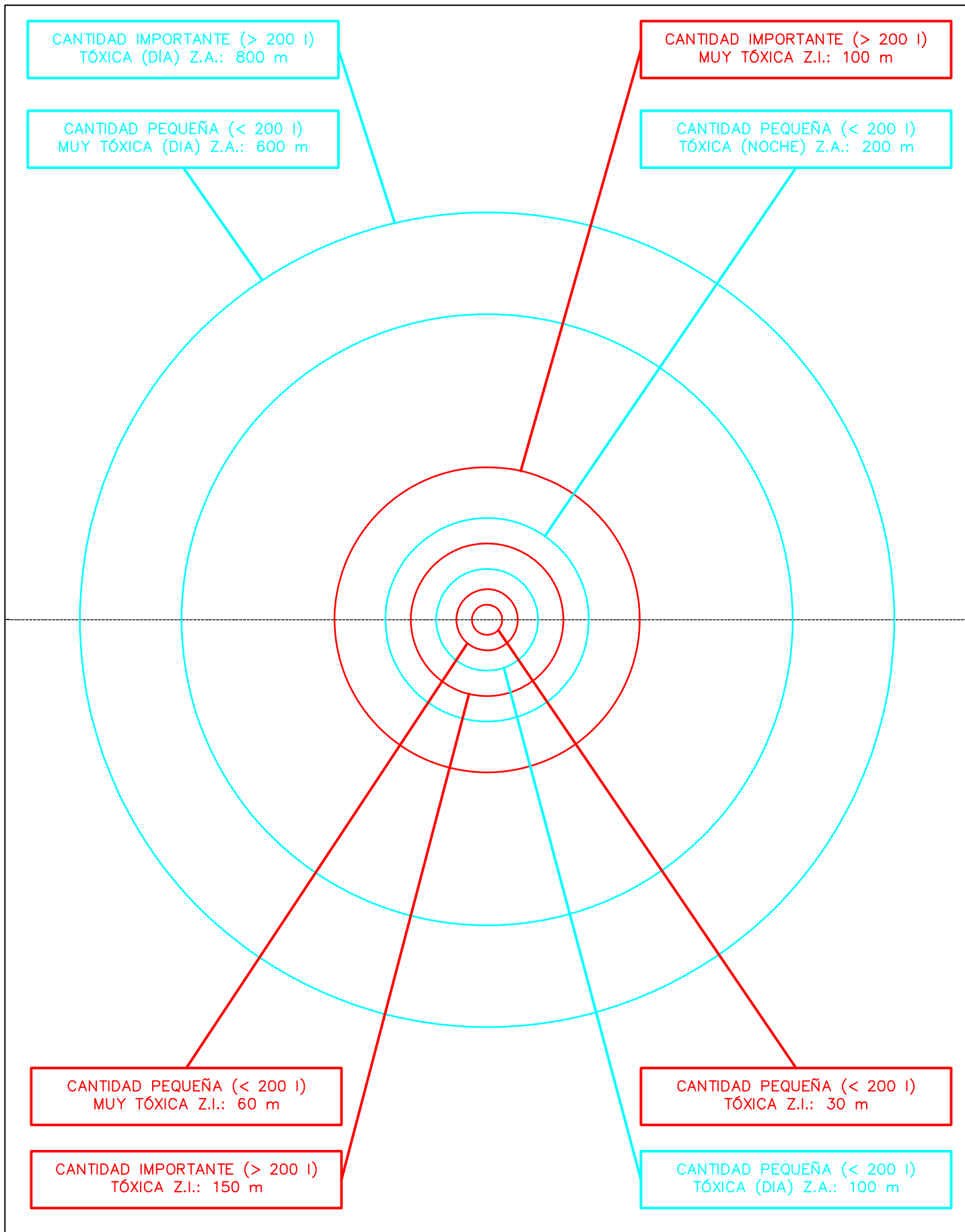
**4. Árbol de sucesos**





FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 4	Pág. 3/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 2.3</b>		
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados gases tóxicos.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.11: Emergencias con gases (Mercancías peligrosas Clase 2).			

## **FIGURAS FICHA Nº 4**



PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

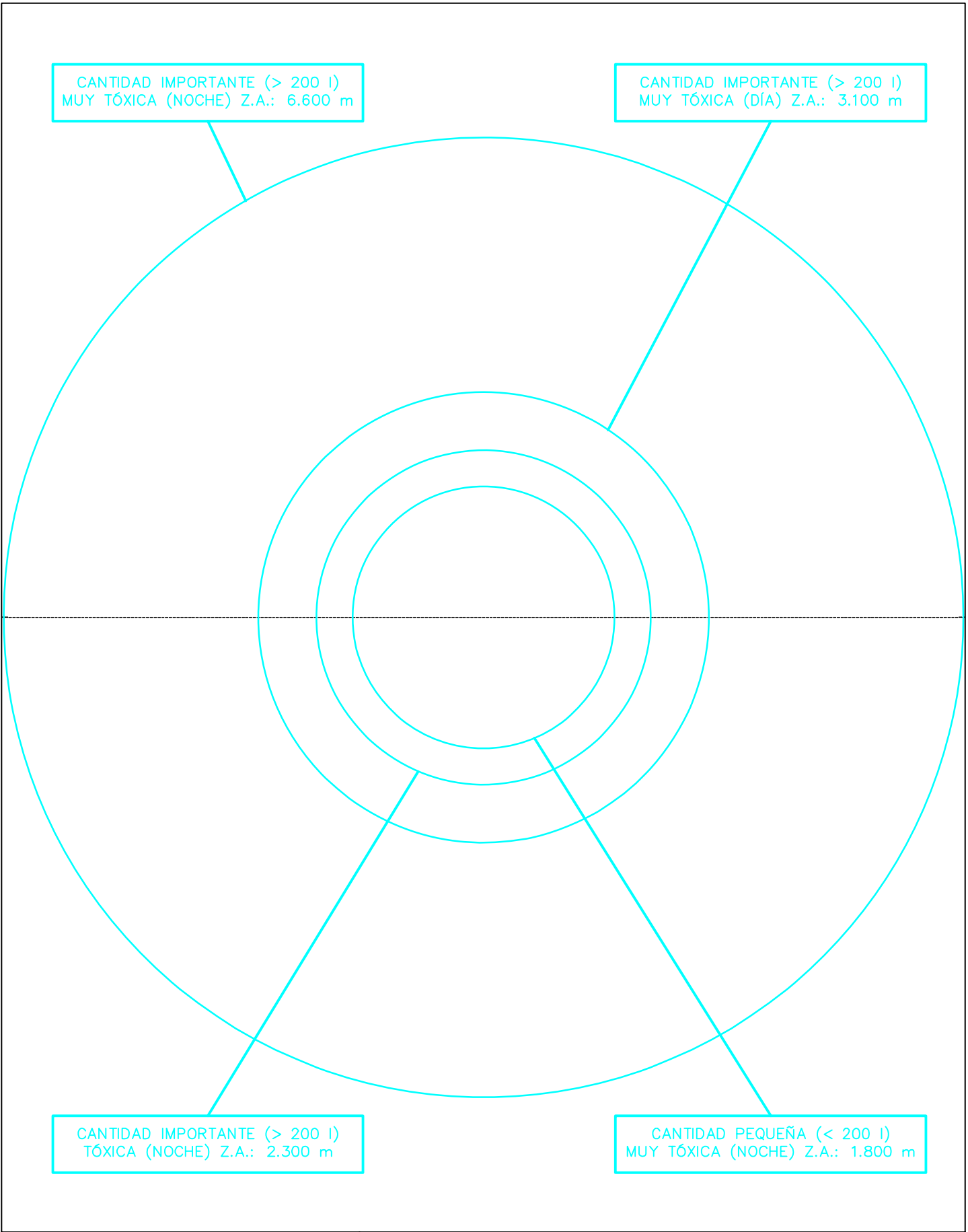
Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON GASES TÓXICOS/MUY TÓXICOS  
(CLASE 2.3)



VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000



		PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ	
Fecha rev. 0	Diciembre de 2012	ACCIDENTES CON GASES TÓXICOS/MUY TÓXICOS (CLASE 2.3)	VER PLANO:
			2
			ESC. 1: 70.000

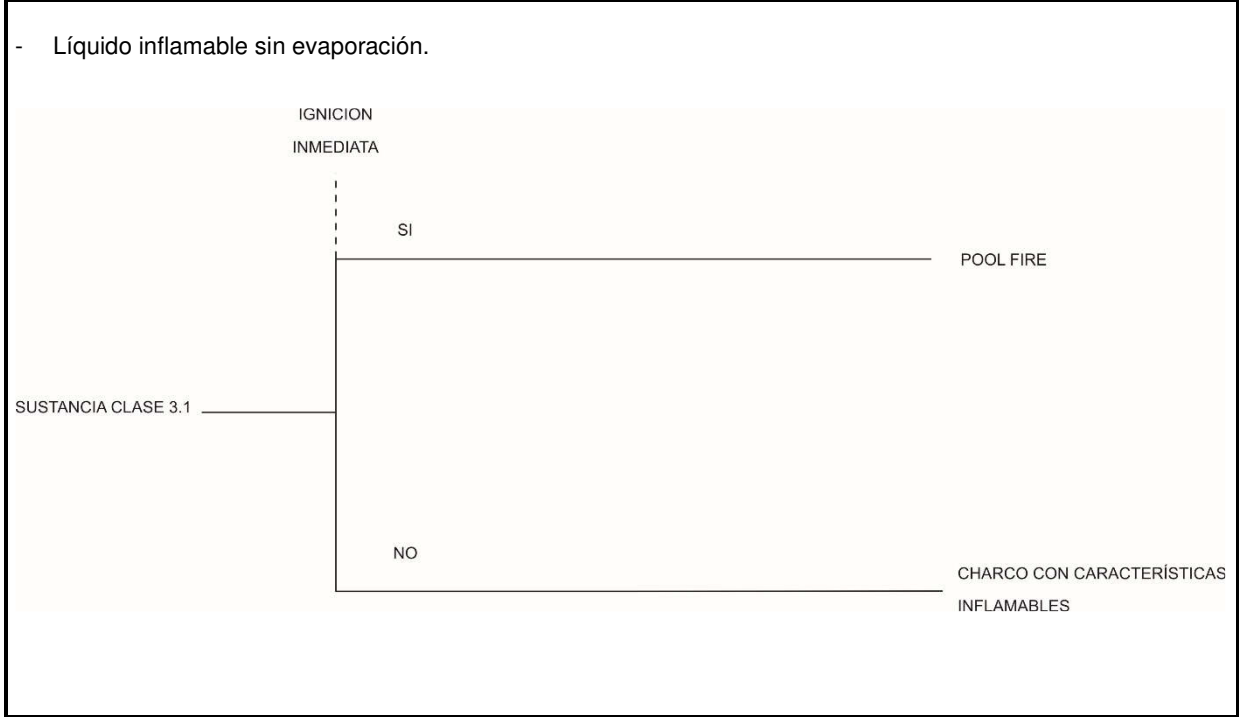
FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 5	Pág. 1/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 3</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con líquidos inflamables		
Fenómenos asociados:	Charco de líquido inflamable Incendio Nube inflamable Explosión		
Efectos previstos:	Radiación térmica Sobrepresiones		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 200 l)</b>			
ZI: Hasta 50 m			ZA: Hasta 300 m
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 200 l)</b>			
ZI: Hasta 300 m			ZA: Hasta 800 m
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· ELIMINAR todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· Todo el equipo que se use durante el manejo del producto, deberá estar conectado eléctricamente a tierra.</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· Deberán usarse trajes protectores de encapsulamiento total contra el vapor, en derrames y fugas sin fuego de líquidos inflamables corrosivos y/o tóxicos.</li> <li>· Se puede usar una espuma supresora de vapor para reducir vapores.</li> <li>· Absorber con tierra seca, arena u otro material absorbente no combustible y transferirlo a contenedores (excepto para hidracina) para su desecho posterior.</li> <li>· Use herramientas limpias a prueba de chispas para recoger el material absorbido.</li> </ul> <p>Derrames Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Construir un dique más adelante del derrame líquido para su desecho posterior.</li> <li>· El rocío de agua puede reducir el vapor, pero puede no prevenir la ignición en espacios cerrados.</li> </ul> <p>- En caso de incendio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Algunos pueden reaccionar violentamente con el agua. Los líquidos inflamables tóxicos tienen un punto de encendido muy bajo: el uso de rocío de agua cuando se combate el fuego puede ser ineficaz.</li> </ul> <p>PRECAUCIÓN: Todos estos productos tienen un punto de encendido muy bajo: el uso de rocío de agua cuando se combate el fuego, puede ser ineficaz.</p> <p>Incendios Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, CO<sub>2</sub>, rocío de agua o espuma regular (líq. No polares) o espuma resistente al alcohol (líquidos corrosivos y/o tóxicos)</li> </ul>			



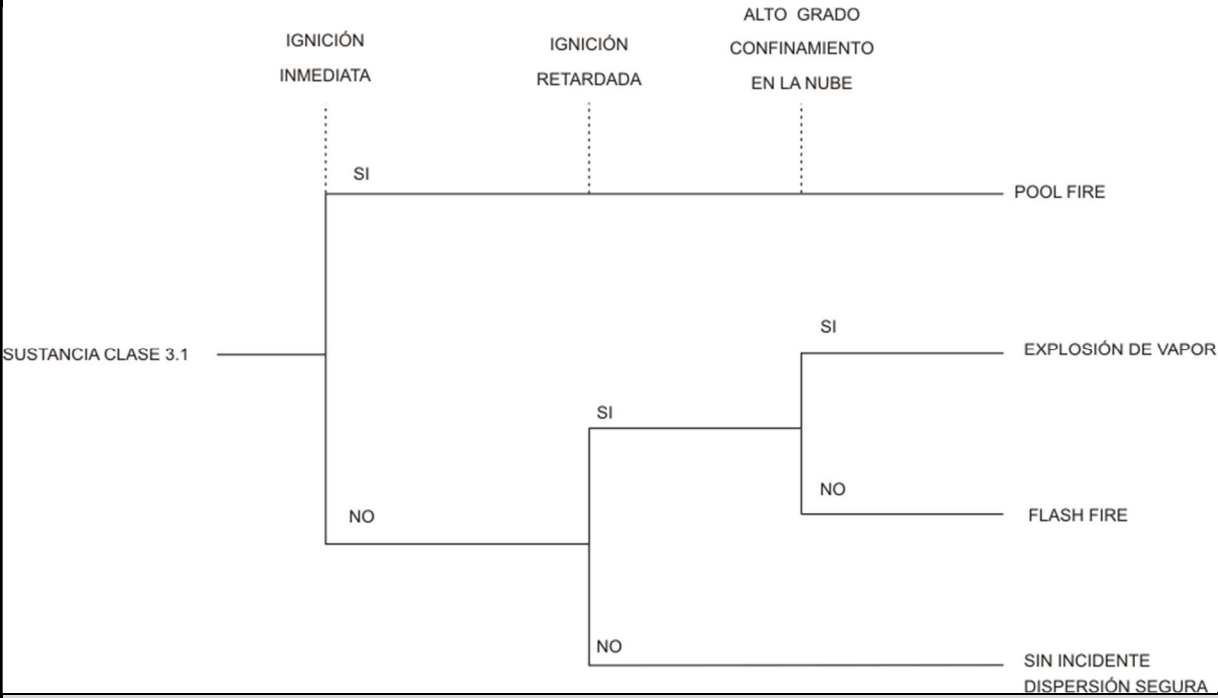
 <p style="font-size: small;">Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 3</b>	
---	--	---

**3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)**

- Incendios Grandes
- Use rocío de agua, niebla o espuma regular (líquidos no polares) o resistente al alcohol (líquidos corrosivos y/o tóxicos).
  - No usar chorros directos.
  - Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.
  - Hacer un dique de contención para el agua que controla el fuego para su desecho posterior; no desparrame el material.
  - No introducir agua en los contenedores.
- Incendio que involucra Recipientes o Vagones o Remolques y sus Cargas
- Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras.
  - Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.
  - Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.
  - Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.
  - Para incendio masivo, utilizar los soportes fijos para mangueras; si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda.

**4. Árbol de sucesos**



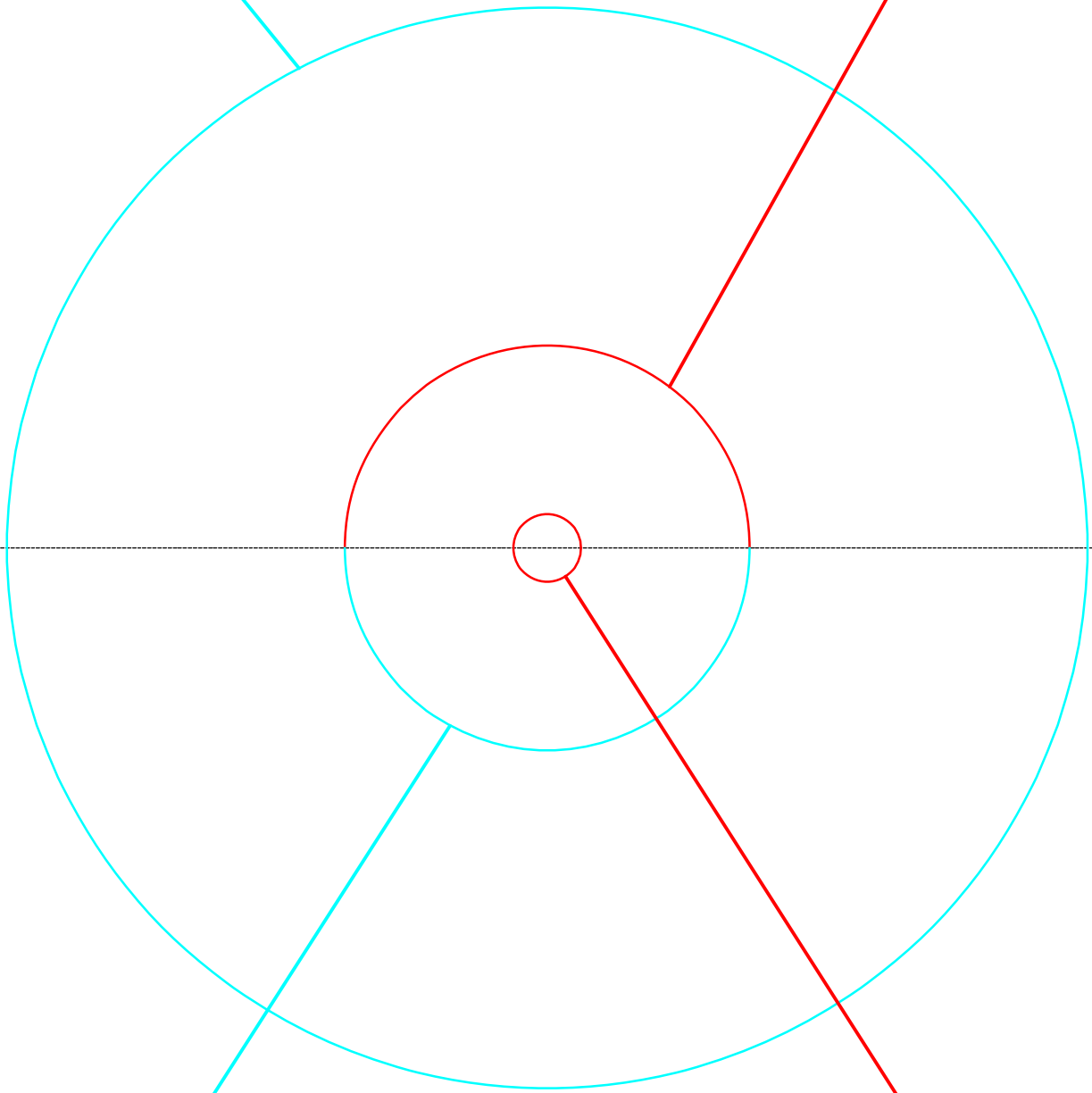
FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 5	Pág. 3/3
 <p>Puerto de la Bahía de Cádiz Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p align="center"><b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 3</b></p>		
<p><b>4. Árbol de sucesos (Cont.)</b></p>			
<p>- Líquido inflamable con evaporación.</p> 			
<p><b>5. Representación alcance de consecuencias</b></p> <p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados líquidos inflamables.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<p><b>6. Posibles escenarios de emergencia</b></p> <p>No aplica.</p>			
<p><b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b></p> <p>Procedimiento Nº VII. 12: Emergencias con líquidos inflamables (Mercancías peligrosas Clase 3).</p>			

## FIGURAS FICHA Nº 5



CANTIDAD IMPORTANTE (> 200 l)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE (> 200 l)  
Z.I.: 300 m



CANTIDAD PEQUEÑA (< 200 l)  
Z.A.: 300 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 200 l)  
Z.I.: 50 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON LÍQUIDOS INFLAMABLES  
(CLASE 3)

VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 6	Pág. 1/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.1</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sólidos inflamables		
Fenómenos asociados:	Incendio del producto almacenado, posible descomposición del mismo generando una nube con características tóxicas Explosión		
Efectos previstos:	Radiación térmica Posibles efectos tóxicos Sobrepresiones		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia <sup>(2)</sup> (&lt; 300 kg)</b>			
ZI: Aislar hasta 25 m	ZA: Hasta 100 m		
<b>Cantidad importante de sustancia <sup>(1)</sup> (&gt;300 kg)</b>			
ZI: Hasta 100 m	ZA: En caso de ignición hasta 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>-En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Deberán usarse trajes protectores de encapsulamiento total contra el vapor, en derrames y fugas sin fuego de sólidos inflamables, tóxicos y/o corrosivos.</li> <li>· ELIMINAR todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· Use herramientas limpias a prueba de chispas para recoger el material y depositarlo en contenedores forrados de plástico para su desecho posterior.</li> </ul> <p>-En caso de incendio:</p> <p>Incendios pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, CO<sub>2</sub>, rocío de agua o espuma resistente al alcohol.</li> </ul> <p>Incendios Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Use rocío de agua, niebla o espuma resistente al alcohol.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· Utilice rocío de agua. No usar chorros directos.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> <li>· Hacer un dique de contención para el agua que controla el fuego para su desecho posterior; no desparrame el material.</li> </ul>			

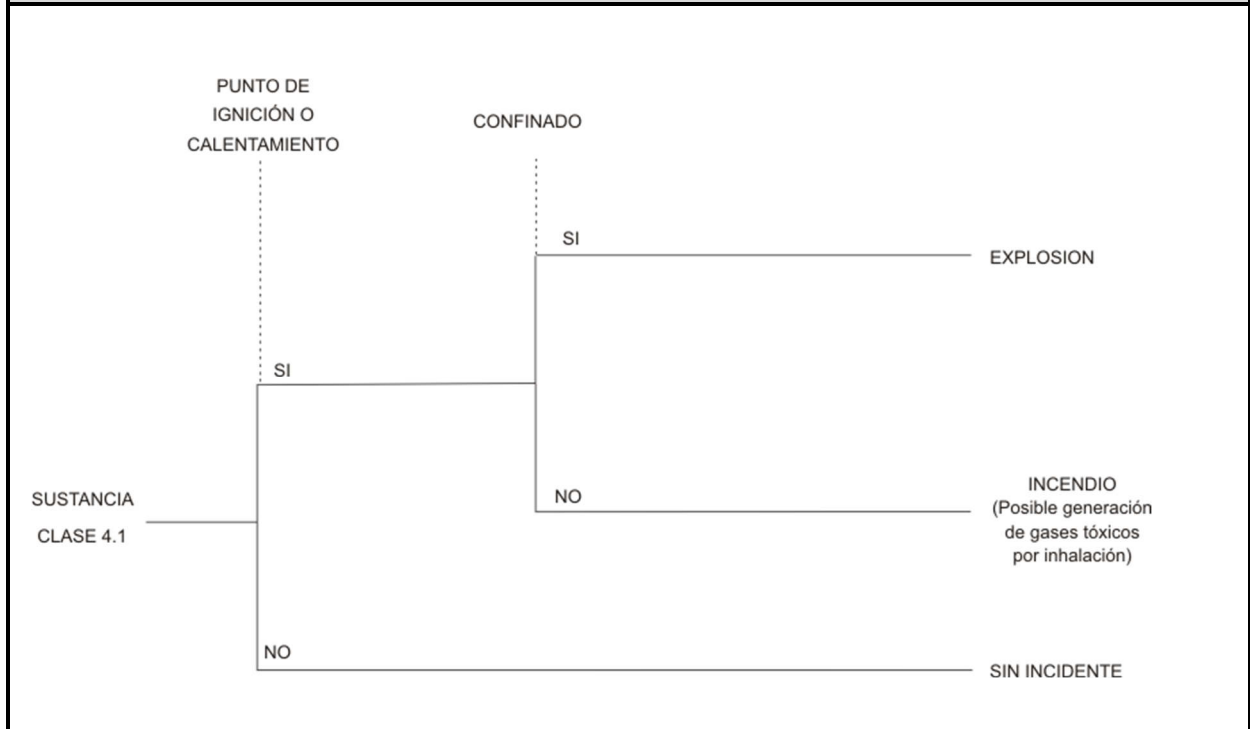
<sup>(2)</sup> En el caso que se generen gases tóxicos por inhalación tener en consideración el alcance de consecuencias recogido en la Ficha de Riesgo de Accidentes Nº 4. Gases Tóxicos Clase 2.3.



 <p style="font-size: small;">Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.1</b>	
---	--	---

**3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)**

- Incendio que involucra Recipientes o Vagones o Remolques y sus Cargas
- Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras.
  - Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.
  - Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.
  - Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.
- Incendio involucrando pigmentos o pastas metálicas
- Los incendios de pasta de aluminio deben tratarse como incendios de metales combustibles. Usar arena seca, grafito en polvo, extinguidores a base de cloruro de sodio seco, G-1 o polvo Met-L-X.

**4. Árbol de sucesos**

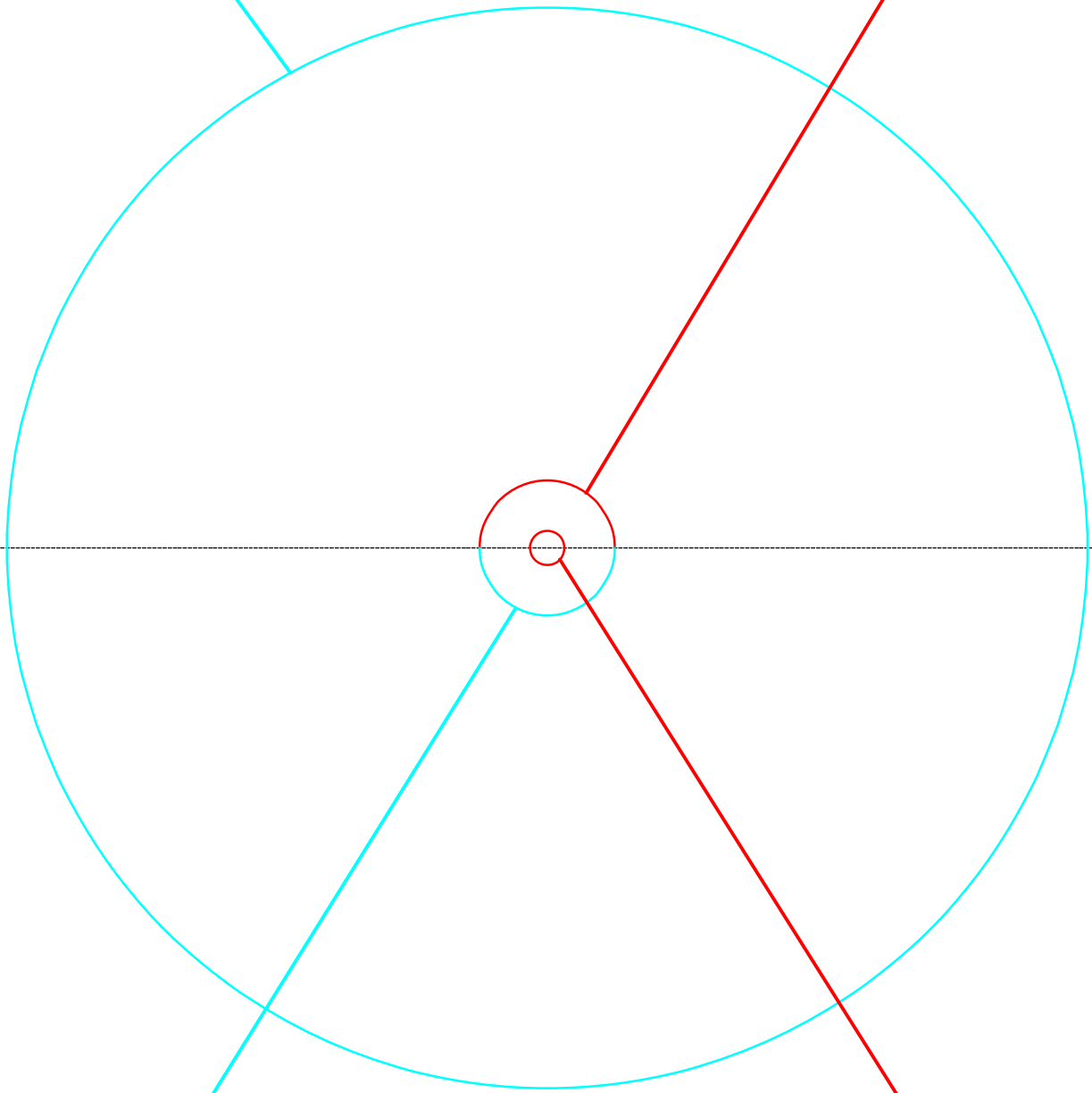


<b>FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES</b>		<b>Nº 6</b>	<b>Pág. 3/3</b>
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.1</b>		
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados sólidos inflamables.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 13: Emergencias con sólidos y otras sustancias inflamables (Mercancías peligrosas Clase 4).			

## **FIGURAS FICHA Nº 6**

CANTIDAD IMPORTANTE (> 300 Kg)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE (> 300 Kg)  
Z.l.: 100 m



CANTIDAD PEQUEÑA (< 300 Kg)  
Z.A.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 300 Kg)  
Z.l.: 25 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTE CON SÓLIDOS INFLAMABLES (CLASE 4.1)



VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 7	Pág. 1/3
		<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.2</b>	
			
1. Descripción de hipótesis accidental			
Descripción:	Accidente con materiales espontáneamente combustibles		
Fenómenos asociados:	Incendio Explosión		
Efectos previstos:	Radiación térmica Sobrepresiones Posibles efectos tóxicos		
2. Alcance de consecuencias			
<b>Cantidad pequeña de sustancia <sup>(3)</sup>( &lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 25 m	ZA: Hasta 100 m		
<b>Cantidad importante de sustancia <sup>(1)</sup> (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Hasta 100 m	ZA: En caso de ignición hasta 800 m		
3. Medidas de seguridad, salvaguardias			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Deberán usarse trajes protectores de encapsulamiento total contra el vapor, en derrames y fugas sin fuego.</li> <li>· ELIMINAR todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> </ul> </li> <li>-Derrames pequeños <p>EXCEPCIÓN: Para derrames de Xantatos, UN3342 y Ditionito (Hidrosulfito) UN1384, UN1923 y UN1929, disolver con 5 partes de agua y recolectar para su disposición final.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Cubrir con tierra SECA u otro material no-combustible seguido con una película de plástico para disminuir la expansión o el contacto con la lluvia.</li> </ul> <p>En caso de sustancias tóxicas y/o corrosivas, cubrir con agua, arena y o tierra, levantar con una pala limpia, colocar el material en un contenedor de metal y conservar el material bajo el agua.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Use herramientas limpias a prueba de chispas para recoger el material y depositarlo en contenedores forrados de plástico para su desecho posterior.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> </ul> </li> <li>- Derrames grandes <ul style="list-style-type: none"> <li>· Construir un dique de desagüe para su desecho posterior y cubrir con arena o tierra húmeda.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio: <ul style="list-style-type: none"> <li>· No usar agua, CO<sub>2</sub> o espuma sobre el material.</li> <li>· Algunos de estos materiales pueden reaccionar violentamente con agua.</li> </ul> <p>EXCEPCIÓN: Para incendios pequeños y grandes de Xantatos, UN3342 y Ditionito (Hidrosulfito) UN1384, UN1923 y UN1929, use abundante cantidad de agua para detener la reacción.</p> <p>El sofocamiento no es útil para estos materiales, estos no necesitan aire para arder.</p> </li> </ul>			

<sup>(3)</sup> En el caso de que se pudieran generar gases tóxicos por inhalación como consecuencia del incendio, tener en consideración el alcance de consecuencias recogido en la Ficha de Riesgo de Accidentes Nº 4. Gases Tóxicos Clase 2.3.

<b>FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES</b>		<b>Nº 7</b>	<b>Pág. 2/3</b>
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.2</b>		

### 3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)

**-Incendios pequeños**

- Polvos químicos secos, carbonato de sodio, cal o arena seca. EXCEPTO para UN1384, UN1923 y UN1929. En caso de sustancias tóxicas y/o corrosivas (reactiva el aire), usar agua pulverizada, arena húmeda o tierra húmeda.

No disperse el material derramado con chorros de agua a alta presión.

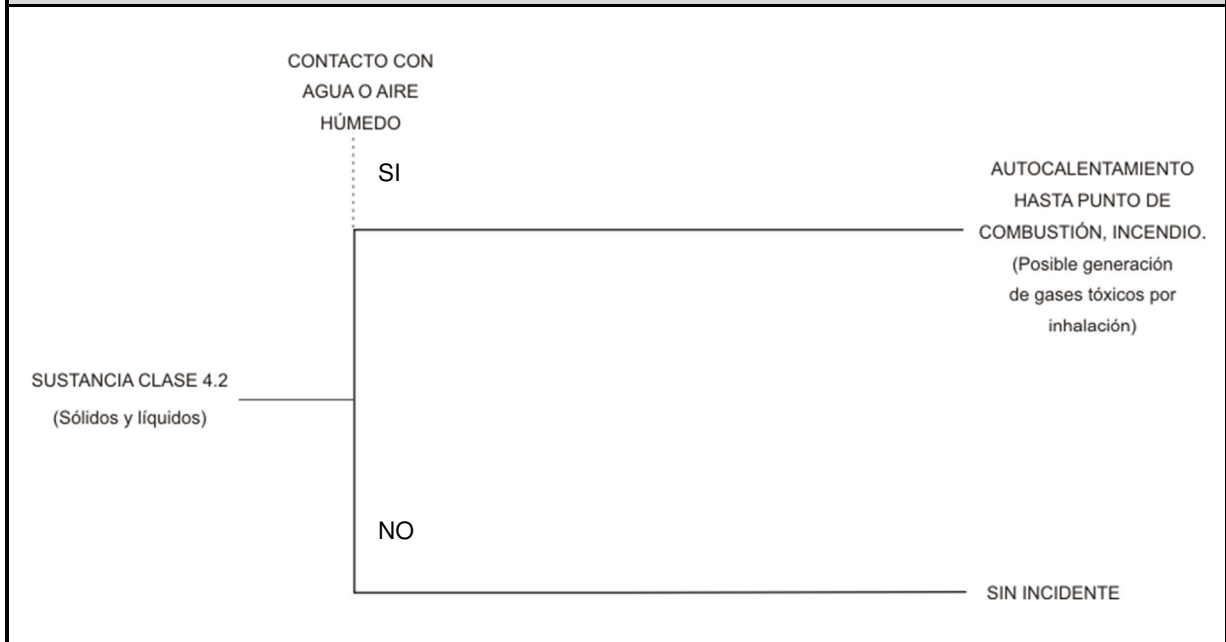
**-Incendios grandes**

- Arena seca, polvo químico seco, carbonato de sodio o cal. EXCEPTO para UN1384, UN1923 y UN1929 o retírese de área y deje quemar.
- Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.



**-Incendio que involucra Recipientes o Vagones o Remolques y sus Cargas**

- Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras o chiflones reguladores.
- No introducir agua en los contenedores, no permitir que el agua entre en contacto con la sustancia.
- Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.
- Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.
- Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.

### 4. Árbol de sucesos





FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 7	Pág. 3/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p><b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.2</b></p>		
<p><b>5. Representación alcance de consecuencias</b></p>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con materiales espontáneamente combustibles.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<p><b>6. Posibles escenarios de emergencia</b></p>			
<p>No aplica.</p>			
<p><b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b></p>			
<p>Procedimiento Nº VII. 13: Emergencias con sólidos y otras sustancias inflamables (Mercancías peligrosas Clase 4).</p>			

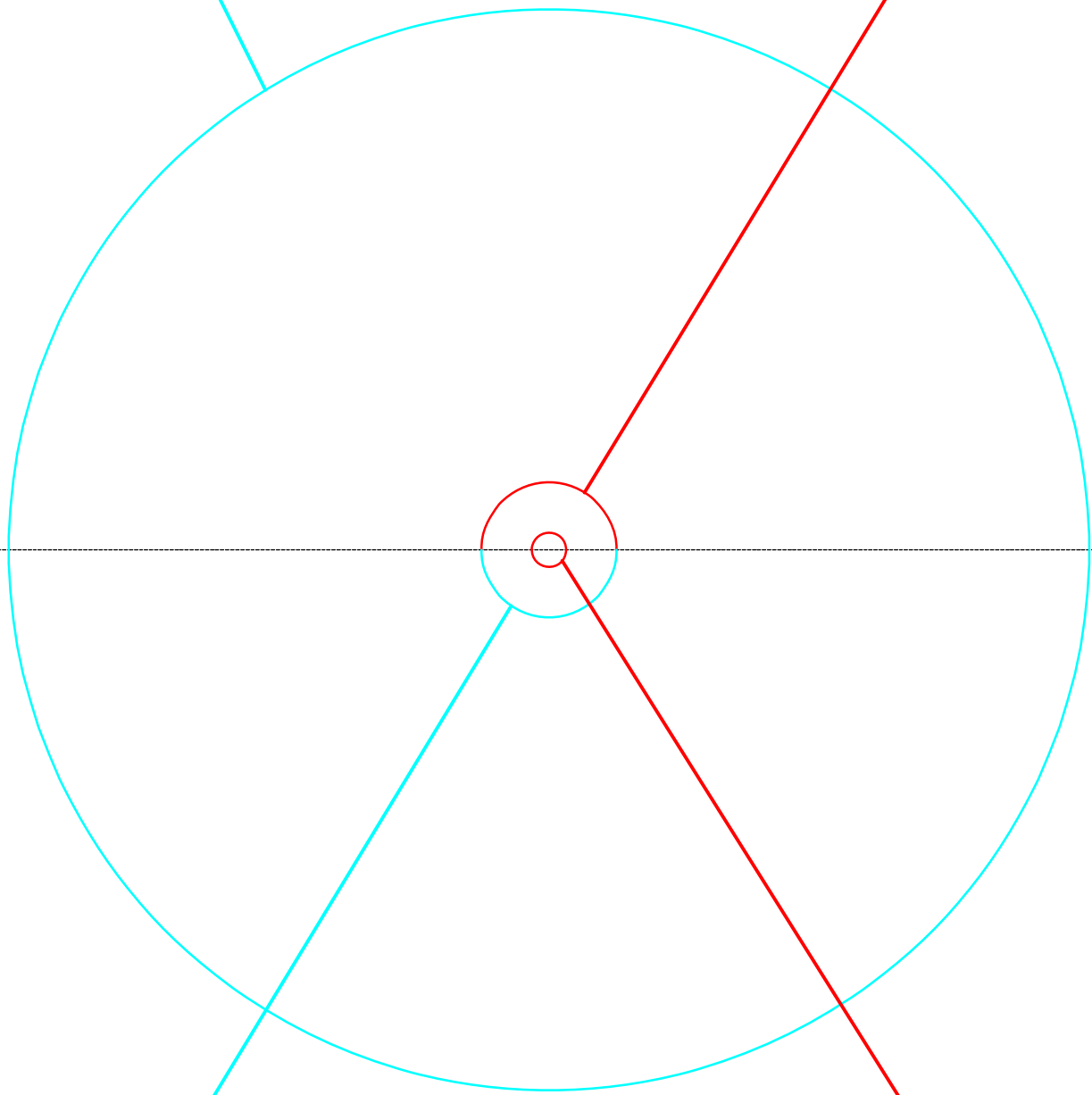
## FIGURAS FICHA Nº 7

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 25 m



PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON MATERIALES  
ESPONTÁNEAMENTE COMBUSTIBLES (CLASE 4.2)



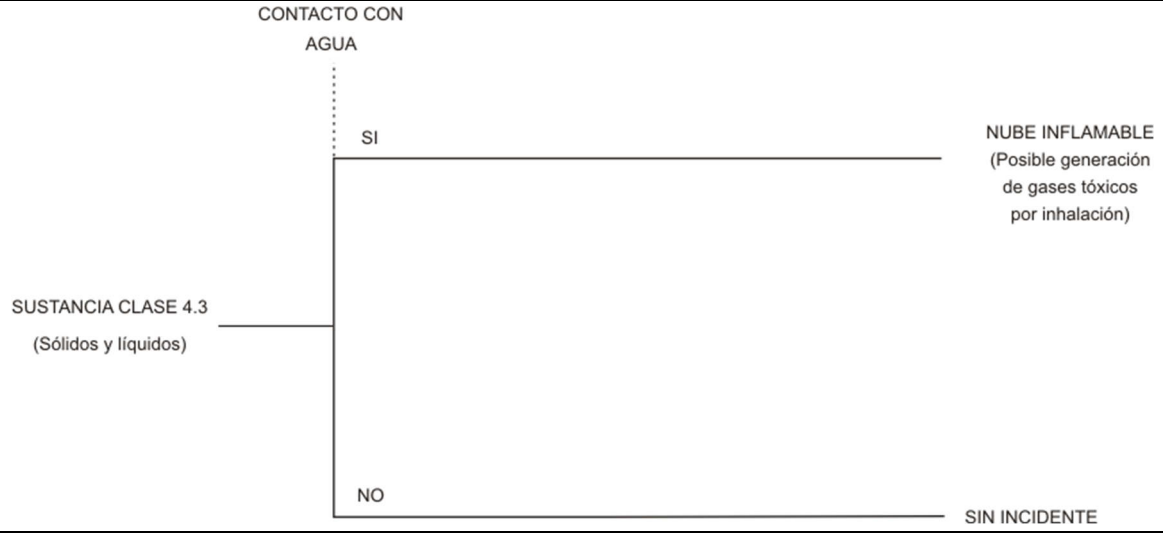
VER PLANO:



1

ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 8	Pág. 1/3
	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.3</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sustancias reactivas con el agua o material peligroso cuando se humedece		
Fenómenos asociados:	Formación de nube inflamable por emisión de gases de sustancias de Clase 4.3 al ponerse en contacto con el agua		
Efectos previstos:	Radiación térmica Posibles efectos tóxicos		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia<sup>(4)</sup> (&lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 25 m en sólidos y 50 m en líquidos	ZA: Hasta 150 m		
<b>Cantidad importante de sustancia<sup>(1)</sup> (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 150 m	ZA: En caso de ignición hasta 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· En caso de emitir gases tóxicos, deberán usarse trajes protectores de encapsulamiento total contra el vapor, en derrame y fugas sin fuego.</li> <li>· Eliminar todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Use rocío de agua para reducir los vapores; o desviar la nube de vapor a la deriva. Evite que flujos de agua entren en contacto con el material derramado.</li> <li>· No derramar agua sobre la sustancia esparcida o dentro de los contenedores.</li> </ul> <p>Derrames pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Cubrir con tierra seca, arena seca u otro material no combustible seguido con una película de plástico para disminuir la expansión o el contacto con la lluvia.</li> <li>· Hacer un dique de contención para su desecho posterior; no aplique agua, a menos que se la haya indicado hacerlo.</li> </ul> <p>Derrames de Polvo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Cubra el derrame de polvo con una hoja de plástico o lona para disminuir la expansión y conservar el polvo seco.</li> <li>· No lo limpie o deseche, excepto bajo la supervisión de un especialista.</li> </ul> <p>- En caso de incendio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· No usar agua o espuma (la espuma puede utilizarse para clorosilanos).</li> </ul> <p>Incendios Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, carbonato de sodio, cal o arena.</li> </ul> <p>Incendios Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Usar arena seca, polvo químico seco, cal, carbonato de sodio o retirarse del área y dejar que arda.</li> </ul>			

<sup>(4)</sup> Si el producto es derramado en el agua tener en consideración el riesgo de inhalación de los vapores tóxicos generados. En este sentido, ver el alcance de consecuencias de la Clase 2.3 Gases Tóxicos Ficha de Riesgo de Accidente Nº 4.

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 8	Pág. 2/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.3</b>		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Para clorosilanos no use agua, use espuma AFFF resistente al alcohol de expansión media. No use polvos químicos secos, cal o carbonato de sodio, ya que pueden producir grandes cantidades de H<sub>2</sub>.</li> </ul> <p>Incendios de magnesio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Usar arena seca, polvo de cloruro de sodio, polvo de grafito o polvo de Met-L-X.</li> </ul> <p>Incendio de Litio</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Usar arena seca, polvo de cloruro de sodio, polvo de grafito, polvo de cobre o polvo de Lith-X.</li> </ul> <p>Incendio que involucra Recipientes o Vagones o Remolques y sus Cargas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras o chiflones reguladores.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> <li>· Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.</li> <li>· Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.</li> <li>· Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.</li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
 <pre> graph TD     Root[CONTACTO CON AGUA] -.-&gt; SI{SI}     SI --- Consequence[NUBE INFLAMABLE (Posible generación de gases tóxicos por inhalación)]     SI --- NO[NO]     NO --- NoIncident[SIN INCIDENTE]     Substance[SUSTANCIA CLASE 4.3 (Sólidos y líquidos)] --- SI   </pre>			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con sustancias reactivas con el agua o material peligroso cuando se humedece.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 8	Pág. 3/3
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p><b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 4.3</b></p>		
<p><b>6. Posibles escenarios de emergencia</b></p>			
<p>No aplica.</p>			
<p><b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b></p>			
<p>Procedimiento Nº VII. 13: Emergencias con sólidos y otras sustancias inflamables (Mercancías peligrosas Clase 4).</p>			

## FIGURAS FICHA Nº 8

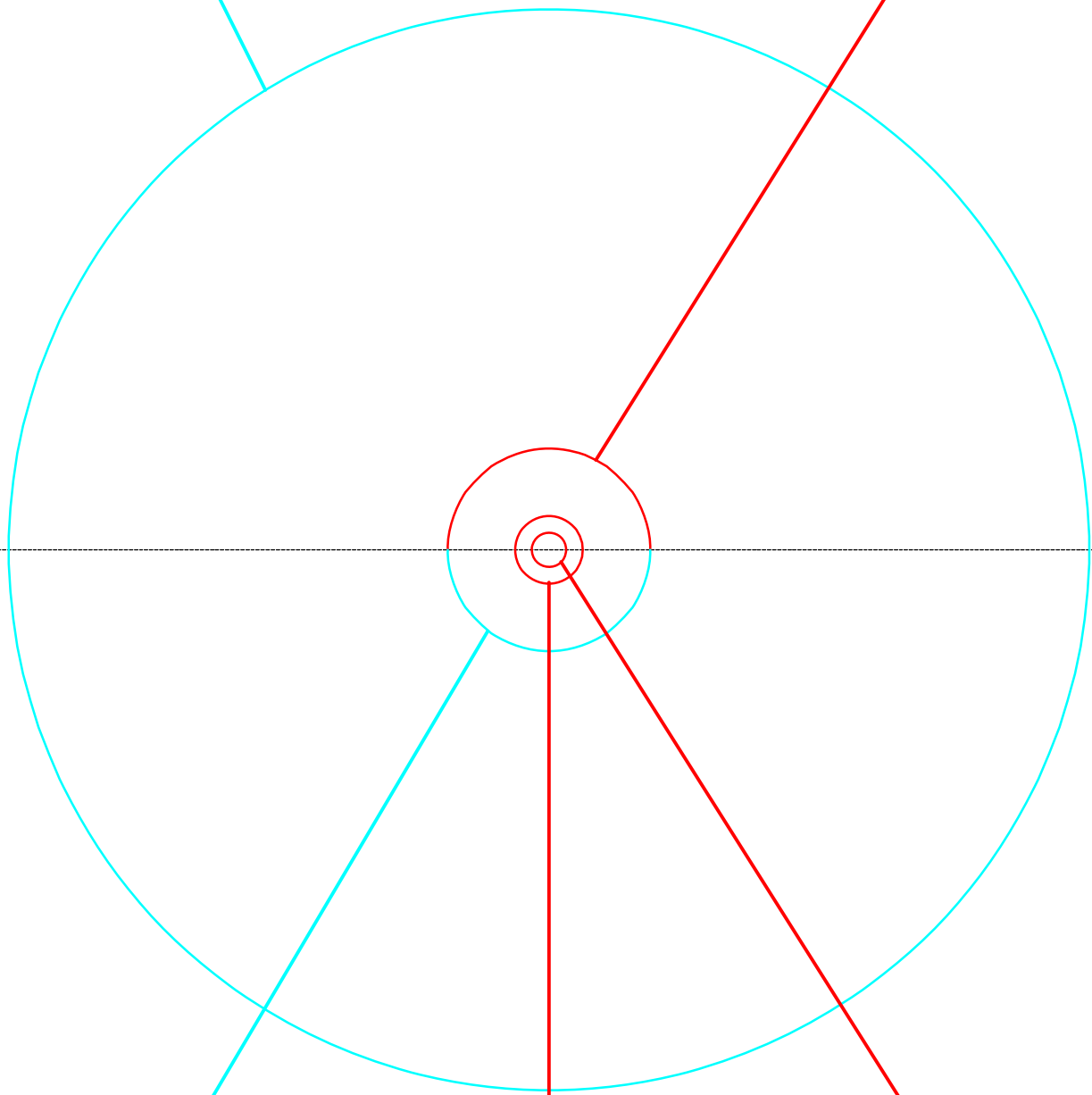
CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 150 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 150 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO SÓLIDO (< 300 Kg)  
Z.I.: 25 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO LÍQUIDO (< 200 l)  
Z.I.: 50 m





PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



ACCIDENTES CON SUSTANCIAS REACTIVAS  
CON EL AGUA O MATERIAL  
PELIGROSO CUANDO SE HUMEDece (CLASE 4.3)

VER PLANO: 1
ESC. 1:10.000



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 9	Pág. 1/3
 Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 5.1</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sustancias comburentes		
Fenómenos asociados:	Riesgo de ignición de sustancias combustibles cercanas Posible generación de gases tóxicos		
Efectos previstos:	Radiación térmica Posibles efectos tóxicos		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia <sup>(5)</sup>( &lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Hasta 25 m en sólidos y 50 m en líquidos	ZA: Hasta 100 m		
<b>Cantidad importante de sustancia <sup>(1)</sup> (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 100 m	ZA: En caso de ignición 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Mantener los materiales combustibles (madera, papel, aceite, etc.) lejos del material derramado.</li> <li>· En caso de sustancias tóxicas deberán usarse protectores de encapsulamiento total contra el vapor, en derrames sin fuego.</li> <li>· Use agua pulverizada para reducir los vapores o desviar la nube de vapor a la deriva.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sistemas o áreas confinadas.</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> <li>· En caso de sustancias inestables, no limpie o deseche el residuo, excepto bajo la supervisión de un especialista.</li> </ul> <p>Derrames Secos Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Con una pala limpia, colocar el material en un contenedor limpio y seco y cubrir holgadamente; quitar los contenedores del área del derrame.</li> </ul> <p>Derrames Pequeños de Líquidos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Use un material no-combustible como vermiculita o arena para absorber el producto y ponerlo en un contenedor para su desecho posterior.</li> </ul> <p>Derrames Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Construir un dique más adelante del derrame líquido para su desecho posterior.</li> <li>· Después de la recuperación del producto, lave el área con agua.</li> </ul> <p>- En caso de incendio:</p> <p>Incendios Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· En caso de sustancias reactivas con el agua, no usar agua o espuma.</li> <li>· Use agua. No usar polvos químicos secos (excepto en sustancias reactivas con el agua que se debe</li> </ul>			

<sup>(5)</sup> En el caso de que se pudieran generar gases tóxicos por inhalación como consecuencia del incendio o descomposición, tener en consideración el alcance de consecuencias de la Ficha de Riesgos de Accidente Nº 4, Gases Tóxicos.

 <p style="font-size: small;">Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 5.1</b>	
---	--	---

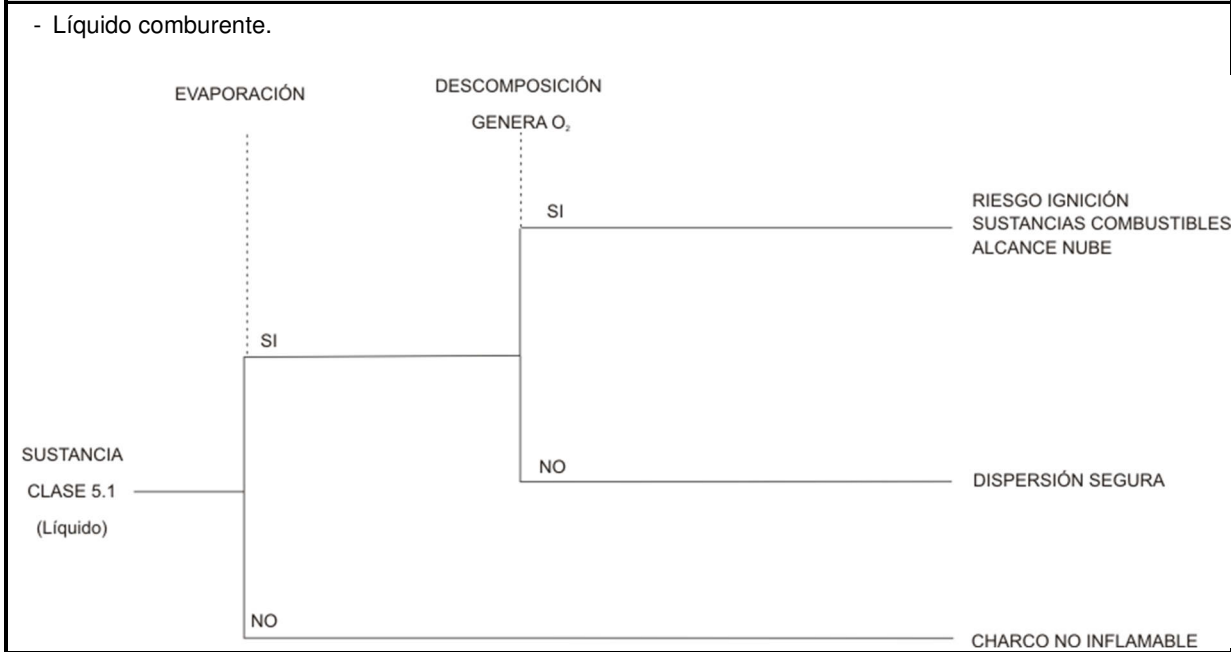
**3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)**



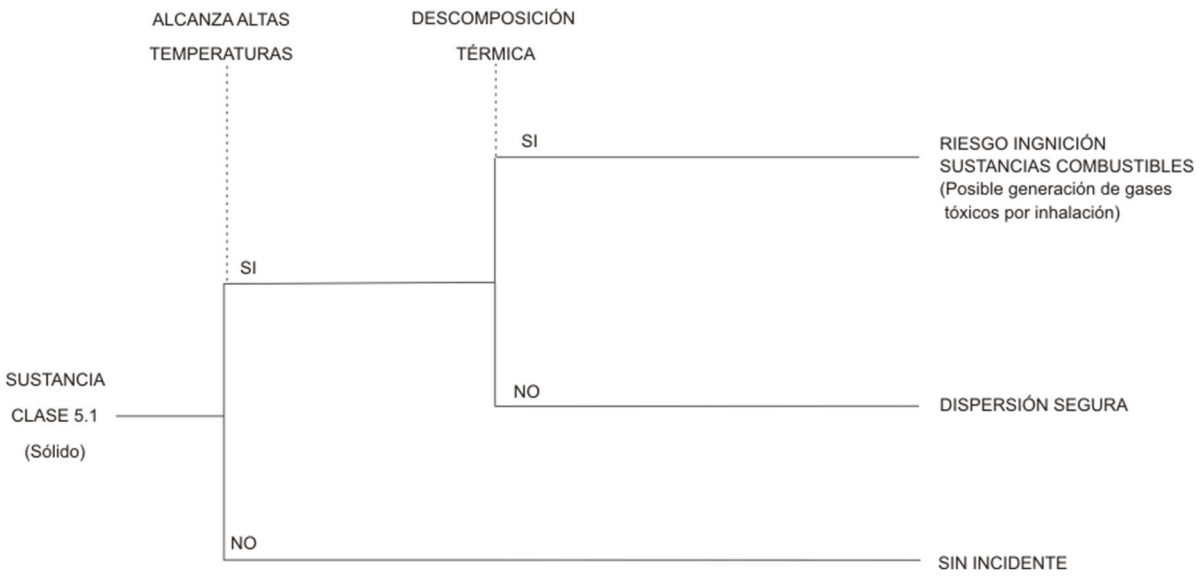
usar carbonato de sodio o cal) o espuma. El uso de CO<sub>2</sub> y Halon® pueden proveer un control limitado.

**Incendios Grandes**

- En caso de sustancias reactivas con el agua, usar arena seca, polvo químico seco, cal, carbonato de sodio o retirarse del área y dejar que arda.
- Inunde el área de incendio con agua a distancia, en caso de que no se pueda provocar reacción no deseada.
- Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.
- No mover la carga ni el vehículo, si la carga ha sido expuesta al calor.
- Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras o chiflones reguladores.
- Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.
- Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.
- Para incendio masivo, utilizar los soportes fijos para mangueras o los chiflones reguladores; si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda.
- Hacer un dique de contención para el agua que controla el fuego para su descenso posterior.
- En caso de sustancias inestables, en derrames pequeños, inundan el área con grandes cantidades de agua.
- Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente empieza a decolorar.

**4. Árbol de sucesos**



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 9	Pág. 3/3
 <p>Puerto de la Bahía de Cádiz Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 5.1		
<b>4. Árbol de sucesos (Cont.)</b>			
<p>- Sólido comburente.</p> 			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con sustancias comburentes.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 14: Emergencias con sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos (Mercancías peligrosas Clase 5)			

## FIGURAS FICHA Nº 9

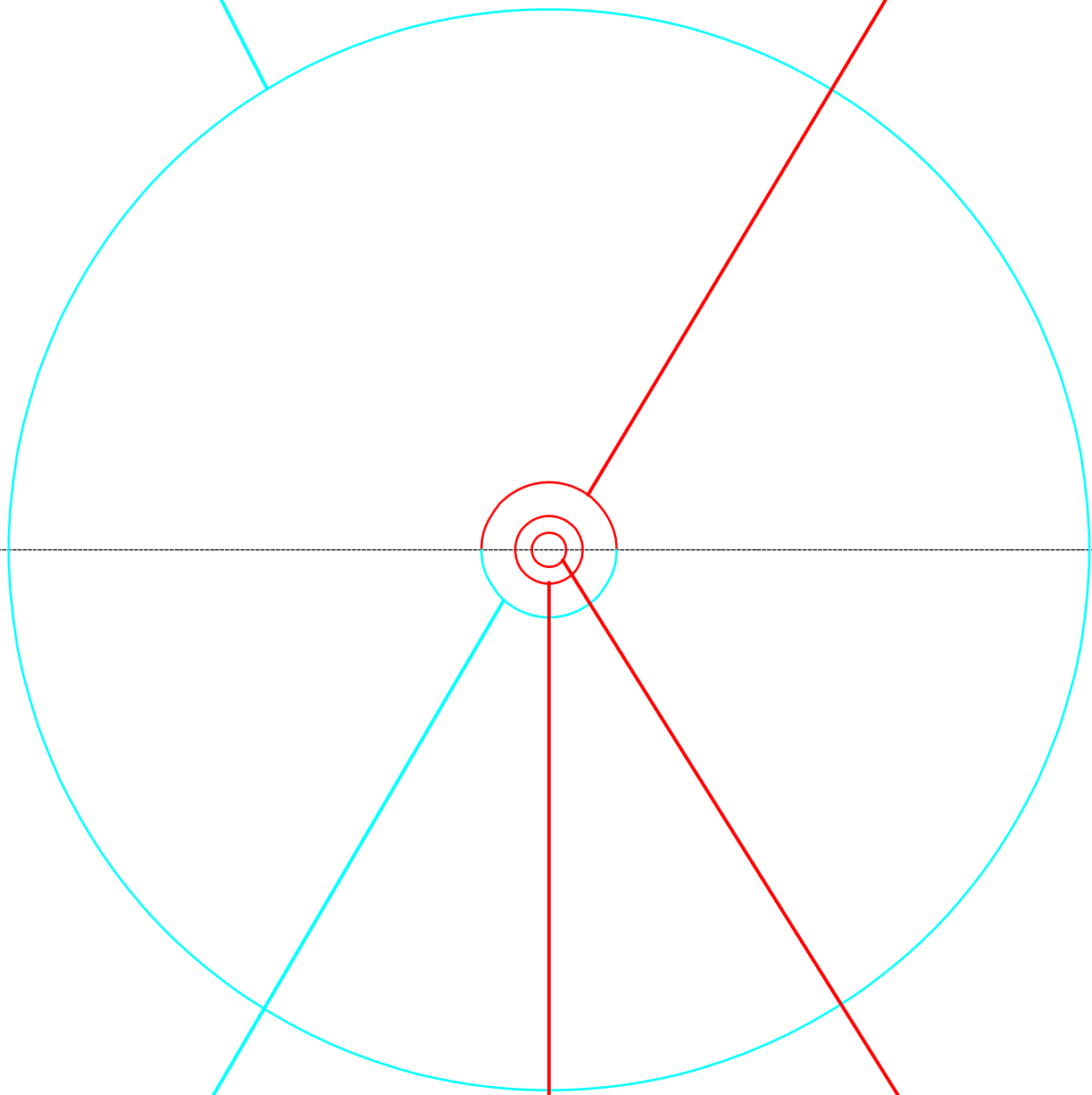
CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO SÓLIDO (< 300 Kg)  
Z.I.: 25 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO LÍQUIDO (< 200 l)  
Z.I.: 50 m







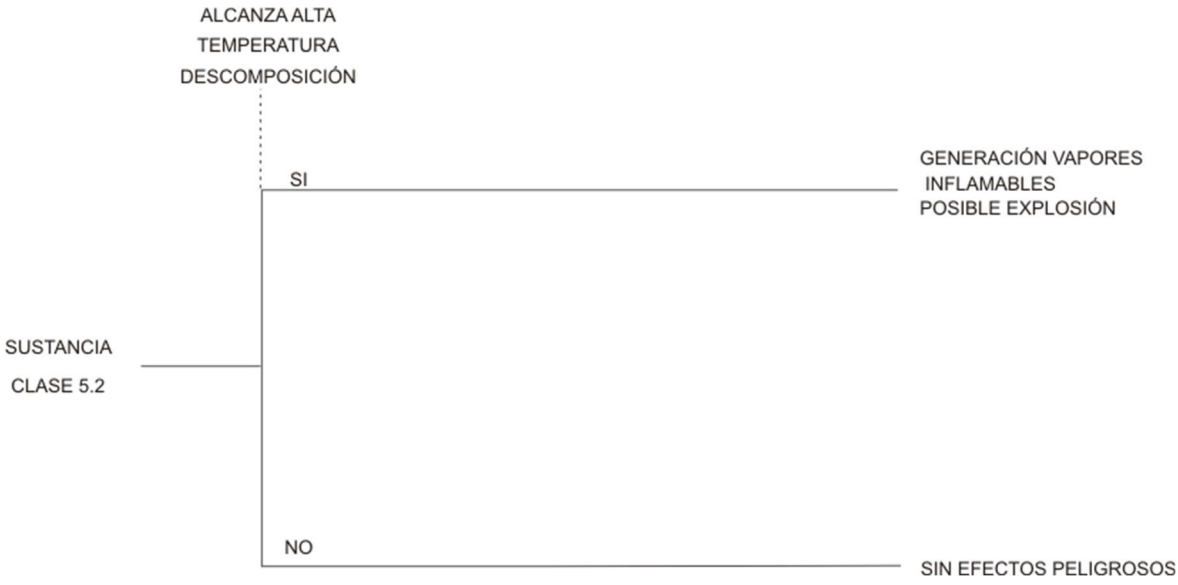
PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON SUSTANCIAS COMBURENTES  
(CLASE 5.1)

VER PLANO: 1
ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 10	Pág. 1/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 5.2</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con peróxidos orgánicos		
Fenómenos asociados:	Explosión Nube inflamable		
Efectos previstos:	Radiación térmica Sobrepresión		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 25 m en sólidos y 50 m en caso de líquidos	ZA: 250 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 250 m	ZA: 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· ELIMINAR todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· Mantener los materiales combustibles (madera, papel, aceite, etc.) lejos del material derramado.</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Mantener la sustancia húmeda usando rocío de agua.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> </ul> <p>Derrames Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Absorber con material inerte húmedo, no combustible, usando herramientas limpias que no provoquen chispas y colocar el material en contenedores tapados holgadamente, cubiertos de plástico para su desecho posterior.</li> </ul> <p>Derrames Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Humedecer rociando con agua y abrir un dique de contención para su desecho posterior.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· No lo limpie o deseche, excepto bajo la supervisión de un especialista.</li> </ul> <p>- En caso de incendio:</p> <p>Incendios Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Es preferible agua en forma de niebla o rocío; si no hay agua disponible utilice polvo químico seco, CO<sub>2</sub> o espuma regular.</li> </ul> <p>Incendios Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Inunde el área de incendio con agua a distancia.</li> <li>· Utilice rocío de agua. No usar chorros directos.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· No mover la carga ni el vehículo, si la carga ha sido expuesta al calor.</li> <li>· Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras.</li> <li>· Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.</li> <li>· Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.</li> </ul>			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 10	Pág. 2/2
 <p>Puerto de la Bahía de Cádiz Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 5.2		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)</b>			
<p>Incendios Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Para incendio masivo, utilizar los soportes fijos para mangueras o los chiflones reguladores; si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda.</li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con peróxidos orgánicos.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 14: Emergencias con sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos (Mercancías peligrosas Clase 5)			

## FIGURAS FICHA Nº 10



CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 250 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 250 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO SÓLIDO (< 300 Kg)  
Z.I.: 25 m



CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO LÍQUIDO (< 200 l)  
Z.I.: 50 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON PERÓXIDOS ORGÁNICOS (CLASE 5.2)

VER PLANO:
1
ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 11	Pág. 1/2
	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 6.1</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sustancias tóxicas		
Fenómenos asociados:	Vertido producto tóxico Posible formación de nube con características tóxicas		
Efectos previstos:	Efectos tóxicos		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia <sup>(6)</sup>( &lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI:	Aislar hasta 100 m	ZA:	500 m
<b>Cantidad importante de sustancia <sup>(1)</sup>( &gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI:	Aislar hasta 500 m	ZA:	800 m
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Eliminar todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· Cubra con una hoja de plástico para prevenir su propagación.</li> <li>· Absorber con tierra seca, arena u otro material absorbente no combustible y transferirlo a contenedores.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio: <ul style="list-style-type: none"> <li>Incendios Pequeños <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, CO<sub>2</sub> o rocío de agua.</li> </ul> </li> <li>Incendios Grandes <ul style="list-style-type: none"> <li>· Use rocío de agua, niebla o espuma regular.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· Hacer un dique de contención para el agua que controla el fuego para su desecho posterior; no desparrame el material.</li> <li>· Utilice rocío de agua. No usar chorros directos.</li> </ul> </li> <li>Incendio que involucra Recipientes o Vagones o Remolques y sus Cargas <ul style="list-style-type: none"> <li>· Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> <li>· Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.</li> <li>· Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.</li> <li>· Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			

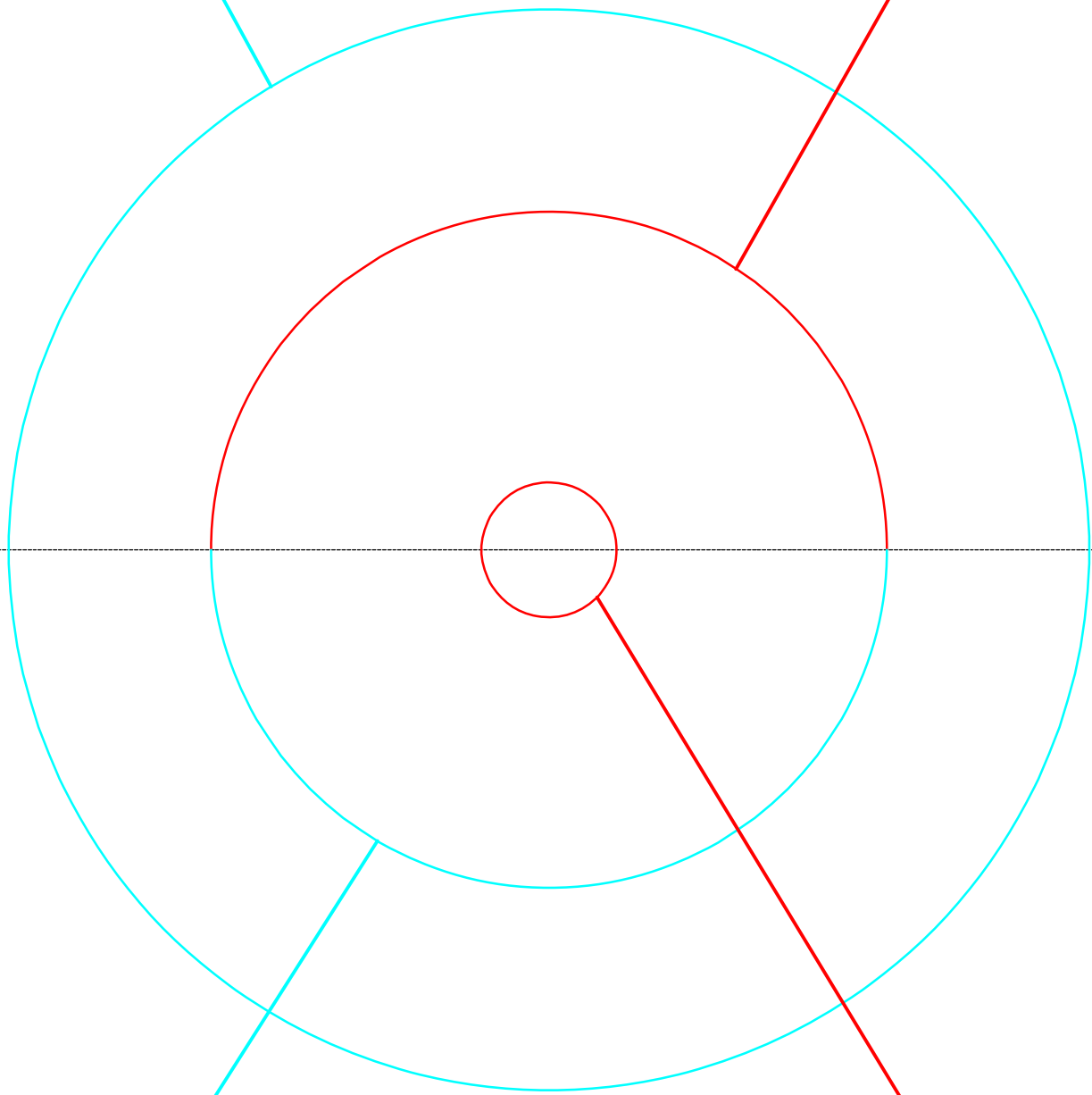
<sup>(6)</sup> En el caso que se produjera la evaporación del charco o bien se generaran gases tóxicos por inhalación aplicar las distancias de la Ficha de Riesgos de Accidentes Nº 4 sustancias clase 2.3.

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 11	Pág. 2/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 6.1</b>		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias (Cont.)</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Para incendio masivo, utilizar los soportes fijos para mangueras, si esto es imposible, retirarse del área y dejar que arda.</li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
<p>SUSTANCIA CLASE 6.1 ————— EFECTOS TÓXICOS</p>			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con sustancias tóxicas.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.15: Emergencias con sustancias tóxicas e infecciosas (Mercancías peligrosas Clase 6)			

## FIGURAS FICHA Nº 11

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 500 m



CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 500 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 100 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON SUSTANCIAS TÓXICAS (CLASE 6.1)

VER PLANO:

1

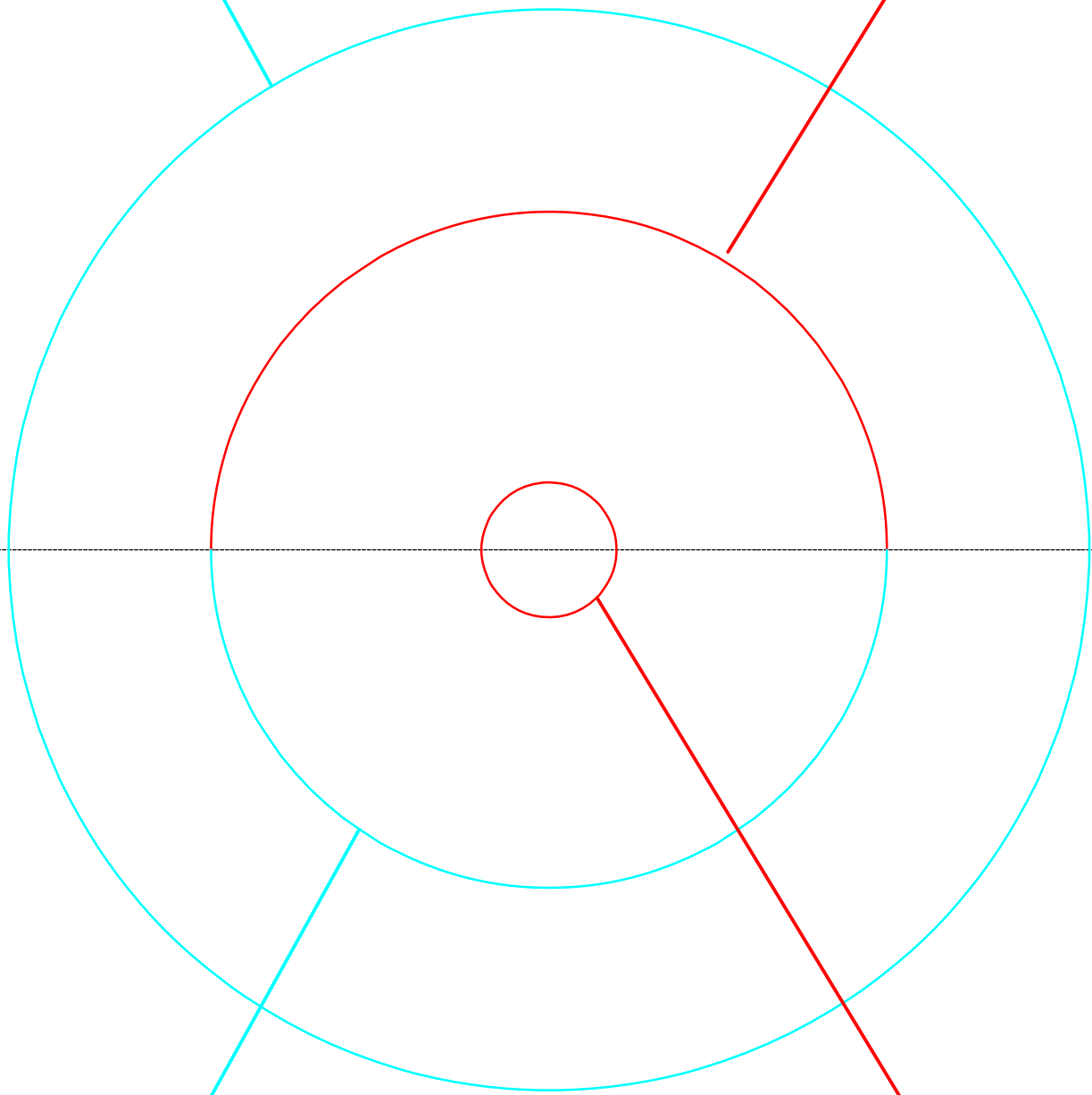
ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 12	Pág. 1/1
		<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 6.2</b>	
			
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sustancias infecciosas		
Fenómenos asociados:	Contagio de patologías infecciosas		
Efectos previstos:	Efectos infecciosos		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 100 m	ZA: 500 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 500 m	ZA: 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga: <ul style="list-style-type: none"> <li>· No tocar ni caminar sobre el material derramado.</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Absorber con tierra, arena u otro material absorbente no combustible.</li> <li>· Cubra el empaque dañado o material derramado con una toalla o trapo humedecido y consérvelo húmedo con blanqueador u otro desinfectante.</li> <li>· No lo limpie o deseche, excepto bajo la supervisión de un especialista.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio: <ul style="list-style-type: none"> <li>Incendios Pequeños <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, carbonato de sodio, cal o arena.</li> </ul> </li> <li>Incendios Grandes <ul style="list-style-type: none"> <li>· Use el agente extinguidor apropiado para el tipo de fuego a su alrededor.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· No disperse el material derramado con chorros de agua a alta presión</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
SUSTANCIA CLASE 6.2		CONTAGIO PATOLOGÍAS INFECCIOSAS	
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con sustancias infecciosas.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.15: Emergencias con sustancias tóxicas e infecciosas (Mercancías peligrosas Clase 6)			

## FIGURAS FICHA Nº 12

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 500 m



CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 500 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 100 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



ACCIDENTES CON SUSTANCIAS INFECCIOSAS  
(CLASE 6.2)



VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 13	Pág. 1/2
 Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 7</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con materiales radioactivos		
Fenómenos asociados:	Radiaciones ionizantes		
Efectos previstos:	Efectos radiactivos		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar 25 m	ZA: 100 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar 300 m	ZA: 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<p>- En caso de derrame o fuga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Llamar con la mayor urgencia a un especialista para que efectúe una inspección.</li> <li>· Evacuar la zona.</li> <li>· Suspender la expedición de los bultos con escapes superiores a los límites admisibles.</li> <li>· No tocar los paquetes dañados ni el material derramado.</li> <li>· Las superficies exteriores no dañadas o ligeramente dañadas o mojadas, rara vez indican la falla del embalaje. La mayoría de los embalajes para líquidos tienen un recipiente interior y/o material absorbente.</li> <li>· Cubrir el líquido derramado con arena, tierra u otro material absorbente no combustible.</li> </ul> <p>- En caso de incendio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· No entrar en la zona de emergencia.</li> <li>· Evacuar la zona a barlovento del punto de ignición.</li> <li>· Utilizar equipos de respiración autónoma y trajes de protección.</li> <li>· La presencia de material radiactivo no afecta los procedimientos de control de incendio y no debieran influenciar en la selección de las técnicas.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· No mover los paquetes dañados, mover los paquetes no dañados fuera de la zona de fuego.</li> </ul> <p>Incendios Pequeños</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, CO<sub>2</sub>, rocío de agua o espuma regular.</li> </ul> <p>Incendios Grandes</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Use rocío de agua, niebla (en cantidades abundantes).</li> <li>· Hacer un dique de contención para el agua que controla el fuego para su desecho posterior.</li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
SUSTANCIA CLASE 7 _____		EXPOSICIÓN RADIACIÓN IONIZANTES	

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 13	Pág. 2/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p><b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 7</b></p>		
<p><b>5. Representación alcance de consecuencias</b></p>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con materiales radioactivos.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<p><b>6. Posibles escenarios de emergencia</b></p>			
<p>No aplica.</p>			
<p><b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b></p>			
<p>Procedimiento Nº VII. 16: Emergencias con materiales radioactivos (Mercancías peligrosas Clase 7)</p>			

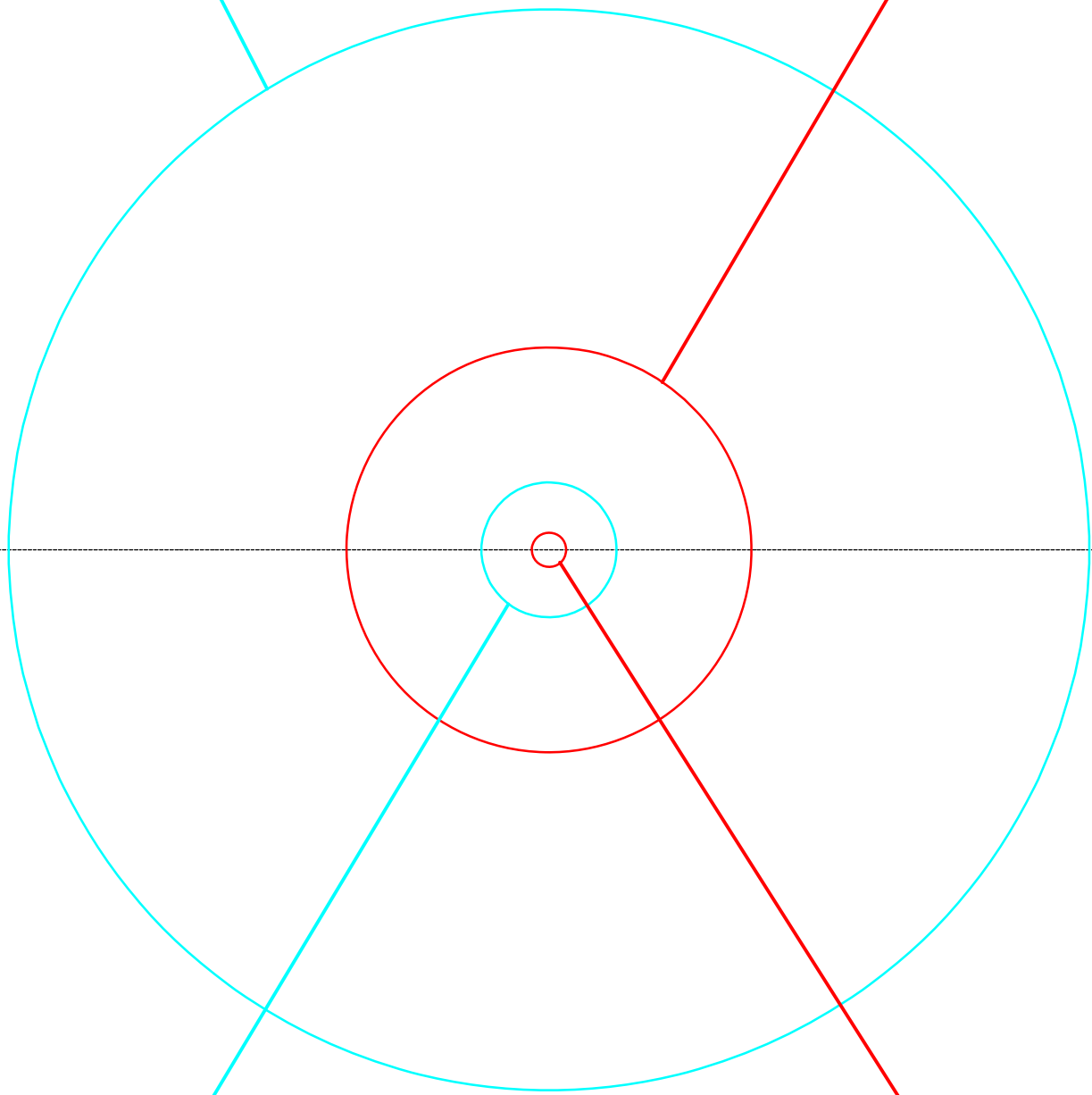
## **FIGURAS FICHA Nº 13**

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 300 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 25 m



PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ



Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



ACCIDENTES CON MATERIALES RADIOACTIVOS  
(CLASE 7)

VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 14	Pág. 1/2
		<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 8</b>	
			
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sustancias corrosivas		
Fenómenos asociados:	Formación de charco con características corrosivas		
Efectos previstos:	Corrosión Quemaduras por contacto		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI:	Aislar hasta 25 m sólidos y 50 m líquidos	ZA:	Hasta 100 m
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI:	Hasta 100 m	ZA:	En caso de ignición hasta 800 m
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga: <ul style="list-style-type: none"> <li>· ELIMINAR todas las fuentes de ignición (no fumar, no usar bengalas, chispas o llamas en el área de peligro).</li> <li>· No tocar los contenedores dañados o el material derramado, a menos que esté usando la ropa protectora adecuada.</li> <li>· Detenga la fuga, en caso de poder hacerlo sin riesgo.</li> <li>· Prevenga la entrada hacia vías navegables, alcantarillas, sótanos o áreas confinadas.</li> <li>· Absorber con tierra seca, arena u otro material absorbente no combustible y transferirlo a contenedores.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio: <ul style="list-style-type: none"> <li>Incendios Pequeños <ul style="list-style-type: none"> <li>· Polvos químicos secos, CO<sub>2</sub> o rocío de agua.</li> </ul> </li> <li>Incendios Grandes <ul style="list-style-type: none"> <li>· Usar polvo químico seco, CO<sub>2</sub>, rocío de agua o espuma resistente al alcohol.</li> <li>· Mueva los contenedores del área de fuego si lo puede hacer sin ningún riesgo.</li> <li>· Hacer un dique de contención para el agua que controla el fuego para su desecho posterior; no desparrame el material.</li> </ul> </li> <li>Incendio que involucra Recipientes o Vagones o Remolques y sus Cargas <ul style="list-style-type: none"> <li>· Combata el incendio desde una distancia máxima o utilice soportes fijos para mangueras o chiflones reguladores.</li> <li>· No introducir agua en los contenedores.</li> <li>· Enfríe los contenedores con chorros de agua hasta mucho después de que el fuego se haya extinguido.</li> <li>· Retírese inmediatamente si sale un sonido creciente de los mecanismos de seguridad de las ventilas, o si el recipiente se empieza a decolorar.</li> <li>· Siempre manténgase alejado de recipientes envueltos en fuego.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 14	Pág. 2/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p align="center"><b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 8</b></p>		
<p><b>4. Árbol de sucesos</b></p>			
<p>SUSTANCIA CLASE 8 _____</p>		<p>EXPOSICIÓN A SUSTANCIAS CORROSIVAS</p>	
<p><b>5. Representación alcance de consecuencias</b></p>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con sustancias corrosivas.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<p><b>6. Posibles escenarios de emergencia</b></p>			
<p>No aplica.</p>			
<p><b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b></p>			
<p>Procedimiento Nº VII. 17: Emergencias con sustancias corrosivas (Mercancías peligrosas Clase 8)</p>			

## FIGURAS FICHA Nº 14

CANTIDAD IMPORTANTE Y EN CASO DE IGNICIÓN (> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS) Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE (> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS) Z.I.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA (< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS) Z.A.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA Y ESTADO SÓLIDO (< 300 Kg) Z.I.: 25 m

CANTIDAD PEQUEÑA Y ESTADO LÍQUIDO (< 200 l) Z.I.: 50 m

PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012



ACCIDENTES CON SUSTANCIAS CORROSIVAS (CLASE 8)



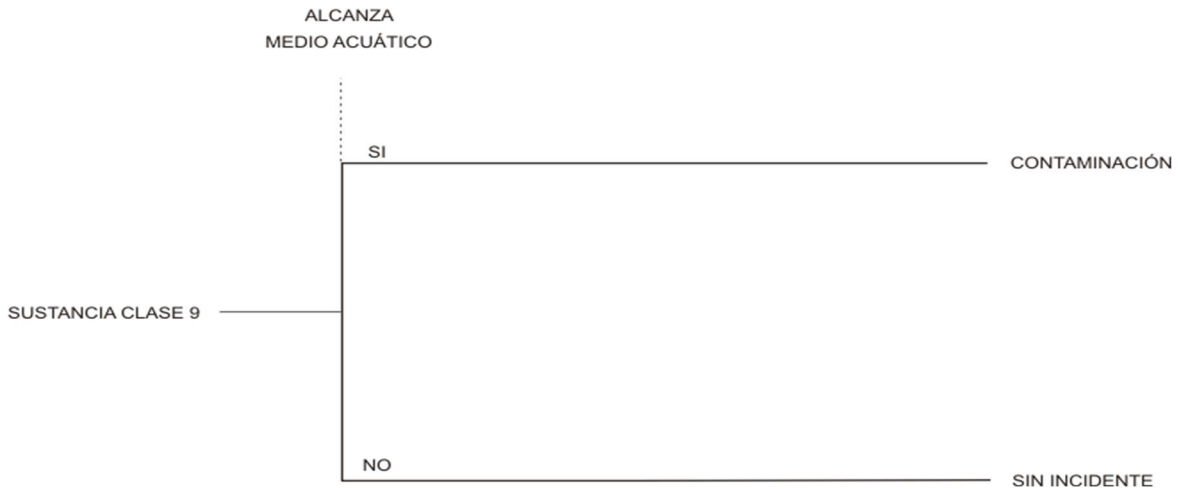
VER PLANO:

1

ESC. 1:10.000



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 15	Pág. 1/2
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 9</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente con sustancias peligrosas varias		
Definición:	Materiales y objetos que, supongan un peligro diferente a los que contemplan las restantes clases como: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Materiales que, inhaladas en forma de polvo fino, pueden poner en peligro la salud</li> <li>· Materiales y aparatos que, en casos de incendio, pueden formar dioxinas</li> <li>· Materiales que desprenden vapores inflamables</li> <li>· Materiales peligrosos para el medio ambiente, etc.</li> </ul>		
Fenómenos asociados:	Incendio Nube inflamable Nube tóxica Explosiones		
Efectos previstos:	Radiación térmica Efectos tóxicos Sobrepresiones Lanzamiento de proyectiles Toxicidad		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Cantidad pequeña de sustancia (&lt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Aislar hasta 25 m sólidos y 50 m líquidos	ZA: Hasta 100 m		
<b>Cantidad importante de sustancia (&gt; 300 kg sólidos / 200 l líquidos)</b>			
ZI: Hasta 100 m	ZA: Hasta 800 m		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de derrame o fuga:               <ul style="list-style-type: none"> <li>· Evacuar al personal no necesario para combatir la emergencia.</li> <li>· Dotar al personal de equipos de respiración autónomos.</li> <li>· Contener el derrame con arena limpia y seca.</li> </ul> </li> <li>- Producción de polvos:               <ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar en lo posible la producción de polvos, especialmente en los asbestos cuya inhalación constituye un peligro.</li> </ul> </li> <li>- En caso de incendio:               <ul style="list-style-type: none"> <li>· Aplicar extintores de polvo seco.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
Dada la diversa tipología de sustancias que se engloba en esta clase, a modo de ejemplo, se recoge el árbol de sucesos de un material peligroso para el medio ambiente.			

<b>FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES</b>		<b>Nº 15</b>	<b>Pág. 2/2</b>
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ESCENARIO CON SUSTANCIAS DE CLASE 9</b>		
<b>4. Árbol de sucesos (Cont.)</b>			
			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
<p>En las Figuras adjuntas, se representan las distancias de consecuencias para los accidentes en los que se encuentran involucrados con sustancias peligrosas varias clasificadas como Clase 9.</p> <p>Las distancias se han representado como círculos que permitan una más fácil visualización, con independencia de la dirección de viento dominante, que determinará para cada caso la zona afectada.</p> <p>Asimismo, en el Apartado 3.2.6 se han incluido los planos necesarios para la correcta visualización de las consecuencias. De esta manera, sólo será necesario superponer el centro de la figura en el lugar del plano donde ocurra el accidente, atendiendo a la escala indicada.</p>			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 18 Emergencias con sustancias peligrosas varias (Mercancías peligrosas Clase 9)			

## FIGURAS FICHA Nº 15

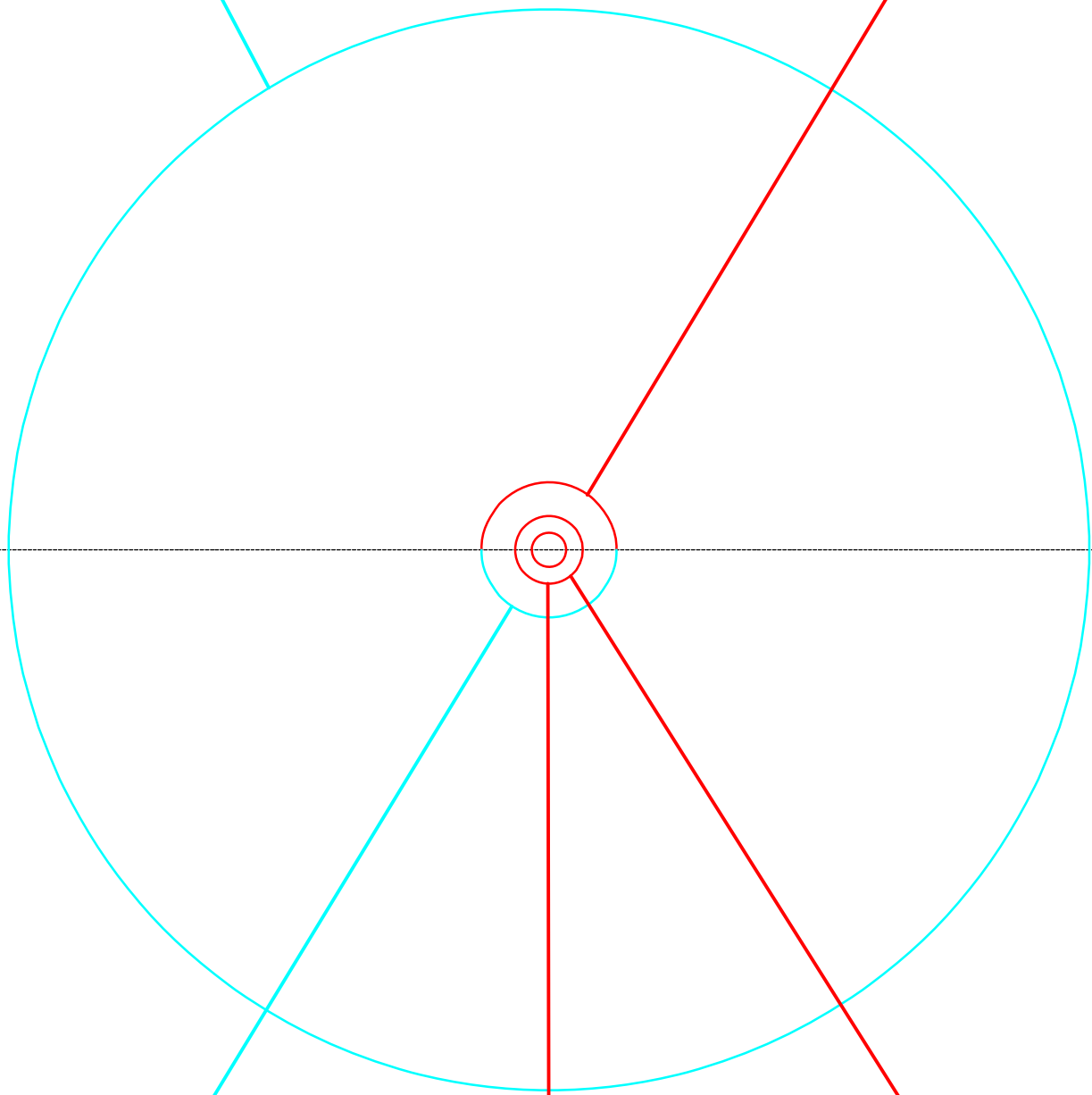
CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 800 m

CANTIDAD IMPORTANTE  
(> 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.I.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
(< 300 Kg SÓLIDOS/200 l LÍQUIDOS)  
Z.A.: 100 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO SÓLIDO (< 300 Kg)  
Z.I.: 25 m

CANTIDAD PEQUEÑA  
Y ESTADO LÍQUIDO (< 200 l)  
Z.I.: 50 m





PLAN DE AUTOPROTECCIÓN  
DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

Fecha rev. 0 Diciembre de 2012

ACCIDENTES CON SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS  
(CLASE 9)

VER PLANO: 1
ESC. 1:10.000



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 16	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>DESPLAZAMIENTO DE CONTENEDOR / REMOLQUE</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Desplazamiento de contenedor en altura y/o de remolque		
Fenómenos asociados:	Caída y pérdida del contenido		
Efectos previstos:	Aplastamiento de personas y materiales. Otros según carga		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
En función del contenido y si ha tenido lugar un derrame, consultar la Ficha de Riesgos aplicable según clase de material.			
En caso de no resultar derrame alguno las consecuencias se limitan al lugar donde se encuentra el contenedor.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
- Si no hay derrame, alertar y señalizar del peligro asociado al desplazamiento y/o caída del contenedor/remolque. Si el contenido se trata de una sustancia o mercancía peligrosa establecer las medidas de precaución en función de los riesgos asociados a la misma (Ver escenarios calculados en las Fichas de Riesgos aplicables).			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 20: Emergencia en la manipulación de contenedores, vehículos cisterna o tanques portátiles, conteniendo mercancías peligrosas. Procedimiento Nº VII. 8: Primeros Auxilios.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 17	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ACCIDENTE DE TRÁFICO TERRESTRE</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente de tráfico por carretera/ferrocarril, con involucración o no de sustancias peligrosas		
Fenómenos asociados:	Colisión de vehículos (ferrocarril, camiones, automóviles) Atropello de personas Derrame de sustancias o mercancías peligrosas transportadas Nubes inflamables y/o tóxicas Explosiones		
Efectos previstos:	Daños personales (víctimas) Daños materiales Radiación térmica Sobrepresiones Lanzamiento de proyectiles Toxicidad		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
En función de la sustancia clase de mercancía involucrada consultar la Ficha de Riesgo aplicable según clase de material. En caso de no involucrar mercancía peligrosa las consecuencias se localizarán en la zona del accidente.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.33: Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril. Procedimiento Nº VII. 8: Primeros Auxilios.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 18	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p align="center"><b>INCENDIO EN EDIFICIO/LOCAL, MAQUINARIA, CENTRO DE TRANSFORMACIÓN, SUBESTACIÓN ELÉCTRICA O LÍNEA ELÉCTRICA</b></p>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Incendio en edificio/local, maquinaria, centro de transformación subestación eléctrica o línea eléctrica		
Fenómenos asociados:	Generación de llamas y humos tóxicos		
Efectos previstos:	Radiación térmica Toxicidad		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Pérdidas materiales importantes con posibilidad de presencia de víctimas.</b>			
Zona de Intervención:	Edificio/local, maquinaria, centro de transformación subestación eléctrica o línea eléctrica afectado y posibles autorizaciones o concesiones cercanas que puedan verse afectadas.		
Zona de Alerta:	En general, 100 m a partir de la Zona de Intervención.		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizar los medios de lucha contra incendios considerando tanto los sistemas automáticos como manuales.</li> <li>- Cortar el suministro eléctrico.</li> <li>- No emplear en la extinción agua hasta que se haya asegurado el corte de suministro eléctrico.</li> </ul>			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.5: Fuego en edificios. Procedimiento Nº VII.21: Incendio en transformadores/subestaciones. Procedimiento Nº VII.39: Incidente/accidente en línea eléctrica. Procedimiento Nº VII. 8: Primeros Auxilios.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 19	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>CAÍDA DE ESTRUCTURAS/CASCOTES/VOLADIZOS</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Caída accidental de elementos estructurales, cascotes o voladizos		
Fenómenos asociados:	Daños personales Caída de objetos. Aplastamiento. Posible Incendio o explosión. Radiación térmica Sobrepresión Lanzamiento de proyectiles y fragmentos		
Efectos previstos:	Daños materiales y personales. Posible efecto dominó.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Víctimas en la zona del accidente. Graves daños a las instalaciones. Devastación en zona de caída. Posible efecto dominó sobre instalaciones contiguas.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
- Según las consecuencias del accidente, seguir los Procedimientos Generales de Actuación ante Emergencias incluidos en el Anexo VII.			





FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 20	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p><b>SEGURIDAD CIUDADANA, AMENAZA DE BOMBA, TERRORISMO O ACTOS VANDÁLICOS</b></p>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Actos que afectan a la seguridad ciudadana en zona de servicio, concesión o buque.		
Fenómenos asociados:	Posible explosión. Interrupción del desarrollo normal de la actividad portuaria.		
Efectos previstos:	Posibles daños personales y/o a las instalaciones. Sobrepresiones. Lanzamiento de proyectiles y/o fragmentos.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
En función del acto o emergencia tipo antisocial que se trate las consecuencias podrán tener mayor o menor alcance.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
- Aviso a la Policía Nacional y a la Guardia Civil.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 37: Amenaza de bomba			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 21	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ACCIDENTE POR FENÓMENOS NATURALES PELIGROSOS</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Inundaciones, lluvias torrenciales, huracanes, tormentas, ...		
Fenómenos asociados:	Daños en las instalaciones. Posible rotura de recipientes / depósitos provocando la fuga de mercancía Posibles daños humanos.		
Efectos previstos:	Vertido al agua de objetos o mercancías. Contaminación marina.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
En función de los daños y si hay derrame, consultar las Fichas de Riesgos aplicables según tipo de material.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
- Tomar medidas preventivas a adoptar e informarse a través de Protección Civil del fenómeno natural previsto en la zona y la evolución esperada.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 36: Fenómeno natural peligroso			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 22	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>INCENDIO/EXPLOSIÓN DE BUQUE O EMBARCACIÓN</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Incendio o explosión de un buque o embarcación		
Fenómenos asociados:	Generación de llamas posibles humos tóxicos Emisión de gases inflamables Posible vertido al mar de sustancias Posible hundimiento del buque o embarcación Generación de ondas de presión por la explosión		
Efectos previstos:	Radiación térmica Toxicidad Contaminación marina Sobrepresiones Lanzamiento de proyectiles		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<b>Pérdidas materiales importantes con posibilidad de presencia de víctimas.</b>			
Zona de Intervención:	Propio buque o embarcación afectada dependiendo si están atracados considerar otros equipos cercanos que puedan verse afectados.		
Zona de Alerta:	En general, 100 m a partir de la Zona de Intervención.		
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
- Cese de todas las operaciones de carga y descarga si estuviera realizando carga de combustible.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 25: Incendio / Explosión de un buque o embarcación			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 23	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ABORDAJE</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Abordaje de buques atracados o navegando		
Fenómenos asociados:	Víctimas, derrames de sustancias peligrosas y posible hundimiento de buques		
Efectos previstos:	Daños personales (víctimas) Daños materiales en buques Contaminación marina Contacto violento entre dos o más buques / embarcación provocando daños materiales.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Según evolución del accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino, con la posibilidad de presencia de víctimas, así como de pérdidas materiales importantes. En función de la gravedad puede producirse el vuelco o hundimiento del buque.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 26: Colisión de buques (contra elementos fijos, elementos fondeados, etc) y/o abordaje.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 24	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>VARADA</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Varada, embarrancada o encallada involuntaria de un barco en fondo duro, la costa o un bajo		
Fenómenos asociados:	En caso de impacto puede ocurrir derrames de sustancias peligrosas y posible hundimiento de buques		
Efectos previstos:	Daños personales (victimas)		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Según evolución del accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino, con la posibilidad de presencia de víctimas, así como pérdidas materiales importantes.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
- -			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.27: Varada / Averías o parada de máquinas a bordo / abandono de buque.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 25	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p align="center"><b>COLISIÓN DE BUQUES (CONTRA ELEMENTOS FIJOS, ELEMENTOS FONDEADOS, ETC)</b></p>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Colisión de buques contra elementos fijos o fondeado		
Fenómenos asociados:	Víctimas, derrames de sustancias peligrosas y posible hundimiento de buques		
Efectos previstos:	Daños personales (víctimas) Daños materiales en buques/atraque Contaminación marina Colisión entre buque / embarcación y una instalación portuaria/elemento fijo o fondeado.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
El accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino, con la posibilidad de presencia de víctimas, así como de pérdidas materiales importantes.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 26 : Colisión de buques (contra elementos fijos, elementos fondeados, etc) y/o abordaje.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 26	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>DAÑOS A LA ESTRUCTURA DEL BUQUE (VÍA DE AGUA, GRIETAS)</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Se produce o hay riesgo de producirse una vía de agua en un buque que requiere la arribada forzosa en lugar seguro.		
Fenómenos asociados:	Entrada de agua en buque generando inundación.		
Efectos previstos:	Posible hundimiento si no se achica la entrada de agua. Contaminación marina.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<p>Pérdidas materiales importantes y posible presencia de víctimas.</p> <p>En función del contenido del buque, consultar fichas de riesgos aplicables según clase de material involucrado.</p> <p>Si ha tenido lugar un derrame, el accidente tendrá consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino.</p>			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 28: Daños a la estructura del buque (grietas, vías de agua).			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 27	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>AVERÍAS / PARADA DE MÁQUINAS</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Avería o parada de máquinas de un buque.		
Fenómenos asociados:	En una evolución desfavorable puede llegar a ocurrir desde un derrame de sustancias peligrosas hasta posible hundimiento del buque		
Efectos previstos:	Daños personales (víctimas) Daños materiales en buque Contaminación marina		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Según sea la naturaleza de la avería el accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino, con la posibilidad de presencia de víctimas, así como pérdidas materiales importantes.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
- -			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.27: Varada / Averías o parada de máquinas a bordo / abandono de buque.			







FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 28	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>ABANDONO DE BUQUE</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Abandono de buque por parte de la tripulación		
Fenómenos asociados:	En caso de impacto puede llegar a ocurrir desde un derrame de sustancias peligrosas hasta posible hundimiento del buque		
Efectos previstos:	Daños materiales Contaminación marina		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Según evolución el accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino, con la posibilidad de presencia de víctimas, así como pérdidas materiales importantes.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.27: Varada / Averías o parada de máquinas a bordo / abandono de buque.			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 29	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>HUNDIMIENTO DE BUQUE</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Hundimiento de buque atracado, fondeado, navegando o a la deriva en zona de servicio		
Fenómenos asociados:	Derrame de sustancias peligrosas al agua.		
Efectos previstos:	Contaminación marina		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<p>Pérdidas materiales importantes y posible presencia de víctimas.</p> <p>En función del contenido del buque, consultar las Fichas de Riesgos aplicables incluidas con anterioridad en el presente Estudio de Seguridad dependiendo de la clase de mercancía involucrada.</p> <p>Si ha tenido lugar un derrame, el accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino.</p> <p>En caso de no resultar derrame alguno, las consecuencias se localizan en el lugar donde esté volcado o hundido el buque.</p>			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
No aplica.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 29: Vuelco / Hundimiento.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 30	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>VUELCO DE BUQUE</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Vuelco de buque atracado, fondeado, navegando o a la deriva en zona de servicio		
Fenómenos asociados:	Derrame de sustancias peligrosas al agua.		
Efectos previstos:	Contaminación marina		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
<p>Pérdidas materiales importantes y posible presencia de víctimas.</p> <p>En función del contenido del buque, consultar las Fichas de Riesgos aplicables incluidas con anterioridad en el presente Estudio de Seguridad dependiendo de la clase de mercancía involucrada.</p> <p>Si ha tenido lugar un derrame, el accidente podrá tener consecuencias medioambientales graves por contaminación del medio marino.</p> <p>En caso de no resultar derrame alguno, las consecuencias se localizan en el lugar donde esté volcado o hundido el buque.</p>			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 29: Vuelco / Hundimiento.			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 31	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>CAÍDA AL MAR DE TRIPULANTE O PASAJERO</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Accidente que tiene asociado o puede llegar a tener consecuencias sobre los trabajadores o personas en áreas de zona de servicio, el muelle, concesión o buque.		
Fenómenos asociados:	Daños físicos sobre personas.		
Efectos previstos:	Lesiones personales.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Localizadas en el propio lugar del accidente. Daños personales.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 35: Caída al mar de tripulante o pasajero.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 32	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>TODO TIPO DE DAÑOS PERSONALES (PERSONAL EN TIERRA, TRIPULACIÓN Y PASAJE)</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Cualquier incidente o suceso imprevisto que tiene asociado o puede llegar a tener consecuencias sobre personas (personal en tierra, tripulación y pasaje), en áreas de zona de servicio, el muelle, concesión o buque.		
Fenómenos asociados:	Daños físicos sobre personas.		
Efectos previstos:	Lesiones personales.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Localizadas en el propio lugar del accidente. Daños personales.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 32: Todo tipo de daños personales (personal en tierra, tripulación y pasaje).			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 33	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>EMERGENCIA SANITARIA A BORDO</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Cualquier tipo de emergencia sanitaria a bordo, incluyendo contagio por COVID.		
Fenómenos asociados:	Daños físicos sobre personas.		
Efectos previstos:	Lesiones personales.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Localizadas en el propio lugar del accidente. Daños personales.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
No aplica.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.34: Emergencia sanitaria a bordo. En caso de contagio por COVID debe seguirse el protocolo COVID definido en el Puerto.			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 34	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>DAÑOS AL MEDIOAMBIENTE (VERTIDOS POR AVERÍAS, EN OPERACIONES DE SUMINISTRO O CAÍDA DE MERCANCIAS)</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Contaminación de dársenas, puertos deportivos, náuticas, zona de fondeo o zona de servicios de origen desconocido. Activación del PIM de la APBC.		
Fenómenos asociados:	Vertido de producto al mar.		
Efectos previstos:	Contaminación marina.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Consultar fichas de riesgos aplicables según clase de material involucrado.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
No aplica.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 31: Daños al medioambiente (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías).			

FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 35	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<p align="center"><b>BUQUE A LA DERIVA /GARREANDO EN ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO</b></p>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Buque en navegación, abandonado o fondeado en Zona de Servicio del Puerto que se es incapaz de gobernar, y puede ser requerida su recogida a lugar de refugio.		
Fenómenos asociados:	Posible colisión o embarrancada		
Efectos previstos:	Daños personales (víctimas) Daños materiales Posible contaminación marina. Pérdidas materiales.		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Si hay colisión o embarrancada, importantes daños materiales y posible hundimiento del buque. Posibilidad de presencia de víctimas. Si ha tenido lugar un derrame, consultar el alcance de consecuencias en función del tipo de mercancía involucrada.			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
-			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La restricción o incluso prohibición de la navegación en la zona.</li> <li>- Según alcance puede ser necesario realizar operaciones de salvamento.</li> <li>- Puede ser requerida la arribada forzosa en Zona II de aguas.</li> <li>- Uno o varios buques pueden impedir o estorbar el libre acceso/tránsito por el puerto.</li> <li>- Acogida del buque siniestrado en lugar de refugio.</li> <li>- Avería o daño en buque que porta mercancías peligrosas/radioactivas o en condiciones excepcionales.</li> <li>- Peligro o riesgo grave de hundimiento de buque.</li> <li>- Puede quedar el buque atracado y sin tripulación.</li> </ul>			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII.30: Buque a la deriva, o garreando, en zona de servicios del Puerto.			



FICHA DE RIESGOS DE ACCIDENTES		Nº 36	Pág. 1/1
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<b>VÍCTIMA POR ACCIDENTE DE TRÁFICO EN CARRETERA O A CAUSA DEL FERROCARRIL.</b>		
<b>1. Descripción de hipótesis accidental</b>			
Descripción:	Víctimas por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril		
Fenómenos asociados:	Daños físicos sobre personas. Daños materiales		
Efectos previstos:	Daños materiales Lesiones personales		
<b>2. Alcance de consecuencias</b>			
Daños materiales localizados en el propio lugar del accidente. Daños personales, víctimas en el lugar del accidente			
<b>3. Medidas de seguridad, salvaguardias</b>			
No aplica.			
<b>4. Árbol de sucesos</b>			
No aplica.			
<b>5. Representación alcance de consecuencias</b>			
No aplica.			
<b>6. Posibles escenarios de emergencia</b>			
No aplica.			
<b>7. Procedimiento aplicable del Anexo VII</b>			
Procedimiento Nº VII. 33: Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril.			

### 3.3.5 RELACIÓN DE ACCIDENTES

En el presente capítulo se relacionan los resultados obtenidos en la identificación de los riesgos de accidentes, así como en la estimación del análisis de efectos y consecuencias correspondientes a las Zona de Alerta y Zona de Intervención de estos; tanto para los escenarios con responsabilidad de la APBC, como para los escenarios que son responsabilidad directa de las concesiones o de Capitanía Marítima.

Los resultados se incluyen en forma de Tabla, donde por zonas se indican las hipótesis accidentales identificadas, y la Ficha de Riesgos asociadas. Estas Fichas son las incluidas en el apartado anterior.

Asimismo, se establece la categoría de accidente para cada uno de los escenarios en función de los resultados obtenidos del análisis de efectos y consecuencias realizado en el presente Plan de Autoprotección.

Cabe destacar que la identificación de los escenarios de accidente se ha realizado atendiendo al origen de la situación de riesgo y a las responsabilidades de actuación ante una emergencia. Por tanto, los escenarios de accidente pueden clasificarse en función de la ubicación en la que tienen lugar, distinguiéndose dos Ámbitos de Servicio del Puerto Bahía de Cádiz:

#### Ámbito I: Áreas de uso general o concesiones y autorizaciones

**A. En zonas de Servicio de uso general dependientes de la APBC**

**B. En zonas de Servicio dependientes de las concesiones/autorizaciones.**

#### Ámbito II: Áreas de uso general con buque implicado

**C. En zona marítima.**

En caso de accidente en la Zona Marítima, la APBC actuaría según las indicaciones de Capitanía Marítima.

En la Tabla 3.4 se presenta la relación final de posibles accidentes que pueden producirse en la Zona de Servicio dependiente de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz. Por otra parte, en la Tabla 3.5 se incluye la relación de accidentes identificados en cada concesión del Puerto Bahía de Cádiz, y en la Tabla 3.6 se recogen los accidentes marítimos, es decir, aquellos que se producen en buques.

En la Tabla 3.3 se indican aquellas concesiones que podrían generar algún riesgo por su actividad o por la presencia/manipulación de materias peligrosas, el resto de las concesiones o

autorizaciones cuyos riesgos se limitan al incendio del local/oficina se encuentran omitidas en dicha tabla.

La nomenclatura utilizada para designar el código a los escenarios en dichas tablas responde a la siguiente estructura:

**xxxx.yy.zz.**

Donde:

xxxx: conjunto de letras que caracteriza el área según se recoge en la Tabla 3.4.

yy: cifras que indica la posición de la concesión estudiada en el área. En el caso de que sólo haya una concesión por área, estos dígitos desaparecen

zz: número asignado al escenario dentro de la concesión

**TABLA 3.3  
CÓDIGO DE LAS ÁREAS**

<b>ZONAS DEL PUERTO DIRECTAMENTE GESTIONADAS POR APBC</b>	
<b>Área</b>	<b>Código empleado</b>
1. Zona de uso público	ZUP
2. Atraques en muelles	MUE
<b>ZONAS DEL PUERTO GESTIONADAS POR CONCESIONES</b>	
<b>Área</b>	<b>Código empleado</b>
1. Dársena de Cádiz.	CAD
2. Zona Franca.	ZFRA
3. Dársena de la Cabezuela-Puerto Real.	CABE
4. Dársena de El Puerto de Santa María.	STAM
5. Puerto Sherry.	SHER
6. Buques atracados en concesiones.	BUQ
7. Transporte terrestre.	TTER
<b>ACCIDENTES MARÍTIMOS</b>	
<b>Área</b>	<b>Código empleado</b>
1. Buques fondeados en la Bahía de Cádiz	ACM

**TABLA 3.4**  
**ESCENARIOS IDENTIFICADOS EN LA ZONA DE SERVICIO**  
**DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ**

<b>Código</b>	<b>Escenarios</b>	<b>Ficha</b>
ZUPB.1	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 1.	1
ZUPB.2	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 2.1.	2
ZUPB.3	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 2.2.	3
ZUPB.4	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 2.3.	4
ZUPB.5	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 3.	5
ZUPB.6	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 4.1.	6
ZUPB.7	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 4.2.	7
ZUPB.8	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 4.3.	8
ZUPB.9	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 5.1.	9
ZUPB.10	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 5.2.	10
ZUPB.11	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 6.1.	11
ZUPB.12	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 6.2.	12
ZUPB.13	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 7.	13
ZUPB.14	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 8.	14
ZUPB.15	Accidente en el transporte por carretera de sustancias de Clase 9.	15
ZUPB.16	Desplazamiento accidental de contenedor/remolque	16
ZUPB.17	Accidente de tráfico terrestre	17
ZUPB.19	Incendio en local y/o edificio, centro, maquinaria, C.T., subestación,	18
ZUPB.20	Caída de estructuras/cascotes/voladizos	19
ZUPB.21	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos vandálicos	20
ZUPB.22	Accidente por fenómenos naturales peligrosos	21
MUE.1	Incendio/explosión de buque atracado.	22
MUE.2	Abordaje	23
MUE.3	Varada	24
MUE.4	Colisión entre buques o buques con cantil/estructura	25
MUE.5	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
MUE.6	Averías / Parada de máquinas	27
MUE.7	Abandono de buque	28
MUE.8	Hundimiento de un buque	29
MUE.9	Vuelco	30
MUE.10	Caída al mar	31
MUE.11	Todo tipo de daños personales (personal en tierra, tripulación y pasaje)	32
MUE.12	Emergencia sanitaria	33
MUE.13	Daños medioambientales (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías)	34
MUE.14	Buque a la deriva / garreando	35
MUE.15	Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril	36

**TABLA 3.5  
 ESCENARIOS IDENTIFICADOS EN LAS CONCESIONES  
 DEL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ**

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
DÁRSENA DE CÁDIZ	REAL CLUB NÁUTICO DE CÁDIZ	CAD.1.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de Clase 3	5
		CAD.1.2	Desplazamiento accidental de embarcaciones durante el uso de la rampa	16
		CAD.1.3	Incendio en local	18
		CAD.1.4	Colisión entre buques y/o buques con pantalán / cantil	25
		CAD.1.5	Incendio / explosión buque atracado	22
		CAD.1.6	Buque a la deriva por la rotura de estachas	35
		CAD.1.7	Varada	24
		CAD.1.8	Averías o Parada de máquinas	27
		CAD.1.9	Abandono de buque	28
		CAD.1.10	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	28
		CAD.1.11	Emergencia sanitaria: por accidente de tripulación de buques	29
		CAD.1.12	Contaminación marina accidental	30
	CONCASA	CAD.2.1	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 2.1.	2
		CAD.2.2	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 2.2.	3
		CAD.2.3	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba sustancias de la clase 2.3.	4
		CAD.2.4	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 3.	5
		CAD.2.5	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 4.1.	6
		CAD.2.6	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 4.2.	7
		CAD.2.7	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 4.3.	8

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
		CAD.2.8	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de la clase 5.1.	9
		CAD.2.9	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 5.2.	10
		CAD.2.10	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 6.1.	11
		CAD.2.11	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 6.2.	12
		CAD.2.12	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 7.	13
		CAD.2.13	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 8.	14
		CAD.2.14	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 9.	15
		CAD.2.15	Desplazamiento accidental de contenedor / remolque	16
		CAD.2.16	Accidente de tráfico terrestre	17
		CAD.2.17	Víctima por accidente	36
		CAD.2.18	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
		CAD.2.19	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		CAD.2.20	Vuelco o hundimiento de buque	30
		CAD.2.21	Incendio o explosión en buque atracado	22
		CAD.2.22	Buque a la deriva / garreando	35
		CAD.2.23	Varada	24
		CAD.2.24	Averías o Parada de máquinas	27
		CAD.2.25	Abandono de buque	28
		CAD.2.26	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
		CAD.2.27	Emergencia sanitaria	33
		CAD.2.28	Todo tipo de daños personales	32
		CAD.2.29	Contaminación marina accidental	34
	P.I.F.	CAD.3.1	Escape de sustancias de refrigerantes de la clase 2.2	3

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
		CAD.3.2	Desplazamiento accidental de un contenedor / remolque en muelles de carga / descarga	16
		CAD.3.3	Incendio en local y/o edificio	18
	ESTACIÓN MARÍTIMA	CAD.4.1	Incendio en local y/o edificio	18
	TERMINALES PASAJEROS DE CRUCEROS	CAD.5.1	Incendio en local y/o edificio	18
		CAD.5.2	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo	20
	TERMINAL PASAJEROS DE TRÁFICO INTERIOR	CAD.7.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de Clase 3	5
		CAD.7.2	Incendio en local y/o edificio	18
		CAD.7.3	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo	20
	ANTIGUA LONJA DE PESCADOS DE CÁDIZ	CAD.9.1	Escape de sustancias de refrigerantes de la clase 2.2	3
		CAD.9.2	Incendio en local y/o edificio	18
	MARISCOS ÁNGEL GONZÁLEZ	CAD.10.1	Accidente y escape de sustancias de refrigerantes de la clase 2.2	3
		CAD.10.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de Clase 3	5
		CAD.10.3	Incendio en local y/o edificio	18
	HIBERO, S.L.	CAD.11.1	Accidente y escape de sustancias de refrigerantes de la clase 2.2	3
		CAD.11.2	Incendio en local y/o edificio	18
	RICARDO FUENTES	CAD.12.1	Accidente y escape de sustancias de refrigerantes de la clase 2.2	3
		CAD.12.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de Clase 3	5
		CAD.12.3	Incendio en local y/o edificio	18
	TERMINAL DE CARGA RODADA DE CANARIAS	CAD.14.1	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 1	1
		CAD.14.2	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 2.1	2
CAD.14.3		Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 2.2	3	
CAD.14.4		Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 2.3	4	

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
		CAD.14.5	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 3	5
		CAD.14.6	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 4.1	6
		CAD.14.7	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 4.2	7
		CAD.14.8	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 4.3	8
		CAD.14.9	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 5.1	9
		CAD.14.10	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 5.2	10
		CAD.14.11	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 6.1	11
		CAD.14.12	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 6.2	12
		CAD.14.13	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 7	13
		CAD.14.14	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 8	14
		CAD.14.15	Accidente en el transporte, manipulación y operaciones de estiba de sustancias de la clase 9	15
		CAD.14.16	Desplazamiento accidental de contenedor / remolque	16
		CAD.14.17	Accidente de tráfico terrestre	17
		CAD.14.18	Incendio en local y/o edificio	18
		CAD.14.19	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
		CAD.14.20	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		CAD.14.21	Vuelco de buque	30
		CAD.14.22	Hundimiento de buque	29
		CAD.14.23	Incendio o explosión en buque atracado	22



Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
		CAD.14.24	Buque a la deriva / garreando	35
		CAD.14.25	Varada	24
		CAD.14.26	Averías / Parada de máquinas	27
		CAD.14.27	Abandono de buque	28
		CAD.14.28	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
		CAD.14.29	Emergencia sanitaria	33
		CAD.14.30	Todo tipo de daños personales	32
		CAD.14.31	Contaminación marina accidental	34
	LONJA DE CÁDIZ	CAD.15.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de botellas con sustancias de la clase 2.1	2
		CAD.15.2	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
		CAD.15.3	Incendio en local y/o edificio	18
		CAD.15.4	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
	NAZARENA DE HIELO, S.L.	CAD.16.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de botellas con sustancias de la clase 2.1	2
		CAD.16.2	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
		CAD.16.3	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.3	4
		CAD.16.4	Incendio en local y/o edificio	18
	TUBÍO ALVAREZ	CAD.17.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de botellas con sustancias de la clase 2.1	2
		CAD.17.2	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
		CAD.17.3	Incendio en local y/o edificio	18
	OCEAN SEA CIA INTERNACIONAL	CAD.18.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de botellas con sustancias de la clase 2.1	2
		CAD.18.2	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
		CAD.18.3	Incendio en local y/o edificio	18
	CEPSA PETROPESCA	CAD.19.1	Accidente por el transporte, almacenamiento y realización de operaciones de carga y descarga de sustancias de la clase 3	5
CAD.19.2		Incendio en local y/o edificio	18	

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha	
		CAD.19.3	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25	
		CAD.19.4	Vuelco de buque	30	
		CAD.19.5	Hundimiento de buque	29	
		CAD.19.6	Incendio o explosión en buque atracado	22	
		CAD.19.7	Buque a la deriva / garreando	35	
		CAD.19.8	Varada	24	
		CAD.19.9	Averías / Parada de máquinas	27	
		CAD.19.10	Abandono de buque	28	
		CAD.19.11	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26	
		CAD.19.12	Emergencia sanitaria	33	
		CAD.19.13	Todo tipo de daños personales	32	
		CAD.19.14	Contaminación marina accidental	34	
		INSTITUTO DE OCEANOGRAFÍA	CAD.20.1	Incendio en local y/o edificio	18
		MARISCOS CORTEMAR	CAD.21.1	Accidente en el almacenamiento y utilización de botellas de sustancias de la clase 2.1	2
CAD.21.2	Escape de sustancias de la clase 2.2		3		
CAD.21.3	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 3		5		
CAD.21.5	Incendio en local y/o edificio		18		
INDALBI, SUR	CAD.22.1	Incendio en local y/o edificio	18		
OMEGA DE ELECTRICIDAD	CAD.23.1	Incendio en local y/o edificio	18		
BEFESA, S.A.	CAD.25.1	Incendio en local y/o edificio	18		
RENASUR, S.A.	CAD.26.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.1	2		
	CAD.26.2	Incendio en local y/o edificio	18		
SERTRAIN, S.L.	CAD.27.1	Incendio en local y/o edificio	18		
POLISUR 2000, S.A.	CAD.28.1	Incendio en la instalación	18		
LOCALES 400	CAD.29.1	Incendio en local y/o edificio	18		
LOCALES 500	CAD.30.1	Incendio en local y/o edificio	18		
ZONA REDEROS	CAD.31.1	Incendio en local y/o edificio	18		

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
NAVANTIA CÁDIZ		CAD.32.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.1	2
		CAD.32.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 3	5
		CAD.32.3	Desplazamiento accidental de contenedor / remolque / piezas	16
		CAD.32.4	Accidente de tráfico terrestre	17
		CAD.32.5	Víctima por accidente	36
		CAD.32.6	Incendio en local y/o edificio	18
		CAD.32.7	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
		CAD.32.8	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		CAD.32.9	Vuelco o hundimiento de buque	30
		CAD.32.10	Incendio o explosión en buque atracado	22
		CAD.32.11	Buque a la deriva / garreando	35
		CAD.32.12	Varada	24
		CAD.32.13	Averías o Parada de máquinas	27
		CAD.32.14	Abandono de buque	28
		CAD.32.15	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
		CAD.32.16	Emergencia sanitaria	33
		CAD.32.17	Todo tipo de daños personales	32
		CAD.32.18	Contaminación marina accidental	34
DÁRSENA DE ZONA FRANCA	HARINERA VILAFRANQUINA	ZFRA.1.1	Incendio y explosión por el almacenamiento de cereales y harinas	18
		ZFRA.1.2	Caída de estructuras /cascotes/voladizos en operaciones con pórtico	19
	A.V.T.S	ZFRA.2.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.1	2
		ZFRA.2.2	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
		ZFRA.2.3	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.3	4
		ZFRA.2.4	Incendio en local/edificio	18

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
	OLIVIA PRETROLEUM	ZFRA.3.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 3	5
		ZFRA.3.2	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		ZFRA.3.3	Vuelco de buque	30
		ZFRA.3.4	Hundimiento de buque	29
		ZFRA.3.5	Incendio o explosión en buque atracado	22
		ZFRA.3.6	Buque a la deriva / garreando	35
		ZFRA.3.7	Varada	24
		ZFRA.3.8	Averías / Parada de máquinas	27
		ZFRA.3.9	Abandono de buque	28
		ZFRA.3.10	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
		ZFRA.3.11	Emergencia sanitaria	33
		ZFRA.3.12	Todo tipo de daños personales	32
		ZFRA.3.13	Contaminación marina accidental	34
DÁRSENA DE CABEZUELA	PUMA ENERGÍA	CABE.1.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.1	2
		CABE.1.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 3	5
		CABE.1.3	Incendio y explosión en sala de calderas, centro de transformación y oficinas.	18
		CABE.1.4	Accidente en el transporte por carretera y operaciones de carga / descarga por tubería de la clase 9	15
	AGENCIA MARÍTIMA CONDEMINAS, S.A.	CABE.2.1	Accidente en el transporte por carretera y operaciones de carga / descarga a granel de la clase 4.1	6
		CABE.2.2	Accidente en el transporte por carretera y operaciones de carga / descarga a granel de la clase 8	14
		CABE.2.3	Incendio y explosión en nave de almacenamiento de cereales y harinas	18
	ERSHIP, S.A.	CABE.3.1	Incendio y explosión en depósito de gasoil y grúa móvil.	5
		CABE.3.2	Accidente en el transporte por carretera y operaciones de carga / descarga a granel de la clase 5.1	9

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
	AGENCIA MARÍTIMA PORTILLO, S.A.	CABE.3.3	Incendio y explosión en depósito de aceite y biodiesel	18
		CABE.4.1	Incendio y explosión en depósito de gasoil y grúa móvil.	5
		CABE.4.2	Incendio y explosión en almacén por almacenamiento de cereales.	18
	ALMACENES MARÍTIMOS DEL SUR, S.A	CABE.5.1	Incendio y explosión en almacén por almacenamiento de clinker	18
	ÁREA DE SERVICIOS LA CABEZUELA, S.L.	CABE.6.1	Incendio y explosión en tanque de gasolina y gasóleo	5
	NAVANTIA PUERTO REAL	CABE.7.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.1	2
		CABE.7.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 3	5
		CABE.7.3	Desplazamiento accidental de contenedor / remolque / piezas	16
		CABE.7.4	Accidente de tráfico terrestre	17
		CABE.7.5	Víctima por accidente	36
		CABE.7.6	Incendio en local y/o edificio	18
		CABE.7.7	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
		CABE.7.8	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		CABE.7.9	Vuelco de buque	30
		CABE.7.10	Hundimiento de buque	29
		CABE.7.11	Incendio o explosión en buque atracado	22
		CABE.7.12	Buque a la deriva / garreando	35
		CABE.7.13	Varada	24
		CABE.7.14	Averías / Parada de máquinas	27
		CABE.7.15	Abandono de buque	28
CABE.7.16		Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26	
CABE.7.17		Emergencia sanitaria	33	
CABE.7.18	Todo tipo de daños personales	32		
CABE.7.19	Contaminación marina accidental	34		

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA	DRAGADOS OFF SHORE	CABE.8.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 2.1	2
		CABE.8.2	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancias de la clase 3	5
		CABE.8.3	Desplazamiento accidental de contenedor / remolque / piezas	16
		CABE.8.4	Accidente de tráfico terrestre	17
		CABE.8.5	Víctima por accidente	36
		CABE.8.6	Incendio en local y/o edificio	18
		CABE.8.7	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
		CABE.8.8	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		CABE.8.9	Vuelco de buque	30
		CABE.8.10	Hundimiento de buque	29
		CABE.8.11	Incendio o explosión en buque atracado	22
		CABE.8.12	Buque a la deriva / garreando	35
		CABE.8.13	Varada	24
		CABE.8.14	Averías / Parada de máquinas	27
		CABE.8.15	Abandono de buque	28
		CABE.8.16	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
		CABE.8.17	Emergencia sanitaria	33
		CABE.8.18	Todo tipo de daños personales	32
		CABE.8.19	Contaminación marina accidental	34
DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA	ROMERIJO, S.A.	STAM.1.1	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
		STAM.1.2	Incendio en la instalación	18
	CEPSA - PETROPESCA	STAM.2.1	Incendio y explosión en tanque de almacenamiento de gasoil	5
		STAM.2.2	Colisión entre buques o buques con cantil / estructura	25
		STAM.2.3	Vuelco de buque	30
		STAM.2.4	Hundimiento de buque	29
		STAM.2.5	Incendio o explosión en buque atracado	22
		STAM.2.6	Buque a la deriva / garreando	35

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha	
		STAM.2.7	Varada	24	
		STAM.2.8	Averías / Parada de máquinas	27	
		STAM.2.9	Abandono de buque	28	
		STAM.2.10	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26	
		STAM.2.11	Emergencia sanitaria	33	
		STAM.2.12	Todo tipo de daños personales	32	
		STAM.2.13	Contaminación marina accidental	34	
		TOP OIL	STAM.3.1	Incendio y explosión en tanque de almacenamiento de gasolina y gasoil	5
		FÁBRICA DE HIELO PORTUENSE, S.A.	STAM.4.1	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.3	4
	STAM.4.2		Incendio en la instalación	18	
		LOCALES 200	STAM.5.1	Incendio en local	19
		LOCALES EXPORTADORES	STAM.6.1	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
			STAM.6.2	Incendio en la instalación	19
		LONJA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA	STAM.7.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de botellas con sustancias de la clase 2.1	2
			STAM.7.2	Accidente y escape de sustancias de la clase 2.2	3
			STAM.7.3	Incendio en local y/o edificio	19
			STAM.7.4	Seguridad ciudadana, amenaza de bomba, terrorismo o actos	20
		LOCALES VENTA AL POR MAYOR	STAM.8.1	Accidentes y escapes de sustancias de la clase 2.2	3
			STAM.8.2	Incendio en la instalación	18
		CALADERO, S.A	STAM.9.1	Accidentes y escapes de sustancias de la clase 2.2	3
			STAM.9.2	Desplazamiento accidental de contenedor / remolque en muelle de carga	16
			STAM.9.3	Incendio en la instalación	18
		POLISUR 2000, S.A.	STAM.10.1	Incendio en la instalación	18
	FITOPLACTON MARINO, S.L.	STAM11.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancia de la clase 5.1	9	
		STAM11.2	Incendio en la instalación	18	

Área	Concesión	Código	Escenario	Ficha
	FUTUNA BLUE, S.L.	STAM12.1	Accidente por el almacenamiento y utilización de sustancia de la clase 2.2	9
		STAM12.2	Incendio en la instalación	18
	MARINA PUNTA EUROPA, S.L.	STAM13.1	Desplazamiento accidental de embarcaciones durante su elevación y/o descenso.	16
		STAM13.2	Incendio en la instalación	18



**TABLA 3.6**  
**ACCIDENTES MARÍTIMOS**

<b>Código</b>	<b>Escenarios</b>	<b>Ficha</b>
ACPM.1	Incendio/explosión de buque atracado.	22
ACPM.2	Abordaje	23
ACPM.3	Varada	24
ACPM.4	Colisión entre buques o buques con cantil/estructura	25
ACPM.5	Daños a la estructura del buque (Vía de agua, grietas)	26
ACPM.9	Averías / Parada de máquinas	27
ACPM.10	Abandono de buque	28
ACPM.11	Hundimiento de un buque	29
ACPM.12	Vuelco	30
ACPM.13	Caída al mar	31
ACPM.14	Todo tipo de daños personales (personal en tierra, tripulación y pasaje)	32
ACPM.15	Emergencia sanitaria	33
ACPM.16	Daños medioambientales (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías)	34
ACPM.17	Buque a la deriva / garreando	35
ACPM.18	Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril.	36

### **3.3.6 PLANOS ALCANCE DE CONSECUENCIAS**

Detrás de cada Ficha de Riesgo incluida en el Apartado 3.2.4, se incluyen las figuras de representación de las distancias de alcance de consecuencias, de los accidentes evaluados en el presente documento. Estas Figuras se han editado en papel de acetato, al objeto de poder situarlas en el plano en la localización que interese según el caso.

En el Anexo III. Planos se adjuntan los planos necesarios para la correcta visualización del alcance de consecuencias, así, en función de la ubicación del accidente, sólo será necesario superponer el centro de la figura correspondiente en la localización del accidente, haciendo uso del plano adecuado, según la escala.

En este sentido, en cada una de las figuras de representación de alcance de consecuencias, viene indicado el nombre y escala del plano que le corresponde.

Los Planos incluidos son los siguientes:

Planos 1-1, 1-2: Planos de localización de instalaciones (Escala 1:10.000)

Plano 2: Plano de localización de instalaciones (Escala 1:70.000)

### 3.4 IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LAS PERSONAS AFECTADAS A LA ACTIVIDAD Y AJENAS A LA MISMA

El personal presente en las instalaciones del Puerto Bahía de Cádiz, y que por tanto está más expuesto al riesgo causado por las diferentes actividades que se realizan en las concesiones del Puerto, puede clasificarse como sigue:

- A **Personal de la Administración.** Se trata del personal de entidades oficiales, como la Autoridad Portuaria, Sanidad, etc.
- B **Usuario de concesiones y empresas estibadores.** Comprende el personal de plantilla de la empresa (tanto administrativo como técnico y obrero).
- C **Portuario.** (Trabajadores portuarios): Personal fijo de Estigades y de empresa según la definición.
- D **Usuario transeúnte.** Comprende camioneros y sus ayudantes, agentes de aduanas y sus despachantes, consignatarios de buques y sus despachantes, etc.
- E **Tripulación.** Se trata del personal enrolado en los buques surtos en el puerto.
- F **Público.** Se trata de personal que accede a la zona libre, así como el pasaje.
- G **Contratista.** Personal técnico y empleados que se hallen ejecutando cualquier obra en el puerto.

Este personal oscila según se hallen buques atracados o no y según las operaciones que se efectúen.

El horario del personal de operaciones de las concesiones más importantes es, en general, de 24 horas al día, divididas en tres turnos. El personal de oficinas trabaja en jornada dividida o intensiva.

En este sentido, en la estructura organizativa en caso de emergencia en el Puerto establecida en el Capítulo 6 se indican los titulares, así como los suplentes, en función de los períodos laborales o vacacionales, quedando todo ello reflejado en el organigrama del Puerto.

## Capítulo 4. Inventario y descripción de las medidas y medios de autoprotección

## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO 4 INVENTARIO Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS Y MEDIOS DE AUTOPROTECCIÓN**

	<b>Página</b>
4.1 INVENTARIO Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS Y MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES DISPONIBLES EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.....	1
4.1.1 MEDIOS MATERIALES.....	1
4.1.2 MEDIOS HUMANOS .....	20
4.2 MEDIDAS Y MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES DISPONIBLES EN APLICACIÓN DE DISPOSICIONES ESPECÍFICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD .....	20
4.3 PLANOS ESPECÍFICOS .....	24

## 4.1 INVENTARIO Y DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS Y MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES DISPONIBLES EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

### 4.1.1 MEDIOS MATERIALES

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, de conformidad con el R.D. 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones de Protección Contra Incendios, dispone de los medios materiales para hacer frente a las posibles situaciones de emergencia derivadas de un incendio. Dichos medios se reparten por el Dominio Público Portuario y son instalados y mantenidos por empresa autorizada de conformidad con el reglamento mencionado y el RD. 560/2010, de 7 de mayo, por el que se establece el libre acceso a la prestación de servicios en materia de seguridad industrial.

Los medios materiales son extintores portátiles, bocas de incendio equipadas e hidrantes.

#### Extintores portátiles

INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ – OFICINAS PL. ESPAÑA				
Ubicación	Clase	Carga	Eficacia	Nº Placa
FURGONETA	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117517
CUARTO DE SERVIDORES	CO2	5 Kg.	89B	10629
CUARTO DE FOTOCOPIAS	ABC	3 Kg.	34B	9751
SALÓN DE ACTOS	ABC	6 Kg.	21A183BC	548205
PASILLO PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	621
SALÓN DE ACTOS	ABC	6 Kg.	27A183BC	548199
SALÓN DE ACTOS	ABC	6 Kg.	27A183BC	548204
CUARTO DE FICHEROS	ABC	6 Kg.	27A183BC	527424
CUARTO DE FICHEROS	ABC	6 Kg.	27A183BC	2016044965
CUARTO DE FICHEROS	ABC	6 Kg.	27A183BC	40754
CUARTO DE BOMBAS	CO2	5 Kg.	89B	390
ENTRADA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	209982
PASILLO 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	2016032406
PASILLO 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	21A113BC	209853
SALA DE ESTAR 1 PLANTA	ABC	2 Kg.	34B	B141048

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ – OFICINAS PL. ESPAÑA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
SALA DE ESPERA 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	21A113BC	209999
PASILLO 1 PLANTA	CO2	5 Kg.	89B	2705
PASILLO 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	2016044984
CUARTO SERVIDORES 1 PLANTA	CO2	5 Kg.	89B	2702
FICHEROS 1 PLANTA	ABC	2 Kg.	34B	17275
OFICINAS 1 PLANTA	ABC	2 Kg.	34B	B147965
OFICINAS 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117518
PASILLO 2 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117521
PASILLO 2 PLANTA	CO2	5 Kg.	89B	2711
PASILLO 2 PLANTA	ABC	6 Kg.	21A113BC	155552
3 PLANTA ESCALERA INTERIOR	ABC	6 Kg.	27A183BC	2016032407
4 PLANTA ESCALERA	ABC	6 Kg.	27A183BC	20160449
COCHE DE PRESIDENCIA	ABC	3 Kg.	70B	1035
PASILLO 2 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117522
ESCALERA DIRECTOR	ABC	6 Kg.	27A183BC	218565

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ – DÁRSENAS COMERCIAL Y PESQUERA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
ALMACÉN DE SEGURIDAD	ABC	6 Kg.	27A144BC	1229919
ALMACÉN DE SEGURIDAD	ABC	6 Kg.	27A183BC	217952
CENTRO DE TRASFORMACIÓN N 2	CO2	5 Kg.	89B	1572
CENTRO DE TRASFORMACIÓN N 6 ALMACÉN N 1	CO2	5 Kg.	89B	7180
CENTRO TRANSFORMACIÓN 5	CO2	5 Kg.	89B	2703
CENTRO TRANSFORMACION PUNTA DE SAN FELIPE	CO2	5 Kg.	89B	6082
CONTROL COMERCIAL POLICÍA PORTUARIA	ABC	6 Kg.	27A183BC	217973
CONTROL MARÍTIMO POLICÍA PORTUARIA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259895
INFORMÁTICA ENTRADA	CO2	2 Kg.	34B	B210925

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ – DÁRSENAS COMERCIAL Y PESQUERA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
INFORMÁTICA FONDO	ABC	6 Kg.	34A183BC	306317
INFORMÁTICA SERVIDORES	CO2	5 Kg.	89B	1565
LOCAL SINDICATO	ABC	6 Kg.	27A183BC	218000
LONJA CENTRAL ELÉCTRICA	CO2	5 Kg.	89B	2178
LONJA CUADRO ELÉCTRICO	ABC	6 Kg.	89B	18514
LONJA CUARTO MANGUERA	ABC	6 Kg.	89B	261820
LONJA CUARTO SERVIDORES	CO2	5 Kg.	89B	9909
LONJA OFICINA 1 PLANTA	CO2	2 Kg.	34B	21732
LONJA OFICINA 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	40755
LONJA OFICINA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	27A183BC	210480
LONJA SALA BOMBAS	ABC	6 Kg.	27A183BC	92825
LONJA SALA BOMBAS	ABC	6 Kg.	89B	579
OPERACIONES PORTUARIAS ENTRADA	ABC	9 Kg.	43A233BC	P1117564
OPERACIONES PORTUARIAS ENTRADA	CO2	5 Kg.	89B	2712
OPERACIONES PORTUARIAS OFICINA TÉCNICOS	ABC	6 Kg.	27A183BC	217912
PIF N 1	ABC	6 Kg.	27A144BC	101790
PIF N 2	ABC	6 Kg.	27A183BC	259908
PIF N 3	ABC	6 Kg.	34A233BC	1111
PIF N 4	ABC	6 Kg.	21A113BC	96
POLICÍA PORTUARIA CENTRO CONTROL	CO2	5 Kg.	89B	772
POLICÍA PORTUARIA HALL DE ENTRADA	CO2	2 Kg.	34B	141292
POLICÍA PORTUARIA HALL DE ENTRADA	ABC	6 Kg.	27A183BC	260477
POLICÍA PORTUARIA IMPRESORA	ABC	6 Kg.	34A233BC	2438
POLICÍA PORTUARIA IMPRESORA	ABC	6 Kg.	21A113BC	33
POLICÍA PORTUARIA PASILLO 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259910



<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ – DÁRSENAS COMERCIAL Y PESQUERA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
POLICÍA PORTUARIA PLANTA HALL DE ENTRADA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259912
POLICÍA PORTUARIA VESTUARIO MASCULINO	ABC	6 Kg.	27A183BC	259896
POLICÍA PORTUARIA VESTUARIO MASCULINO	ABC	6 Kg.	27A183BC	260486
SALA CONTRA INCENDIOS TERMINAL NUEVA	CO2	5 Kg.	89B	18708
TALLER ALBAÑILERÍA	ABC	6 Kg.	27A183BC	260489
TALLER ELECTRICIDAD	ABC	6 Kg.	27A183BC	260482
TALLER ELECTRICIDAD	CO2	5 Kg.	89B	10652
TALLER MECÁNICO	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117520
TALLER MECÁNICO	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117508
TALLER MECÁNICO	CO2	5 Kg.	89B	10685
TALLER PINTURA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259905
TALLERES 1 PLANTA AULA DE FORMACIÓN	ABC	6 Kg.	27A183BC	2017009535
TALLERES ALMACÉN	ABC	6 Kg.	27A183BC	217394
TALLERES ALMACÉN	ABC	6 Kg.	27A183BC	259899
TALLERES ALMACÉN	CO2	5 Kg.	89B	14405
TALLERES BALIZAMIENTO	CO2	5 Kg.	89B	15426
TALLERES BALIZAMIENTO	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117523
TALLERES GRUPO CONTRA INCENDIOS	ABC	6 Kg.	34B	B061962
TALLERES HALL DE ENTRADA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259891
TALLERES PASILLO 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	184068
TALLERES PASILLO 2	ABC	6 Kg.	27A183BC	260485
TALLERES PASILLO 3	ABC	6 Kg.	27A183BC	260471
TALLERES PASILLO 4	ABC	6 Kg.	27A183BC	260479
TALLERES PASILLO 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259888
TALLERES PASILLO 1 PLANTA	ABC	6 Kg.	27A183BC	259900

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ – NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
PCF - CENTRO DE TRANSF.	CO2	5 Kg.	89B	607544
PCF - GRUPO ELECTROGENO	CO2	5 Kg.	89B	607542
PCF - PASILLO FLUJO CARRET.	ABC	6 Kg.	27A-183B	607431
PCF - JUNTO A PUERTA 5	ABC	6 Kg.	27A-183B	607440
PCF - JUNTO A PUERTA 4	ABC	6 Kg.	27A-183B	607439
PCF - JUNTO A PUERTA 1	ABC	6 Kg.	27A-183B	607442
PCF - PASILLO CENTRAL (1)	ABC	6 Kg.	27A-183B	607433
PCF - PASILLO CENTRAL (2)	CO2	5 Kg.	89B	607543
PCF - PASILLO CENTRAL (3)	ABC	6 Kg.	27A-183B	607443
PCF - PASILLO CENTRAL (4)	CO2	5 Kg.	89B	607545
PCF - PASILLO CENTRAL ( )	ABC	6 Kg.	27A-183B	607437
PCF - MUELLE ADUANAS (1)	ABC	6 Kg.	27A-183B	607443
PCF - MUELLE ADUANAS (2)	ABC	6 Kg.	27A-183B	607432
PCF - MUELLE ADUANAS (3)	ABC	6 Kg.	27A-183B	607434
PCF - JUNTO A PUERTA 10	ABC	6 Kg.	27A-183B	607441
PCF - JUNTO A PUERTA 8	ABC	6 Kg.	27A-183B	607436
PCF - SCD SANIDAD EXTERIOR	ABC	25 Kg.	55A-337B	450721
PCF - PASILLO SANIDAD ANIM.	CO2	5 Kg.	89B	607546
PCF - SCD SANIDAD ANIM.	ABC	25 Kg.	55A-337B	01302
PCF - SANIDAD EXTERIOR	ABC	6 Kg.	27A-183B	607435
PCF - ENTRADA	CO2	5 Kg.	89B	607547
PCF - SCD SOIVRE	ABC	25 Kg.	55A-337B	01301
PCF - SCD GENERAL	ABC	25 Kg.	55A-337B	01310
PCF - PASILLO ADUANAS (1)	ABC	6 Kg.	27A-183B	607444
PCF - SCD ADUANAS	ABC	25 Kg.	55A-337B	01306
PCF - PASILLO ADUANAS (2)	CO2	5 Kg.	89B	607541
SALA BOMBAS CONTRAINC. (1)	CO2	5 Kg.	89B	5476
SALA BOMBAS CONTRAINC. (2)	ABC	6 Kg.	27A-183B	548112
SALA BOMBAS CONTRAINC. (3)	ABC	6 Kg.	27A-183B	12314

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE ZONA FRANCA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
CONTROL POLICÍA PORTUARIA	ABC	6 Kg.	21A183BC	217906
CT 11	CO2	5 Kg.	89B	398
CT 11	CO2	5 Kg.	89B	400
CONTROL RIESGO POLICÍA PORTUARIA 1 PLANTA	CO2	2 Kg.	34B	11242
CONTROL RIESGO POLICÍA PORTUARIA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117511
CT 1	CO2	5 Kg.	89B	394

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA CABEZUELA – PTO. REAL</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
ALMACÉN 1 (MATERIAL DE PROTECCIÓN)	CO2	5 Kg.	89B	62878
ALMACÉN 2(MATERIAL DE SEGURIDAD)	CO2	5 Kg.	89B	62902
ALMACÉN 2(MATERIAL DE SEGURIDAD)	ABC	6 Kg.	21A113BC	11491
COMEDOR	ABC	6 Kg.	21A113BC	72117
ALMACÉN 3	CO2	5 Kg.	89B	63028
ALMACÉN 3	ABC	6 Kg.	27A183BC	49845
OFICINA POLICÍA PORTUARIA	ABC	6 Kg.	21A113BC	72216
OFICINA POLICÍA PORTUARIA	CO2	5 Kg.	89B	RP57058
OFICINA GUARDIA CIVIL	ABC	6 Kg.	21A113BC	72111
SALA MULTIUSOS	ABC	6 Kg.	21A113BC	5691
CUARTO ARCHIVOS	ABC	6 Kg.	21A113BC	73465
CENTRO TRANSFORMACION	CO2	5 Kg.	89B	2706
CENTRO DE TRASFORMACIÓN	ABC	6 Kg.	27A183BC	217903
CONTROL	ABC	6 Kg.	21A113BC	3598492
COCHE 0360 LDD	ABC	6 Kg.	8A34BC	15716

INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA				
Ubicación	Clase	Carga	Eficacia	Nº Placa
COCHE PATRULLA 0162 LDD	ABC	6 Kg.	21A113BC	8422613
COCHE PORTUARIO 0019 LDD	ABC	3 Kg.	13A113BC	1078841
COCHE PORTUARIO ELECTRICISTA	ABC	3 Kg.	13A89BC	1078837
CONTENEDOR CONTRA INCENDIOS	ABC	6 Kg.	27A183BC	1196273
CONTENEDOR CONTRA INCENDIOS	ABC	6 Kg.	27A183BC	1196269
CONTENEDOR CONTRA INCENDIOS	ABC	6 Kg.	21A113BC	123552
CONTENEDOR CONTRA INCENDIOS	ABC	9 Kg.	34A144BC	3270
CONTROL DE ENTRADA	ABC	6 Kg.	21A113BC	506596
CT1	CO2	5 Kg.	34B	16362
CT1	ABC	6 Kg.	21A113BC	476723
CT2	CO2	5 Kg.	34B	B304051
CT3	CO2	5 Kg.	34B	16025
CUARTO ENCARGADO	ABC	6 Kg.	27A183BC	476714
LONJA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	3332
LONJA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147602
LONJA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147233
LONJA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147575
LONJA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147512
LONJA PLANTA 1	CO2	5 Kg.	5A34BC	102480
LONJA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147563
LONJA PLANTA 1	CO2	5 Kg.	70B	439174
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147605
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	888639
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	27A183BC	2048035848
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	27A183BC	1117519
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147661
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147557
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147506

INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA				
Ubicación	Clase	Carga	Eficacia	Nº Placa
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147522
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147581
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	936958
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147660
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147222
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147653
LONJA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147201
LONJA PLANTA BAJA	CO2	5 Kg.	5A34BC	102474
LONJA PLANTA PRIMERA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147232
LONJA PLANTA PRIMERA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147577
LONJA PLANTA PRIMERA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147574
LONJA PLANTA PRIMERA	CO2	5 Kg.	70B	102466
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147220
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147523
MER. MAYORISTA PLANTA 1	CO2	2 Kg.	34B	318493
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147579
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147184
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147188
MER. MAYORISTA PLANTA 1	CO2	2 Kg.	34B	318505
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147235
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	60848
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	146223
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	60768
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	147649
MER. MAYORISTA PLANTA 1	ABC	6 Kg.	21A113BC	3598523
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	CO2	2 Kg.	34B	118540
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147508
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147503
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	27A183BC	2016045020
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147564

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	61600
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147665
MER. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	147527
MER. PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	21A113BC	13981
MERC. MAYORISTA PLANTA 1.	ABC	6 Kg.	27A183BC	P0999938
MERC. MAYORISTA PLANTA 1.	ABC	6 Kg.	27A183BC	P0973765
MERC. MAYORISTA PLANTA BAJA	ABC	6 Kg.	27A183BC	P0973756
MERC. MAYORISTA PLANTA BAJA.	ABC	6 Kg.	27A183BC	P0973799
MERCADO MAYORISTA 1 PLANTA	CO2	2 Kg.	34B	1321914
MERCADO MAYORISTA PLANTA BAJA VETERINARIO	ABC	6 Kg.	21A113BC	147519
TALLER MAQ Y FERR	ABC	6 Kg.	21A113BC	5299
TALLER MAQ Y TERR	ABC	6 Kg.	21A113BC	5290
TALLER MAQ Y TERR	ABC	6 Kg.	21A113BC	260203
TALLER MAQUINA Y TERR.	ABC	6 Kg.	27A183BC	P0999928
VEHÍCULO 9892LDC	ABC	2 Kg.	34B	816

<b>VEHÍCULOS POLICÍA PORTUARIA</b>				
<b>Ubicación</b>	<b>Clase</b>	<b>Carga</b>	<b>Eficacia</b>	<b>Nº Placa</b>
COCHE POLICÍA PORTUARIA 1	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147148
COCHE POLICÍA PORTUARIA 2	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147060
COCHE POLICÍA PORTUARIA 3	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147078
COCHE POLICÍA PORTUARIA 4	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147061
COCHE POLICÍA PORTUARIA 5	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147037
COCHE POLICÍA PORTUARIA 6	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147062
COCHE POLICÍA PORTUARIA 7	ABC	2 Kg.	13A55BC	1147071

FAROS				
Ubicación	Clase	Carga	Eficacia	Nº Placa
FARO SAN SEBASTIÁN	ABC AUTO	6 Kg.	21A183B	0001
FARO SAN SEBASTIÁN	ABC AUTO	6 Kg.	21A183B	4843
FARO SAN SEBASTIÁN	ABC	6 Kg.	21A183B	8485
FARO SAN SEBASTIÁN	CO2	5 Kg.	89B	1301
FARO ROCHE	ABC	6 Kg.	21A113BC	11984
FARO ROCHE	ABC	6 Kg.	21A113BC	AT0003911
FARO ROCHE	ABC	6 Kg.	21A113BC	AT0003893
FARO ROCHE	CO2	5 Kg.	34B	1294
FARO ROTA	CO2	5 Kg.	89B	3075
RADIO FARO ROTA	CO2	5 Kg.	89B	0176
RADIO FARO ROTA	ABC AUTO	6 Kg.	-	6406
FARO SANCTI PETRI	ABC	6 Kg.	21A113BC	2019016020
FARO TRAFALGAR	ABC	6 Kg.	21A113BC	11588
FARO TRAFALGAR MOTORES	ABC AUTO	6 Kg.	-	AT0004929
FARO TRAFALGAR MOTORES	ABC AUTO	6 Kg.	-	AT0004927
FARO TRAFALGAR	ABC	6 Kg.	21A113BC	8472
FARO TRAFALGAR	CO2	5 Kg.	89B	1299
FARO TRAFALGAR	CO2	5 Kg.	89B	10174416
FARO BARBATE	ABC	6 Kg.	21A113BC	0155040

### **Bocas de Incendio Equipadas**

INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
RECINTO MMPP	1	RED GENERAL	JUNTO SALIDA PEATONAL RECINTO MMPP
RECINTO MMPP	2	RED GENERAL	JUNTO TORRE ALUMBRADO
RECINTO MMPP	3	RED GENERAL	

INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
RECINTO MMPP	4	RED GENERAL	JUNTO ENTRADA VEHÍCULOS
POLICÍA PORTUARIA	1	DEPÓSITO	VESTIBULO PLANTA BAJA
POLICÍA PORTUARIA	2	DEPÓSITO	VESTIBULO PRIMERA PLANTA
TALLERES	3	DEPÓSITO	VESTIBULO PLANTA BAJA
TALLERES	4	DEPÓSITO	VESTIBULO PRIMERA PLANTA
TALLERES	5	DEPÓSITO	TALLER ELECTRICIDAD
TALLERES	6	DEPÓSITO	TALLER MECÁNICO
LONJA	1	RED GENERAL	PUERTA Nº1
LONJA	2	RED GENERAL	PUERTA Nº2
LONJA	3	RED GENERAL	PUERTA Nº3
LONJA	4	RED GENERAL	PUERTA Nº4
LONJA	5	RED GENERAL	PUERTA Nº5
LONJA	6	RED GENERAL	PUERTA Nº6
LONJA	7	RED GENERAL	PUERTA Nº7
LONJA	8	RED GENERAL	PUERTA Nº8
LONJA	9	RED GENERAL	PUERTA Nº9
LONJA	10	RED GENERAL	PUERTA Nº10
LONJA	11	RED GENERAL	PUERTA Nº11 LADO CANTIL
LONJA	12	RED GENERAL	PUERTA Nº11 LADO PATIO CARGA
LONJA	13	RED GENERAL	PUERTA Nº12
LONJA	14	RED GENERAL	ENTRE PUERTAS Nº12 -13
LONJA	15	RED GENERAL	PUERTA Nº 13
LONJA	16	RED GENERAL	CAMÁRA DECOMISOS
LONJA	17	RED GENERAL	PUERTA OFICINAS APBC
LONJA	18	RED GENERAL	PUERTA Nº14



<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ</b>			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
LONJA	19	RED GENERAL	ENTRE PUERTAS Nº14 – 15
LONJA	20	RED GENERAL	PUERTA Nº15
LONJA	21	RED GENERAL	PROXIMO A LABORATORIO
LONJA	22	RED GENERAL	LABORATORIO
LONJA	23	RED GENERAL	SALIDA LONJA
LONJA	24	RED GENERAL	LOCAL APP 6

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
LONJA	1	RED GENERAL	PUERTA SALIDA A SEGUNDAS VENTAS
LONJA	2	REG GENERAL	ENTRE PUERTAS 1-2 MUELLE DE LONJA
LONJA	3	RED GENERAL	ENTRE PUERTAS 3-4 MUELLE DE LONJA
LONJA	4	RED GENERAL	ENTRE PUERTAS 5-6 MUELLE DE LONJA
LONJA	5	RED GENERAL	JUNTO A PUERTA 6 PATIO DE LONJA
LONJA	6	RED GENERAL	ENTRE PUERTAS 4-5 PATIO DE LONJA
LONJA	7	RED GENERAL	ENTRE PUERTAS 2-3 PATIO DE LONJA
LONJA	8	RED GENERAL	1º PLANTA JUNTO ASCENSOR CENTRAL
LONJA	9	RED GENERAL	1º PLANTA PASILLO ALA DERECHA
LONJA	10	RED GENERAL	1º PLANTA PASILLO ALA IZQUIERDA
SEGUNDAS VENTAS	1	RED GENERAL	PASILLO PRINCIPAL ENTRADA DESDE LONJA
SEGUNDAS VENTAS	2	RED GENERAL	PASILLO PRINCIPAL ENTRADA PATIO

INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
SEGUNDAS VENTAS	3	RED GENERAL	JUNTO A PUERTA 1 PATIO DE CARGA
SEGUNDAS VENTAS	4	RED GENERAL	JUNTO A PUERTA 2 PATIO DE CARGA
SEGUNDAS VENTAS	5	RED GENERAL	1º PLANTA JUNTO DEPENDENCIA OFICINA DE LONJA
SEGUNDAS VENTAS	6	RED GENERAL	1º PLANTA JUNTO DEPENDENCIA OFICINA POLICIA PORTUARIA
SEGUNDAS VENTAS	7	RED GENERAL	SEGUNDA PLANTA JUNTO OFICINA Nº11
SEGUNDAS VENTAS	8	RED GENERAL	SEGUNDA PLANTA JUNTO OFICINA Nº1
SEGUNDAS VENTAS	9	RED GENERAL	SEGUNDA PLANTA JUNTO OFICINA Nº2
SEGUNDAS VENTAS	10	RED GENERAL	SEGUNDA PLANTA JUNTO OFICINA Nº10

### Hidrantes

INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
RECINTO MMPP	1	RED GENERAL	JUNTO SALIDA PEATONAL RECINTO MMPP
RECINTO MMPP	2	RED GENERAL	JUNTO ENTRADA DE VEHÍCULO
MUELLE REINA SOFÍA	4	RED GENERAL	BOLARDO Nº 45
MUELLE REINA SOFÍA	5	RED GENERAL	BOLARDO Nº 31
MUELLE REINA SOFÍA	6	RED GENERAL	BOLARDO Nº 19
MUELLE CIUDAD	7	RED GENERAL	RAMPA RORO

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE CÁDIZ</b>			
<b>DEPENDENCIA</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>ALIMENTACIÓN</b>	<b>UBICACIÓN</b>
MUELLE REINA VICTORIA	8	RED GENERAL	BOLARDO Nº2 TERMINAL MARÍTIMA METROPOLITANA
MUELLE REINA VICTORIA	9	RED GENERAL	BOLARDO Nº11
MUELLE MARQUÉS DE COMILLAS	10	RED GENERAL	BOLARDO Nº24 RAMPA RORO
MUELLE MARQUÉS DE COMILLAS	11	RED GENERAL	TERMINAL DE CARGA RODADA DE CANARIAS
MUELLE DE LA LIBERTAD	12	RED GENERAL	BOLARDO Nº6 TERMINAL DE CARGA RODADA DE CANARIAS
MUELLE DE LA LIBERTAD	13	RED GENERAL	BOLARDO Nº12 TERMINAL DE CARGA RODADA DE CANARIAS
MUELLE FERNÁNDEZ LADREDA	14	RED GENERAL	BOLARDO Nº12
MUELLE FERNÁNDEZ LADREDA	15	RED GENERAL	BOLARDO Nº5
LONJA	16	RED GENERAL	BOLSA APARCAMIENTO
MUELLE DE LEVANTE	17	RED GENERAL	BOLARDO Nº8
MUELLE DE LEVANTE	17	RED GENERAL	BOLARDO Nº15

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE ZONA FRANCA</b>			
<b>DEPENDENCIA</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>ALIMENTACIÓN</b>	<b>UBICACIÓN</b>
MUELLE DE PONIENTE	1	RED GENERAL	BOLARDO Nº12
MUELLE DE RIBERA	2	RED GENERAL	BOLARDO Nº1
MUELLE DE RIBERA	3	RED GENERAL	BOLARDO Nº11

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA CABEZUELA- PTO. REAL</b>			
<b>DEPENDENCIA</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>ALIMENTACIÓN</b>	<b>UBICACIÓN</b>
MUELLE OESTE	1	RED GENERAL	BOLARDO Nº21
MUELLE SUR	2	RED GENERAL	BOLARDO Nº1
MUELLE SUR	3	RED GENERAL	BOLARDO Nº10
TANQUES DE SEPORSUR	4	RED GENERAL	JUNTO VIAL PRINCIPAL
VIAL PRINCIPAL	5	RED GENERAL	JUNTO EDIFICIO VESTUARIOS CABEZUELA
ESTEBAN MEINADIER	6	RED GENERAL	ROTONDA FRENTE CONTROL ENTRADA CABEZUELA
CRUCE FUERTE SAN LUIS CON MANUEL DEL SOBRAL	7	RED GENERAL	JUNTO NAVE Nº1 ERSHIP
MANUEL DEL SOBRAL	8	RED GENERAL	JUNTO NAVE Nº3 ERSHIP
MANUEL ECHEVARRIA	9	RED GENERAL	JUNTO 1º FASE CABEZUELA LOGÍSTICA
ESTEBAN MEINADIER	10	RED GENERAL	MITAD VIAL
MANUEL DEL SOBRAL CON ARCHIBALD MACLAINE	11	RED GENERAL	
MANUEL ECHEVARRIA CON ARCHIBALD MACLAINE	12	RED GENERAL	JUNTO 2º FASE ALMASUR
ESTEBAN MEINADIER	13	RED GENERAL	ROTONDA JUNTO 2º FASE ALMASUR
MANUEL SOBRAL	14	RED GENERAL	MITAD VIAL
MANUEL ECHEVARRIA	15	RED GENERAL	MITAD VIAL
ESTEBAN MEINADIER	16	RED GENERAL	MITAD VIAL
MANUEL DEL SOBRAL	17	RED GENERAL	ANTES INTERSECCIÓN CON CASTILLO DE MATAGORDA

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE LA CABEZUELA- PTO. REAL</b>			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
MANUEL ECHEVARRIA CON CASTILLO DE MATAGORDA	18	RED GENERAL	
ESTEBAN MEINADIER	19	RED GENERAL	ANTE DE ROTONDA CON CASTILLO DE MATAGORDA
MANUEL DEL SOBRAL	20	RED GENERAL	DESPUÉS INTERSECCIÓN CASTILLO DE MATAGORDA
MANUEL DEL SOBRAL	21	RED GENERAL	JUNTO DEPURADORA
ROTONDA DE ACCESO A CABEZUELA	22	RED GENERAL	

<b>INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
MUELLE EXTERIOR	1	RED GENERAL	BOLARDO Nº26
CRTA. ACCESO MUELLE EXTERIOR	2	RED GENERAL	ALMACÉN Nº2
MUELLE EXTERIOR	3	RED GENERAL	BOLARDO Nº9
INTERSECCIÓN EJE 2 --- EJE 8	4	RED GENERAL	VIAL TRASERO OFICINAS APBC
CRTA. ACCESO MUELLE EXTERIOR	5	RED GENERAL	JUNTO ROTONDA FITOPLACTON
EJE 3	6	RED GENERAL	
CRTA. ACCESO MUELLE EXTERIOR	7	RED GENERAL	FRENTE ESTACIÓN DE BOMBEO APEMSA
INTERSECCIÓN EJE 3 --- EJE 5	8	RED GENERAL	
LONJA	9	RED GENERAL	JUNTO ACCESO VEHÍCULO 2ª VENTAS CON PATIO DE LONJA
MUELLE LONJA	10	RED GENERAL	BOLARDO Nº42
CRTA. ACCESO MUELLE EXTERIOR	11	RED GENERAL	FRENTE NAVE POLISUR
MUELLE DE LONJA	12	RED GENERAL	BOLARDO Nº34

INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA			
DEPENDENCIA	NÚMERO	ALIMENTACIÓN	UBICACIÓN
CRTA. ACCESO MUELLE EXTERIOR	13	RED GENERAL	FRENTE NAVE PEQUEÑOS EXPORTADORES

### Medios flotantes - Remolcadores

MEDIOS FLOTANTES			
REMOLCADOR	POTENCIA (Hp)	OPERATIVA	ENERGIA
		EXTINCIÓN	
VB ROTA	4.200	AGUA SALADA Y REMOLQUE	GAS OIL
VB JEREZ	4.200	EXTINCIÓN AGUA SALADA Y REMOLQUE	GAS OIL
		EXTINCIÓN	
VB BOXER	3.570	AGUA SALADA Y REMOLQUE	GAS OIL
VB CÁDIZ	4.200	EXTINCIÓN AGUA SALADA Y REMOLQUE	GAS OIL
		EXTINCIÓN	
VB MAESTRO	5.032	AGUA SALADA Y REMOLQUE	GAS OIL

### **Medios flotantes - Servicio de practicaaje**

<b>MEDIOS FLOTANTES</b>			
SERVICIO DE PRACTICAJE	POTENCIA (Hp)	OPERATIVA	ENERGIA
GADES	800	LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN Y ASISTENCIA	GAS OIL

### **Medios flotantes – Otros**

<b>MEDIOS FLOTANTES</b>			
BUQUES SALVAMENTO MARÍTIMO	POTENCIA (Hp)	OPERATIVA	ENERGIA
SALVAMAR SUHAIL	2.800	EVACUACIÓN Y RESCATE	GAS OIL
MARIA ZAMBRANO	5.092	EXTINCIÓN AGUA SALADA, REMOLQUE, EVACUACIÓN Y RESCATE	GAS OIL
BUQUES AMARRADORES	POTENCIA (Hp)	OPERATIVA	ENERGÍA
LANCHA SANDRO UNO	110	LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN Y ASISTENCIA	GAS OIL
LANCHA MARINA CHINA	110	LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN Y ASISTENCIA	GAS OIL
BUQUES AUTORIDAD PORTUARIA	POTENCIA (Hp)	OPERATIVA	ENERGÍA
LANCHA SÁNCHEZ AGUILAR	180	LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN Y ASISTENCIA	GAS OIL

## Medios terrestres

MEDIOS TERRESTRES			
CARRETILLA ELEVADORA	POTENCIA (Hp)	OPERATIVA	ENERGIA
CLARK CMP 400	82,8	SERVICIOS AUXILIARES	GAS OIL
KALMAR LMV16-1200	118	SERVICIOS AUXILIARES	GAS OIL
FENWICK DBKJ405	43	SERVICIOS AUXILIARES	GAS OIL
CAMIÓN GRÚA RENAULT M180	132	SERVICIOS AUXILIARES	GAS OIL



#### **4.1.2 MEDIOS HUMANOS**

La identificación, supresión y/o control de las posibles emergencias que se puedan producir en el Dominio Público Portuario se realiza mediante la participación de la estructura organizativa de la Autoridad Portuaria, en base a las funciones asumidas dentro del Plan de Autoprotección.

Así en la identificación, supresión y/o control de una situación de emergencia pueden participar:

- Director del Puerto.
- Jefe de Departamento Desarrollo Portuario.
- Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.
- Personal de División de Mantenimiento y Ayudas a la Navegación.
- Responsable / Jefe de Servicio / Equipo / Turno de Policía Portuaria.
- Policía Portuaria.
- Personal de Explotación.

Dada las posibles situaciones de emergencia y su potencial gravedad la Autoridad Portuaria refuerza sus medios humanos y materiales mediante el convenio suscrito entre el Consorcio Provincial de Bomberos de la Provincia de Cádiz (CBPC) y la Autoridad Portuaria, para que personal del CBPC actúe como “Grupo de Intervención” en las situaciones de emergencia que se puedan producir en el Dominio Público. Asimismo, y en caso de emergencias con buque implicado, o potencialmente implicado, se contará con los servicios técnico – náuticos de la APBC y SASEMAR dirigidos por la Administración Marítima en coordinación con la Autoridad Portuaria.

#### **4.2 MEDIDAS Y MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES DISPONIBLES EN APLICACIÓN DE DISPOSICIONES ESPECÍFICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD**

El Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, encomienda en su artículo 12 la obligatoriedad de disponer en todos los puertos donde se opere mercancía peligrosa de un centro de control de emergencia.

En cumplimiento de este mandato la APBC creó el Centro de Coordinación Portuaria (CCP), que entre otras funciones se convierte en centro de control de emergencias del ámbito portuario.

Dicho centro se encuentra atendido las 24 horas del día y los 365 días del año, en el edificio de Policía Portuaria de la Dársena de Cádiz, disponiendo de los siguientes medios:

1. Instalaciones de comunicación adecuadas que garanticen el enlace entre la Dirección de la Emergencia y cualquier persona u organismo, tanto en el interior como en el exterior del recinto portuario. En concreto, se trata de teléfono (salida directa y línea única), telefax y central de radio conectada con los puestos de vigilancia y unidades móviles, así como con los canales de VHF de uso en el Puerto por los Servicios Portuarios de Practicaje, Remolque Marítimo y Amarre y Desamarre de Buques, así como, con los operadores del Servicio General de Control de Tráfico Marítimo de Cádiz tráfico, Capitanía Marítima y Salvamento Marítimo (SASEMAR). Se cuenta también con terminales del circuito cerrado de televisión instalado en el Puerto.
2. Estudio de Seguridad del Puerto de la Bahía de Cádiz, integrándose los relativos a sus concesiones y autorizaciones.
3. Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz. Se incluye aquí el directorio telefónico que permitirá la rápida localización de los miembros adscritos al Plan así como la notificación a las autoridades y organismos que así lo requieran.
4. Guía de Respuesta y sus correspondientes fichas de procedimiento de actuación en las distintas situaciones de emergencia, incluyendo las fichas de primera intervención para los accidentes que involucren mercancías peligrosas,
5. Planos detallados de las distintas áreas de la Zona Portuaria.
6. Sistema de tele explotación compuesto por un circuito cerrado de televisión, con capacidad de grabación, que abarca la totalidad del Dominio Público Portuario y gestionado desde el centro de control portuario.

En el caso de emergencias en las que se encuentre implicado un buque, el operador de comunicaciones del Centro de Control Portuario informa al controlador del Centro de Coordinación Local de Salvamento Marítimo de Cádiz, que actúa en base a los planes y programas establecidos por CAPITANÍA MARÍTIMA - SALVAMENTO MARÍTIMO, ubicado en la torre de la Estación Marítima de Cádiz.

La reglamentación específica en materia de seguridad aplicable al Puerto Bahía de Cádiz es la siguiente:

- Real Decreto 552/2019, de 27 de septiembre, por el que se aprueban el Reglamento de seguridad para instalaciones frigoríficas y sus instrucciones técnicas complementarias.
- Real Decreto 2060/2008, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Aparatos a Presión y sus instrucciones técnicas complementarias.
- Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23.
- Real Decreto 145/1989, Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
- Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones de Protección contra Incendios.
- Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Petrolíferas.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales.
- Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas y sus posteriores modificaciones.
- Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias.
- Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico de Baja Tensión.
- Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina
- Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad contra incendios en los establecimientos industriales.
- Reglamento (CE) 725/2004, del Parlamento y el Consejo, para la mejora de la protección marítima de los buques y las instalaciones portuarias.
- Real Decreto 314/2006 de 17 de marzo por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

- Verificación de conformidad de los Equipos y Lugares de Trabajo
- Real Decreto 1215/1997 Disposiciones mínimas aplicables a los equipos de trabajo
- Real Decreto 485/1997 Disposiciones mínimas en materia de Señalización de Seguridad y Salud en el Trabajo
- Real Decreto 486/1997 Disposiciones mínimas aplicables a los Lugares de Trabajo.
- Normativa específica relacionada con el tráfico de determinados tipos de mercancías peligrosas:
  - Reglamento español de Explosivos (R.D. 230/1998, modificado por el R.D. 277/2005).
  - Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante.
  - Ley 2/2002, de 11 de noviembre, de Gestión de Emergencias en Andalucía.
  - Real Decreto 393/2007, 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 y posteriores modificaciones.

### **4.3 PLANOS ESPECÍFICOS**

En el Anexo III “Planos” se encuentran los planos específicos de ubicación de los medios de autoprotección.

Asimismo, se incluyen los planos de recorridos de evacuación del Puerto Bahía de Cádiz.

## Capítulo 5. Programa de mantenimiento de instalaciones

## ÍNDICE DEL CAPÍTULO 5 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES

	<b>Página</b>
5.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LAS INSTALACIONES DE RIESGO.....	1
5.2 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LAS INSTALACIONES DE PROTECCIÓN.....	1
5.3 INSPECCIONES DE SEGURIDAD.....	2

## 5.1 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LAS INSTALACIONES DE RIESGO

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz **no gestiona directamente instalaciones de riesgo**, entendiéndose por instalaciones de riesgo, cualquier instalación dedicada a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas afectadas por el R.D. 145/1989.

Por otra parte, las instalaciones de riesgo presentes en la zona de servicio están gestionadas por concesiones y autorizaciones administrativas cuyos titulares son los responsables de llevar a cabo un mantenimiento preventivo y periódico de dichas instalaciones para la seguridad y prevención de accidentes en los que intervengan mercancías peligrosas.

Tal y como se ha analizado en el Capítulo 3 los principales riesgos del Puerto Bahía de Cádiz son debidos a la presencia de mercancías peligrosas en las distintas concesiones y autorizaciones administrativas en el Puerto Bahía de Cádiz.

Por tanto, al objeto de prevenir la ocurrencia de accidentes que originen situaciones de emergencia, **las concesiones y autorizaciones administrativas** del Puerto Bahía de Cádiz **son responsables de sus riesgos y deben llevar a cabo la revisión y mantenimiento de los equipos y sistemas** de acuerdo con sus gamas de mantenimiento preventivo.

## 5.2 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LAS INSTALACIONES DE PROTECCIÓN

De forma análoga al punto anterior la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz en las instalaciones, edificios, muelles y demás áreas de uso público, así como los titulares de las concesiones y autorizaciones administrativas son los responsables de llevar a cabo el mantenimiento preventivo y periódico de las instalaciones de protección de las que disponen, para garantizar la operatividad de las mismas.

En este sentido, la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz, al objeto de garantizar la disponibilidad de los medios materiales de autoprotección cuya utilización o funcionamiento está prevista en el presente Plan, se lleva a cabo el Mantenimiento de los medios materiales de lucha contra incendios según lo establecido en el Reglamento de Instalaciones de Protección Contra Incendios (R.D. 513/2017).

Asimismo, los medios cuya utilización está prevista en este Plan de Autoprotección deben ser comprobados periódicamente con el fin de garantizar en lo posible su operatividad, especialmente en aquellos cuyo uso es exclusivo para estas situaciones.

En el Anexo III se incluye el plano de ubicación de los medios de protección disponibles por parte de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.



### **5.3 INSPECCIONES DE SEGURIDAD**

En el apartado 5 del Capítulo 9 se recoge el “Programa de auditorías e inspecciones”.



**Puerto de la  
Bahía de Cádiz**

## Capítulo 6. Plan de Actuación de Emergencias. Operatividad.

## **ÍNDICE CAPÍTULO 6** **PLAN DE ACTUACIÓN EN EMERGENCIAS. OPERATIVIDAD.**

		<b>Página</b>
6.1	IDENTIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS EMERGENCIAS.....	4
6.1.1	NIVELES DE EMERGENCIA.....	4
6.1.2	CLASIFICACIÓN DE LAS EMERGENCIAS .....	5
6.2	PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS.....	6
6.2.1	SITUACIÓN DE ALERTA ANTE EMERGENCIA .....	7
6.2.2	AVISO DE EMERGENCIA.....	8
6.2.2.1	AVISO DE LA PERSONA QUE DETECTA UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE LA APBC .....	8
6.2.2.2	AVISO DE EMERGENCIA PROVENIENTE DE UNA CONCESIÓN.....	9
6.2.3	CRITERIOS DE ACTIVACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ .....	10
6.2.4	CLASIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA .....	11
6.2.4.1	EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIOS DEPENDIENTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ .....	11
6.2.4.2	EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE CONCESIONES .....	12
6.2.4.3	EMERGENCIA EN BUQUE ATRACADO.....	13
6.2.4.4	EMERGENCIA CON BUQUE FONDEADO O EN NAVEGACIÓN POR LAS AGUAS DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.....	14
6.2.5	MOVILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ .....	15
6.2.6	OPERATIVIDAD DEL PLAN EN UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE APBC .....	15
6.2.6.1	EMERGENCIA DE NIVEL 1 EN JORNADA LABORAL NORMAL.....	15
6.2.6.2	EMERGENCIA DE NIVEL 2 o 3 EN JORNADA LABORAL NORMAL.....	17
6.2.6.3	EMERGENCIA DE NIVEL 1 FUERA DE JORNADA LABORAL NORMAL.....	21
6.2.6.4	EMERGENCIA DE NIVEL 2 o 3 FUERA DE JORNADA LABORAL NORMAL.....	21
6.2.7	OPERATIVIDAD DEL PLAN DE EMERGENCIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DE CONCESIONES .....	29
6.2.8	OPERATIVIDAD DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN UNA EMERGENCIA DE CAPITANÍA MARÍTIMA.....	31
6.2.9	PLAN DE EVACUACIÓN.....	34

6.2.9.1	CONFINAMIENTO O REFUGIO .....	34
6.2.9.2	EVACUACIÓN .....	35
6.3	IDENTIFICACIÓN Y FUNCIONES DE LAS PERSONAS Y EQUIPOS .....	41
6.3.1	RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS EN EL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ .....	41
6.3.2	ORGANIZACIÓN ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.....	44
6.3.2.1	DIRECCIÓN DEL PLAN DE ACTUACION .....	45
6.3.2.2	ÁREA DE INTERVENCIÓN .....	50
6.3.2.3	COORDINADORES DE ÁREA .....	52
6.3.2.4	ASISTENCIA SANITARIA EXTERNA .....	52
6.3.2.5	TRÁFICO Y EVACUACIÓN .....	53
6.3.2.6	GRUPOS DE ACCIÓN (BUQUE IMPLICADO) .....	53
6.3.2.7	RESTO DE PERSONAL .....	53
6.4	FIN DE LA EMERGENCIA.....	54
6.4.1	AVISO FIN DE LA EMERGENCIA.....	54
6.4.2	CRITERIOS DE CESE DE LA EMERGENCIA.....	54
6.4.3	POST-EMERGENCIA.....	55
6.5	IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE DE LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS.....	56
6.6	FICHAS PERSONALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS .....	56

## ÍNDICE DE TABLAS

	<b>Página</b>
TABLA 6.1 CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIAS.....	6
TABLA 6.2 SITUACIONES DE EVACUACIÓN Y REFUGIO .....	39
TABLA 6.3 COMPOSICIÓN DEL COMITÉ TÉCNICO ASESOR .....	49

## ÍNDICE DE FIGURA

	<b>Página</b>
FIGURA 6.1 ACTIVACION DE LA EMERGENCIA.....	24
FIGURA 6.2 EMERGENCIAS NIVEL 1, JORNADA LABORAL.....	25
FIGURA 6.3 EMERGENCIAS NIVEL 2 O 3 EN JORNADA LABORAL NORMAL .....	26
FIGURA 6.4 EMERGENCIAS NIVEL 1, FUERA DE JORNADA LABORAL .....	27
FIGURA 6.5 EMERGENCIAS NIVEL 2 O 3, FUERA DE JORNADA LABORAL .....	28
FIGURA 6.6 EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DE CONCESIONES. ACTUACIONES AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ .....	30
FIGURA 6.7 EMERGENCIA CON BUQUE IMPLICADO.....	32
FIGURA 6.8 EMERGENCIA CON BUQUE IMPLICADO EN SITUACIÓN DE ALERTA .....	33
FIGURA 6.9 PLANO DE EVACUACIÓN.....	40
FIGURA 6.10 RESPUESTA ANTE EMERGENCIA EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ .....	43

## 6.1 IDENTIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS EMERGENCIAS

Los accidentes que podrían llegar a ocurrir tanto en las autorizaciones y concesiones como en las zonas de servicio dependiente de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz han sido identificados y evaluados en el Capítulo 3 del presente Plan de Autoprotección.

Las posibles situaciones de emergencia originadas por accidentes se pueden clasificar en función de:

- La gravedad de sus consecuencias, para lo cual se emplea el concepto de **Categoría de Accidente**.
- Los medios humanos y materiales requeridos para su control, en base a lo cual se establecen los **Niveles de Emergencia**.

### 6.1.1 NIVELES DE EMERGENCIA

En función de los medios de autoprotección, humanos y materiales, que deberán ser movilizados para hacer frente a las situaciones de emergencia que puedan darse, se distinguen estos niveles de emergencia:

<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Nivel 0 ó Alerta ante Emergencia.</b> Es aquella situación que, no habiendo dado lugar a una emergencia, en una evolución desfavorable podrían dar lugar a un accidente.</li></ul>
<b>NIVEL 0      —————&gt;      NO SE MOVILIZAN MEDIOS</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Nivel 1 ó Conato de Emergencia.</b> Es aquella situación que puede ser neutralizada con los medios disponibles en la zona, por el personal presente en la misma.</li></ul>
<b>NIVEL 1      —————&gt;      CON MEDIOS PROPIOS PRESENTES EN LA ZONA</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Nivel 2 ó Emergencia General.</b> Es aquella situación de emergencia que no pueda ser neutralizada de inmediato, y que obliga al personal presente en la zona a solicitar ayuda al resto de la APBC.</li></ul>
<b>NIVEL 2      —————&gt;      CON MEDIOS PROPIOS DEL RESTO DE LA APBC</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Nivel 3 ó Emergencia Sobredimensionada.</b> Es aquella situación de emergencia que no pueda ser neutralizada con los medios adscritos al PAU, y que obliga a solicitar ayuda al exterior (a través del CECEM 112-Andalucía)<sup>1</sup>.</li></ul>
<b>NIVEL 3      —————&gt;      CON MEDIOS EXTERNOS</b>

- 1 Si la emergencia requiere solicitar ayuda exterior, la movilización y coordinación se establece desde el Centro de Coordinación de Emergencias establecido por Protección Civil (CECEM 112-Andalucía), según establece la Ley 2/2002, de 11 de Noviembre, de Gestión de Emergencias en Andalucía, así como el Plan Territorial de Emergencia de Andalucía que emana de dicha Ley.

## 6.1.2 CLASIFICACIÓN DE LAS EMERGENCIAS

Las posibles situaciones de emergencia originadas por accidentes en el Puerto Bahía de Cádiz en los que intervengan sustancias, peligrosas o no, se clasifican en función de la gravedad de sus consecuencias, para lo cual se emplea el concepto de **Categoría de Accidente**.

La notificación de emergencias a las autoridades competentes en materia de Protección Civil, requiere que sea indicada la valoración de la gravedad de las consecuencias asociadas al accidente. Para ello, en función del alcance y magnitud de los daños producidos o que sea previsible se puedan producir, en materia de riesgo químico, se definen tres Categorías.

**Categoría 1** Aquellos accidentes en los que como consecuencia de hechos acontecidos inesperadamente se prevea que tengan como **única consecuencia daños materiales en la instalación accidentada**. No se manifiestan daños de ningún tipo en el exterior de la instalación.

**Categoría 2** Aquellos accidentes en los que como consecuencia de hechos acontecidos inesperadamente se prevea que tengan como consecuencia **posibles víctimas y daños materiales en la instalación**. Las repercusiones exteriores se limitan a daños leves o efectos adversos sobre el medio ambiente en zonas limitadas.

**Categoría 3** Aquellos accidentes en los que como consecuencia de hechos acontecidos inesperadamente se prevea que tengan como consecuencia **posibles víctimas y daños materiales graves o alteraciones importantes del medio ambiente en zonas extensas, en el exterior de la instalación**.

A continuación, en la Tabla 6.1 se recoge la movilización de la APBC para cada una de las categorías de accidente, así como ejemplos de cada una de ellas.

**TABLA 6.1**  
**CLASIFICACIÓN DE EMERGENCIAS**

<b>Categoría</b>	<b>Descripción</b>	<b>Movilización APBC</b>	<b>Ejemplos</b>
1	Accidentes que tienen como consecuencia daños materiales en la instalación o concesión afectada.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recepción del aviso en el CCE del Puerto.</li> <li>- Realización del “Orden de Llamadas en situación de emergencia”.</li> <li>- Control con los medios de la instalación, medios de la zona o concesión afectada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fugas/derrames de fácil confinamiento.</li> <li>- Pequeños incendios.</li> </ul>
2	Accidentes que tienen como consecuencia posibles víctimas y daños materiales en la instalación o concesión afectada	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recepción del aviso en el CCE del Puerto.</li> <li>- Realización del “Orden de Llamadas en situación de emergencia” y Movilización completa del Plan.</li> <li>- Control con los medios del Puerto / Ayuda Exterior.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fuga/derrame de producto tóxico no confinable.</li> <li>- Incendio en un derrame no confinado.</li> </ul>
3	Accidentes que tienen como consecuencia posibles víctimas y daños materiales graves y afectan a varias instalaciones o concesiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recepción del aviso en el CCE del Puerto.</li> <li>- Realización del “Orden de Llamadas en situación de emergencia” y Movilización completa del Plan.</li> <li>- Solicitud de Ayuda Exterior.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fugas/derrames que afectan al exterior del Puerto.</li> <li>- Gran incendio incontrolable.</li> <li>- Explosiones que provocan daños en zonas extensas.</li> </ul>

El Director del Plan de Actuación (en adelante DPAE), según sea el caso y según el tipo de emergencia (sin buque implicado, con buque implicado o con buque implicado fondeado), sobre la base de la información obtenida del Operador del C.C.E., es quien establece el Nivel de Emergencia y Categoría de Accidente en función de los medios necesarios para controlar la emergencia y de las consecuencias que producen.

## **6.2 PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

En el presente capítulo se describe el funcionamiento del Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz, así como las funciones y responsabilidades que recaen sobre los servicios de emergencias para las diferentes situaciones de emergencias que se pueden producir en el Puerto de la Bahía de Cádiz:

- Emergencias en Zonas de Servicio terrestres dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- Emergencias en Zonas de Servicio dependientes de las concesiones.



- Emergencias marítimas (con buque implicado o potencialmente implicado).

Asimismo, se describen las comunicaciones en situaciones de emergencias.

### 6.2.1 SITUACIÓN DE ALERTA ANTE EMERGENCIA

Existen situaciones que, no habiendo dado lugar a una emergencia, en una evolución desfavorable podrían dar lugar a un accidente. En estos casos se activaría una situación preventiva denominada de **Alerta ante Emergencia (Nivel 0)**.

Las situaciones que pueden provocar una Alerta ante Emergencia son, entre otras, las siguientes:

- Fenómenos naturales peligrosos (tormentas, inundaciones, etc.).
- Accidente en el exterior de las instalaciones (transporte de mercancías, etc.).
- Amenaza de bomba.
- Caída de líneas eléctricas.
- Otros sucesos o fenómenos imprevistos que potencialmente puedan originar un accidente en las instalaciones.

Estas situaciones, en principio, no activan el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz, no dando por tanto lugar a la movilización de la estructura organizativa ante emergencias expuesta en el presente documento. Sin embargo, se ha dispuesto en el Plan una actuación de tipo preventiva desde el Puerto de la Bahía de Cádiz ante tales situaciones.

En una situación de Alerta ante Emergencia, bajo la coordinación del DPAE se seguirá lo indicado en el **Procedimiento de Actuación** correspondiente a:

- Fenómenos naturales peligrosos (tormentas, inundaciones, etc.).
- Accidente en el exterior de las instalaciones.
- Amenaza de bomba.
- Incidente/accidente en línea eléctrica.

Para aquellas situaciones aquí no previstas que, por causas externas a la actividad portuaria, puedan suponer riesgo de accidente, bajo criterio del DPAE se iniciarán las actividades y comunicaciones con el exterior tendentes a disponer las instalaciones y actividades en estado seguro.

En todos los casos, fuera de jornada laboral normal, la actuación ante situaciones de Alerta en Emergencia será coordinada inicialmente por el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, quién considerará la necesidad activar el Plan

de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz y/o avisar a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.

En caso de que una evolución desfavorable de la situación de alerta provoque un accidente susceptible de activar el Plan de Autoprotección se actuará conforme se indica a continuación.

## 6.2.2 AVISO DE EMERGENCIA

En el Centro de Control de Emergencias se podrá recibir aviso de emergencias provenientes de:

- Zonas de Servicio terrestres dependientes de la APBC.
- Concesiones.
- Emergencias Marítimas (en zonas de servicio del Puerto).

### 6.2.2.1 AVISO DE LA PERSONA QUE DETECTA UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE LA APBC

Toda persona que detecte cualquier situación de emergencia en las Zonas de Servicio dependiente de la APBC, deberá actuar como se indica en el cuadro adjunto:

<b>¿QUÉ DEBE HACER QUIEN DESCUBRE UNA EMERGENCIA?</b>	
1.	<b>ALERTAR</b> al personal de la zona.
2.	<b>AVISAR</b> , de manera inmediata, al Centro de Control de Emergencias. <ul style="list-style-type: none"><li>- Telefonando al Centro de Control de Emergencias.</li><li>- Comunicando con la Central de radio del Centro de Control de Emergencias.</li></ul>
3.	<b>INFORMAR</b> sobre: <ul style="list-style-type: none"><li>- Identificación de la persona que da la voz de alarma.</li><li>- Localización, naturaleza, magnitud y evolución de la Emergencia.</li><li>- Sustancias involucradas.</li><li>- Personas e instalaciones afectados.</li><li>- Si se trata de un incendio, tratar de precisar el tipo de incendio (fuego eléctrico, químico, de líquido inflamable, etc.). Si ha sido extinguido, debe ser también comunicado.</li><li>- Si se trata de una fuga o derrame, tratar de precisar el alcance del mismo. Si la fuga o derrame han sido suprimidos, debe ser también comunicado.</li></ul>
4.	<b>ACTUAR</b> con los medios disponibles
5.	<b>NO ARRIESGARSE INUTILMENTE.</b>

Si la persona que da la alarma tiene reconocida entidad (Policía Portuaria, Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado, personal de la Autoridad Portuaria, etc.) y ésta se produce

por un canal específico (preferiblemente telefónico y radio), la alarma se considerará confirmada, y el Operador del Centro de Control de Emergencias avisará al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria, quien avisará a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente y/o activará el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz, en su correspondiente nivel de emergencia.

### **6.2.2.2 AVISO DE EMERGENCIA PROVENIENTE DE UNA CONCESIÓN**

El aviso de emergencia de una concesión será recepcionado por el Operador de Comunicaciones en el CCE.

#### **A. Una concesión o autorización que dispone de Plan de Autoprotección**

En este caso, el Plan de Emergencia de la concesión o autorización deberá tener identificados los canales (preferiblemente telefónico) y la persona encargada de dar la alarma. Asimismo, el Plan de Emergencia de la concesión o autorización deberá incorporar el protocolo de comunicaciones que figura en el Anexo II del presente Plan, que se empleará para dar la alarma al CCE.

Si la alarma se recibe por los canales y formatos establecidos, se considerará confirmada, y el Operador de Comunicaciones del Centro de Control avisará al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria para que active el Plan. En caso contrario, el Operador de Comunicaciones solicitará la confirmación de la alarma comunicando con la propia concesión por los canales establecidos. Si esto no es posible, utilizará las cámaras del circuito cerrado de televisión para tratar de confirmar la alarma. Por último, si esto no fuera posible, solicitará al personal de Servicio de la Policía Portuaria más próximo que se desplace a la zona afectada para, en su caso, confirmar la alarma.

#### **B. Una concesión o autorización que no dispone de Plan de Autoprotección**

En este caso, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias solicitará la confirmación de la alarma comunicando nuevamente con la propia concesión. Si esto no es posible, utilizará las cámaras del circuito cerrado de televisión para tratar de confirmar la alarma. Por último, si esto no fuera posible, solicitará al personal de Servicio de la Policía Portuaria más próximo que se desplace a la zona afectada para confirmar, en su caso, la alarma.

### **6.2.2.3 AVISO DE EMERGENCIA MARÍTIMA.**

Es el caso de una emergencia, o posible alerta de una emergencia, con buque implicado, se distingue si es buque atracado o buque fondeado / navegación interior.

**Buque atracado:** Generalmente la comunicación de la emergencia se producirá vía telefónica desde el CSS gestionado por Salvamento Marítimo – Capitanía Marítima, pudiendo también comunicarse por radio desde el canal 74 VHF. A su vez, la emergencia también puede detectarse por rondas de la Policía Portuaria / otros usuarios. Si la emergencia se recibe por canal establecido (preferiblemente telefónico) desde el CCS o

bien por una persona de reconocida entidad (Policía Portuaria, Guardia Civil, etc.), se considerará confirmada. En caso contrario utilizará las cámaras del circuito cerrado de televisión para tratar de confirmar la alarma, debiendo comunicar la incidencia a Capitanía Marítima – Sasemar (CCS). Por último, si esto no fuera posible, solicitará al personal de Servicio de la Policía Portuaria más próximo que se desplace a la zona afectada para, en su caso, confirmar la alarma.

Toda vez confirmada la alarma el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informará al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria para que active el Plan. Las actuaciones de la Autoridad Portuaria se centrarán en el suministro de la ayuda y el apoyo desde tierra que sea solicitado por la Capitanía Marítima, que será responsable en todo momento de la dirección y el control de la emergencia, en cumplimiento de sus competencias.

**Buque fondeado / navegación interior:** La comunicación de la emergencia se producirá vía telefónica desde el CCS gestionado por Salvamento Marítimo – Capitanía Marítima, pudiendo también comunicarse por radio desde el canal 74 VHF. Toda vez confirmada la alarma el Operador de Comunicaciones informará al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria para que active el Plan. Las actuaciones de la Autoridad Portuaria se centrarán en el suministro de la ayuda y el apoyo desde tierra que sea solicitado por la Capitanía Marítima que será responsable en todo momento de la dirección y el control de la emergencia, en cumplimiento de sus competencias.

### **6.2.3 CRITERIOS DE ACTIVACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**

El Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz se activará como sigue en función del origen de la emergencia:

#### **A. Emergencia en Zonas de Servicio dependiente de la APBC**

Se activará el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz:

- Cuando se reciba una notificación en el exterior de las Zonas de Servicio dependientes a la APBC, pero que podría llegar a tener consecuencias en la misma.
- Cuando se reciba un aviso de un accidente que se está produciendo en una zona de uso público del Puerto y éste no está bajo control por la persona que efectúa la comunicación o por el personal presente en la zona.

En esta situación la responsabilidad del control de la emergencia recae sobre la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz que activaría la operatividad del Plan para hacer frente a la situación de emergencia.

## **B. Emergencia en Zonas de Servicio dependientes de concesiones**

Cuando se reciba un aviso de emergencia procedente de alguna concesión o autorización solicitando ayuda, o bien que pueda tener consecuencias fuera de la misma, o pueda requerir medios externos a la misma para su control, se activarán los servicios de emergencia dispuestos en este Plan de Autoprotección que en este **caso actuarán en labores de apoyo y ayuda a los servicios de emergencias de la concesión**, que se encuentran en emergencia, asumiéndose desde la Autoridad Portuaria la dirección y control de la emergencia, según tenga establecido.

## **C. Emergencia Marítima.**

Cuando se produzca un accidente que afecte o pueda afectar a un buque que se encuentre atracado, fondeado o en navegación interior, y solicite ayuda externa para controlarlo, o pueda suponer un peligro para la navegación o el medio ambiente y se produzca la comunicación / detección de la emergencia, se activará el organigrama de emergencias dispuesto en el presente Plan. Las actuaciones de la Autoridad Portuaria se centrarán en la colaboración, y el suministro de la ayuda y el apoyo desde tierra que sea solicitado por la Capitanía Marítima que será responsable en todo momento de la Dirección de la Emergencia Marítima, según sus atribuciones legalmente establecidas.

### **6.2.4 CLASIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA**

#### **6.2.4.1 EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIOS DEPENDIENTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**

##### **A. Clasificación de la emergencia**

Una vez recibido el aviso de emergencia en Zonas de Servicios dependiente de la APBC, el Operador de Comunicaciones se informa de los datos de la notificación.

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y éste tiene la misión de activar el Plan de Autoprotección. Para ello, en base a la información disponible, evalúa la situación y asigna el **Nivel de Emergencia, en función de los medios humanos y materiales que considere necesarios para su control**. En caso necesario, se auxilia con la tipología de situaciones de emergencia referenciadas en el Apartado 2.2 del Documento 1

##### **B. Aviso de emergencia de Nivel 1**

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, y éste una vez evaluada la situación de emergencia y habiéndola clasificado como Emergencia de Nivel 1:

- En jornada ordinaria da el aviso de la emergencia y moviliza los medios de la zona adscritos al PAU para la supresión / control de la emergencia, informando inmediatamente a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente o a quién le sustituya, quien a su vez, determinará la necesidad de avisar al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan.
- Fuera de la jornada laboral normal, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias avisa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, que evaluará la necesidad y conveniencia de avisar a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente o a quién le sustituya y ésta, a su vez, determinará la necesidad de avisar al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan.

Si la situación de Emergencia no puede ser neutralizada con los medios de la zona, se activará el Nivel de Emergencia 2 conforme se indica en el siguiente punto.

**En caso de duda para la clasificación del nivel de emergencia, y dado que el Consorcio Provincial de Bomberos es un medio adscrito al PAU, el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria puede determinar su movilización. Igual situación puede considerarse para el Grupo de Asistencia Sanitaria (112). Toda movilización que será comunicada a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.**

### **C. Aviso de emergencia Nivel 2 o 3**

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, tras recibir el aviso de la emergencia, que no puede ser controlada con los medios presentes en la zona. El Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria clasifica **Emergencia Nivel 2 ó 3, ordena la movilización de los medios adscritos al PAU para la supresión / control de la emergencia** y da instrucciones de llevar a cabo el orden de llamadas para localizar al personal adscrito al PAU.

Algunas emergencias Nivel 2 pueden evolucionar a Emergencia Nivel 3, por lo que el DPAE dará instrucciones para solicitar al CECEM 112-Andalucía la activación del Plan de Ámbito Superior.

## **6.2.4.2 EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE CONCESIONES**

### **A. Clasificación de la emergencia**

Una vez recibido el aviso de Emergencias, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias se informa de los datos de la emergencia actuando como sigue.

## **B. Aviso de emergencia de Nivel 1**

Se clasificará como emergencia de Nivel 1 si la concesión informa que la emergencia puede ser controlada por su propio personal y no requiere ayuda.

- En Jornada Laboral Normal, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informará inmediatamente a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente o a quién le sustituya, la cual considerará la conveniencia de avisar al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan.
- Fuera de la Jornada Laboral Normal, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informará al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, quien evaluará la necesidad y conveniencia de avisar a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente o a quién le sustituya y ésta, a su vez, valorará la conveniencia de avisar al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan.

**En caso de duda para la clasificación del nivel de emergencia, y dado que el Consorcio Provincial de Bomberos es un medio adscrito al PAU, el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria puede determinar su movilización. Igual situación puede considerarse para el Grupo de Asistencia Sanitaria (112). Toda movilización que será comunicada a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.**

## **C. Aviso de emergencia de Nivel 2 o 3**

Se clasificará como emergencia de Nivel 2 ó 3 si la concesión informa que la emergencia no puede ser controlada con sus propios medios y requiere ayuda adicional, o no existe personal presente en la concesión.

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias ante **Emergencia Nivel 2 ó 3** lleva a cabo el orden de llamadas para localizar a los responsables de los servicios de emergencia del Puerto de la Bahía de Cádiz para prestar la ayuda, apoyo o coordinación a la concesión afectada (actuación análoga a emergencias de nivel 2 ó 3 en zonas dependientes de la APBC).

### **6.2.4.3 EMERGENCIA EN BUQUE ATRACADO**

#### **A. Clasificación de la emergencia**

Una vez recibido el aviso de emergencias por los canales establecidos, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya), la cual coordinará el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz, con Capitanía Marítima en el Nivel que ésta estime oportuno.

## **B. Aviso de emergencia de nivel 1**

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias informará al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya) la cual contactará con la Capitanía Marítima, y decidirá la conveniencia de dar aviso al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan. En coordinación con la Capitanía Marítima, que asumirá la Dirección de la Emergencia Marítima, según sus atribuciones legalmente establecidas, y determinará las acciones a desarrollar, la Autoridad Portuaria pondrá a disposición de ésta los medios disponibles, en la medida de su capacidad y recursos.

## **C. Aviso de emergencia de nivel 2 o 3**

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias ante Emergencia de Nivel 2 informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya), que a continuación da aviso al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan. En coordinación con la Capitanía Marítima que asumirá la Dirección de la Emergencia Marítima según sus atribuciones legalmente establecidas, determinarán las acciones a desarrollar y solicitarán en su caso la activación del Plan Nacional.

### **6.2.4.4 EMERGENCIA CON BUQUE FONDEADO O EN NAVEGACIÓN POR LAS AGUAS DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**

#### **A. Clasificación de la emergencia**

Una vez recibido el aviso de emergencias por los canales establecidos, el Operador de Comunicaciones informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya), que pondrá a disposición de Capitanía Marítima, quién asume la Dirección de la Emergencia Marítima según sus atribuciones legalmente establecidas, los medios adscritos del Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en función del Nivel de la Emergencia.

#### **B. Aviso de emergencia de Nivel 1**

El Operador de Comunicaciones informará inmediatamente al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y a la Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya), y ésta a su vez, determinará la necesidad de avisar al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan poniendo a disposición de Capitanía Marítima los medios y recursos disponibles, desde tierra.

#### **C. Aviso de emergencia de Nivel 2 o 3**

El Operador de Comunicaciones ante **Emergencia Nivel 2** informa a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya) y ésta a su vez, determinará la necesidad de avisar al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y al Director del Puerto o a quienes les sustituyan poniendo a disposición de Capitanía Marítima, los medios adscritos desde tierra.



Capitanía Marítima asume la Dirección de la Emergencia Marítima según sus atribuciones legalmente establecidas y determina la necesidad de activar el Plan Nacional.

## **6.2.5 MOVILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE EMERGENCIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**

La movilización de los Servicios de Emergencia establecidos en el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz se realiza en función de:

**A. Los medios humanos y materiales**, tanto propios de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz y de Capitanía Marítima como ajenos, **necesarios** para controlar la situación de emergencia, los cuales vienen determinados por la magnitud de los efectos y la gravedad de las consecuencias asociadas al posible accidente.

En base a los medios de autoprotección requeridos durante la actuación, el DPAAE, según el caso, activa el Plan en su correspondiente Nivel de Emergencia. El Nivel de Emergencia en el que inicialmente se active el Plan podrá ser modificado por el DPAAE, durante el desarrollo de la emergencia.

**B. Los medios humanos y materiales disponibles** para la actuación en la emergencia, lo cual viene determinado por la presencia o no en las instalaciones del personal con misiones asignadas en el Plan. Así, en el Plan se contemplan actuaciones diferenciadas ante las siguientes circunstancias:

- **Durante la jornada laboral normal**, situación en la cual se cuenta con todos los medios humanos adscritos al Plan, pudiendo establecerse la estructura organizativa completa.
- **Fuera de horas y días de jornada laboral normal**, situación en la cual la presencia de personal en las instalaciones se reduce al personal a turnos. Esta situación obliga a distribuir las misiones esenciales ante una emergencia entre los presentes, hasta la llegada a las instalaciones del personal con misiones en el Plan y la Ayuda Exterior.

## **6.2.6 OPERATIVIDAD DEL PLAN EN UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE APBC**

### **6.2.6.1 EMERGENCIA DE NIVEL 1 EN JORNADA LABORAL NORMAL**

#### **Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias**

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias da aviso al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y da aviso a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o a quién le sustituya), según criterio del Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria.

#### **Dirección del Plan de Actuación (DPAAE)**

El Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria (inicialmente y hasta ser relevado por el titular) o Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o quién le sustituya) actúan como sigue:

1. Se mantiene informado de la evolución de la emergencia.
2. Si se produce herido podrá solicitar la movilización de la Asistencia Sanitaria externa.
3. Proporciona instrucciones al Coordinador del Área afectada si es preciso.
4. En caso de que la magnitud de la emergencia supere los medios humanos y materiales disponibles en la zona afectada, declara el paso a Nivel de la emergencia, actuando conforme a lo indicado en el punto 6.2.6.2.
5. Una vez controlada la situación que ha dado origen a la emergencia ordenará el fin de la emergencia.

### **Puesto de Mando**

Este Mando recaerá sobre el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria (inicialmente y hasta ser relevado por el titular) o la Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente (o quienes les sustituyan) que actuarán como sigue:

1. Acude a la zona afectada.
2. Se mantiene en contacto permanente con el Centro de Control de Emergencias.
3. Coordina las labores de actuación.
4. Solicita al Centro de Control de Emergencias y a la Dirección del Plan de Actuación el paso a Nivel 2 si la emergencia no puede ser controlada por el personal de la zona.
5. Si la emergencia es controlada informa de ello al Centro de Control de Emergencias y a la Dirección del Plan de Actuación.

### **Grupo de Intervención**

La intervención (primera intervención) recaerá sobre el personal de la Policía Portuaria presente en la zona que actuará como sigue:

1. Se dotará del equipo de protección adecuado.
2. Actuará sobre la Emergencia sin exponerse ni arriesgarse.
3. Informará al Operador de Comunicaciones de la evolución de la Emergencia.
4. En caso necesario solicitará la ayuda precisa.
5. Una vez controlada la Emergencia informa al Centro de Control de la Emergencia.

## **Grupo de Asistencia Sanitaria externa (112)**

En caso de ser requerida su actuación, atiende a los afectados y organiza su traslado, si se precisa.

## **Coordinadores de Área**

El Coordinador de Área alertado por el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias controlará el acceso de personal a la zona y permanecerá a la espera de instrucciones del Dirección del Plan de Actuación.

## **Mando de Tráfico y Evacuación – Tráfico y evacuación**

El Responsable de Control, Vigilancia y Protección o el Jefe de Servicio / Equipo / Turno asume las labores de control y dirección de tráfico, tan pronto tengan conocimiento de la emergencia. La actuación será la siguiente:

1. Mantiene libres los accesos al Puerto y sus vías de tráfico.
2. En caso de evacuación, colaboran con el personal de Evacuación, realizando el recuento de las personas evacuadas.

### **6.2.6.2 EMERGENCIA DE NIVEL 2 o 3 EN JORNADA LABORAL NORMAL**

#### **Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias**

El Operador de Comunicaciones da aviso al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria y la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente. Lleva a cabo el orden de llamadas para localizar a los responsables de los diferentes servicios de emergencias y resto de personal adscrito al PAU, a requerimiento del DPAE.

#### **Dirección del Plan de Actuación**

El Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria (inicialmente y hasta ser relevado por los titulares), Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente, Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario o Director del Puerto, se incorporan a su puesto en el Centro de Control de la Emergencia, asumiendo la Dirección del Plan de Actuación:

Actuará como sigue:

1. Se informa de la magnitud y evolución de la misma.
2. Evalúa la situación de emergencia y cambia si procede el Nivel de Emergencia Inicial.
3. Notifica el accidente a las Autoridades Competentes.

4. Ordenará la movilización de los medios y recursos que considere oportunos para combatir la emergencia.
5. Si lo considera necesario solicitará ayuda exterior al Plan.
6. En el caso de que exista posibilidad de que el accidente afecte al exterior de las Zonas de Servicio del Puerto, se comunicará este hecho al CECEM 112-Andalucía. A partir de ese instante, actuará como coordinador de la Autoridad Portuaria con la Ayuda Exterior.
7. En caso de tener controlada la situación, podrá decretar el fin de la emergencia en las Zonas de Servicio.
8. Coordinará la elaboración de un inventario de daños.
9. Determinará las medidas de reposición más adecuadas.
10. Coordinará, con ayuda del Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario y Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente, la elaboración de un informe sobre el accidente que será analizado posteriormente por el Comité Técnico Asesor y sometido, revisado en su caso, al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

### **Comité Técnico Asesor**

Se conforma el Comité Técnico Asesor básico formado por:

- Capitán Marítimo o persona que designe
- Jefe Dpto. de Desarrollo Portuario.
- Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.

Este comité se irá ampliando según la naturaleza de la emergencia, y su labor será asesorar a la Dirección del Plan de Actuación sobre cuestiones específicas de la emergencia.

### **Gabinete de Relaciones Públicas**

Una vez el Jefe del Gabinete de Relaciones Públicas reciba el aviso desde el Centro de Control de Emergencias, permanecerá a disposición del DPAE mientras éste no indique lo contrario, pero en principio hasta que se decrete el fin de la emergencia llevará a cabo las siguientes actuaciones:

1. Atiende a los medios de comunicación.

2. Atiende a familiares del personal de la APBC.
3. Elabora los comunicados oficiales.
4. Apoyo del DPAE en su papel de interlocutor con las Autoridades y medios.

### **Responsable del Puesto de Mando Avanzado (Mando CBPC)**

El Mando del CBPC (Consortio de Bomberos de la Provincia de Cádiz) se incorporará inmediatamente al punto en el que se ha producido la emergencia, asumiendo sus funciones y relevando a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente (o quién le sustituya) que, hasta el momento, ha actuado como Puesto de Mando. Ésta le informará de la evolución seguida por la emergencia y de los medios y acciones emprendidas para combatirla.

El Responsable del Puesto de Mando Avanzado:

1. Evaluará la naturaleza y dimensiones del accidente, informando al DPAE.
2. Dirigirá las operaciones de control y supervisión de la Emergencia bajo la coordinación del DPAE.
3. Informará al DPAE de la evolución de ésta.
4. En caso necesario, recomendará DPAE la solicitud de ayuda externa, y en su caso la declaración del final de la emergencia.

### **Suministros y Reparaciones**

El Jefe de la División de Mantenimiento y Ayudas a la Navegación (o quien le sustituya) gestiona la consecución de equipos y materiales que sean solicitados desde el lugar de la emergencia, a través de proveedores y empresas externas, si es necesario, apoyado por el personal de su División. Asimismo, se realizan:

- Reparaciones y/o construcciones necesarias en el curso de la emergencia.
- Trabajos necesarios para asegurar el funcionamiento de los servicios esenciales.

### **Grupo de Intervención**

El Grupo de Intervención está constituido por el CBPC, movilizados previamente por el CECEM 112-Andalucía, los cuales actuarán como sigue:

1. Equipados adecuadamente acuden al lugar de la Emergencia.
2. Siguen las instrucciones del Responsable del Puesto de Mando Avanzado.
3. Actúan conforme a los Procedimientos de Actuación ante Emergencias.

4. Colaboran con la Asistencia Sanitaria externa en el salvamento y rescate de afectados por el incidente.
5. Una vez decretado el fin de la Emergencia llevan a cabo las labores de actuación post-emergencia.

No está previsto que el personal de la Autoridad Portuaria se integre en el Grupo de Intervención, sino que éste estará constituido exclusivamente por personal del Consorcio de Bomberos de la Provincia de Cádiz movilizados previa comunicación por el CECEM 112-Andalucía.

En el caso de que el Responsable del Puesto de Mando Avanzado solicite la colaboración de personal de la Autoridad Portuaria, deberá ser para operaciones relacionadas con sus actividades habituales. Estas operaciones se efectuarán bajo la supervisión del Responsable del Puesto de Mando Avanzado, que determinará las precauciones necesarias y los medios de protección personal adecuados.

### **Apoyo Logístico**

Al tener conocimiento de la emergencia, el personal de la División de Mto. y Ayuda a la Navegación reunirá a su grupo y, con los medios disponibles, coordinará las actuaciones que le sean requeridas, como son carga, descarga y transporte de materiales destinados a la emergencia.

### **Coordinadores de Área**

Si la emergencia se produce durante su horario de actividad, los coordinadores de área serán alertados por el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias. A partir de este momento:

1. Se constituirán en autoridad máxima del Plan en el área que tienen asignada.
2. Ordenarán el confinamiento de la población presente y permanecerán a la espera de instrucciones del DPAE.
3. En su caso, ordenarán la adopción de medidas de autoprotección entre la población presente en el área.
4. Cuando la emergencia ocurra en su área, se pondrán a disposición del Responsable del Puesto de Mando Avanzado.

### **Grupo de Asistencia Sanitaria (112)**

Acude a la zona y atiende a los afectados organizando su traslado, si es preciso.

## **Mando Tráfico y Evacuación**

El Responsable de la Policía Portuaria (o quien le sustituya), asume las labores de control y dirección de tráfico, tan pronto tengan conocimiento de la emergencia. La actuación será la siguiente:

1. Comunican a la Dirección del Plan de Actuación, la llegada de:

- CBPC (Bomberos) y ambulancias.
- Fuerzas de Seguridad.
- Autoridades personadas.

y transmiten las instrucciones recibidas.

2. Mantiene libres los accesos al Puerto y sus vías de tráfico.

3. En caso de evacuación, colaboran con el personal de Evacuación, realizando el recuento de las personas evacuadas.

### **6.2.6.3 EMERGENCIA DE NIVEL 1 FUERA DE JORNADA LABORAL NORMAL**

#### **Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias**

Fuera de Jornada Laboral Normal el Operador de Comunicaciones informa al Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, que valora la necesidad de dar aviso a la Jefa Unidad Seguridad y Medio Ambiente (o a quien le sustituya).

#### **Grupo de Intervención**

La intervención recaerá sobre el personal presente en la zona que actuará como sigue:

1. Se dotará del equipo de protección adecuado.
2. Actuará sobre la Emergencia sin exponerse ni arriesgarse.
3. Informará al Operador de Comunicaciones de la evolución de la Emergencia.
4. En caso necesario solicitará la ayuda precisa.
5. Una vez controlada la Emergencia informa al Centro de Control de la Emergencia.

### **6.2.6.4 EMERGENCIA DE NIVEL 2 o 3 FUERA DE JORNADA LABORAL NORMAL**

Teniendo en cuenta las personas presentes en las instalaciones del Puerto de la Bahía de Cádiz fuera de jornada laboral normal, durante Emergencias de Nivel 2 o 3, las misiones del Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria hasta la llegada de las personas incluidas en la cadena de mando operativa, son cubrir los siguientes puestos esenciales:

- Dirección del Plan de Actuación.
- Responsable del Puesto de Mando Avanzado.
- Comunicaciones.

### **Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias**

Una vez recibido el aviso de emergencia en el Centro de Control de Emergencias y asignado el Nivel de Emergencia 2 o 3 por el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, quien asume la Dirección del Plan de Actuación, hasta la llegada de sus relevos, el Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias actúa como sigue:

1. Ordena la alarma correspondiente.
2. Inicia el Plan de llamadas de emergencia al personal de APBC y los Bomberos del CBPC.
3. Realiza la notificación del accidente al CECEM 112-Andalucía.
4. Se informa de las actuaciones ante las emergencias que se están llevando a cabo.
5. Desde el Centro de Control de Emergencias, coordina las actuaciones del personal presente en la Zona de la Emergencia.
6. En caso de considerarlo necesario el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, solicita Ayuda al Exterior.

### **Grupo de Intervención**

Actúa como sigue:

1. Se dotará del equipo de protección adecuado.
2. Actuará sobre la Emergencia sin exponerse ni arriesgarse.
3. Informará al Operador de Comunicaciones de la evolución de la Emergencia.
4. En caso necesario solicitará la ayuda precisa.
5. Una vez controlada la Emergencia informa al Centro de Control de la Emergencia.

### **Personal Avisado**

Conforme se vayan incorporando las personas incluidas en el plan, irán ocupando los cargos que le corresponden, actuando de modo análogo al caso Emergencia Nivel 2 en jornada laboral normal.

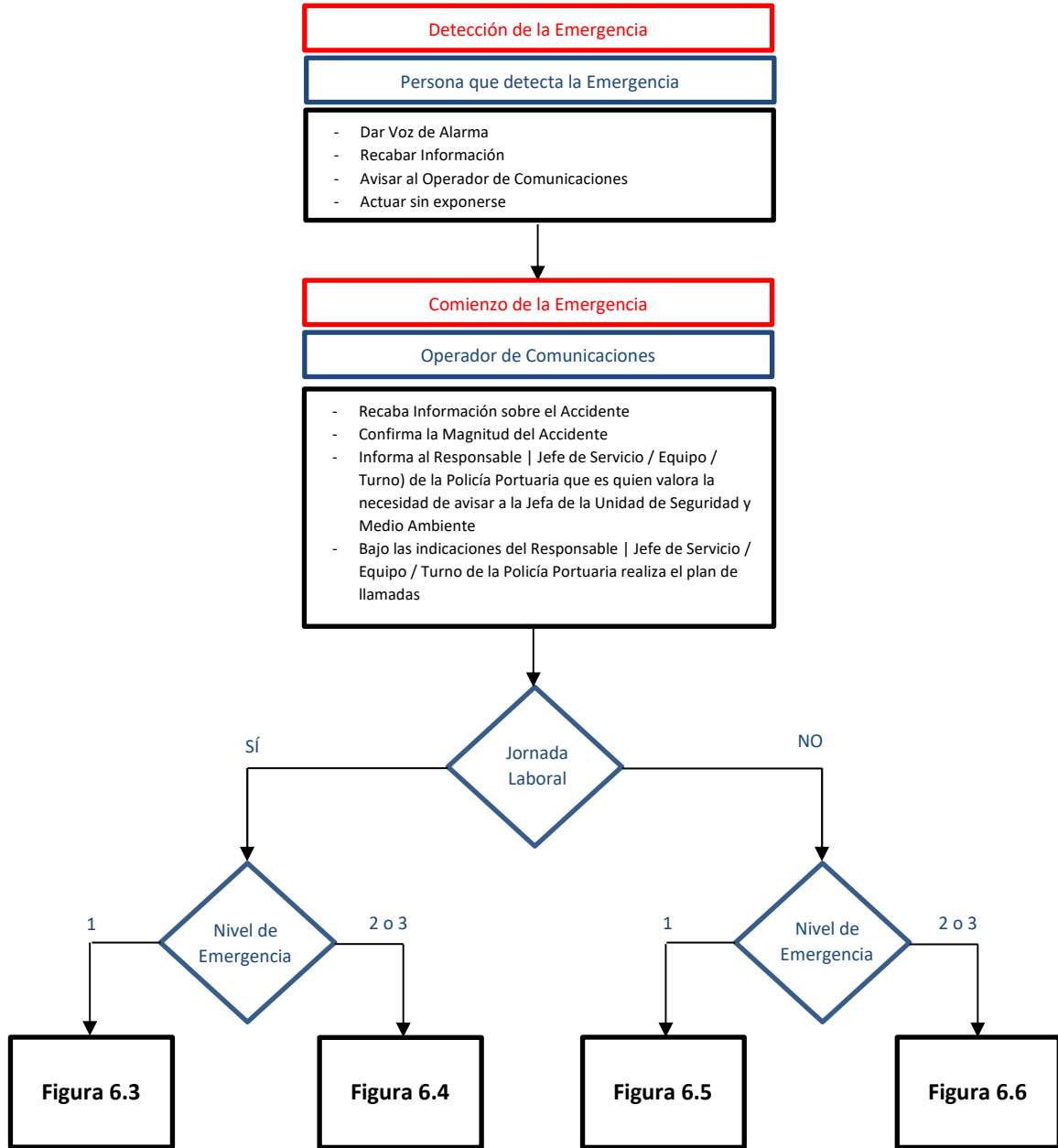
La Figura 6.2 describe la activación del Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz.



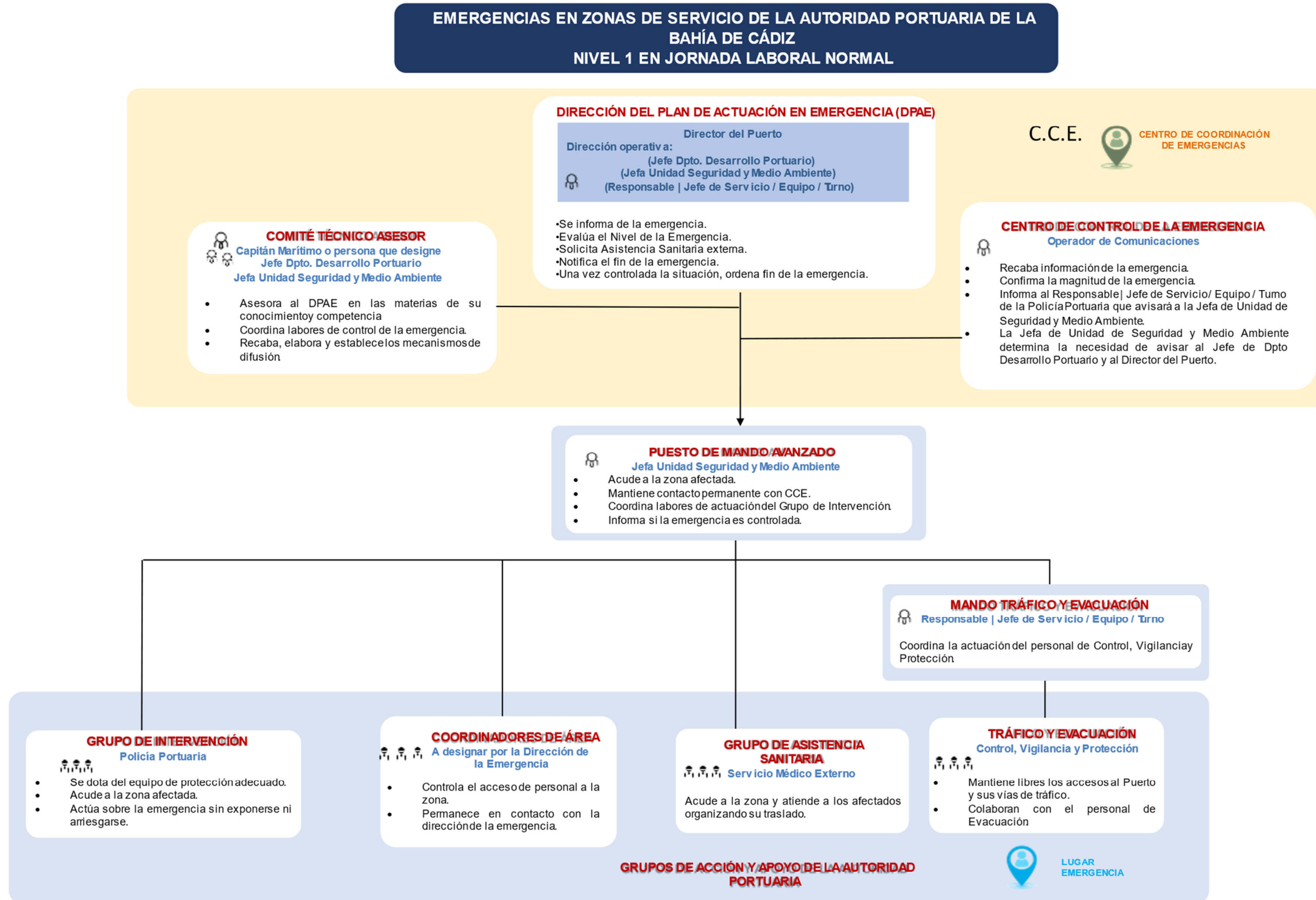
A continuación, se describe de forma gráfica la operatividad del Plan de Autoprotección ante la diversa casuística posible:

- Activación de la Emergencia (Figura 6.2).
- Emergencia Nivel 1 en jornada laboral normal (Figura 6.3).
- Emergencia Nivel 2 en jornada laboral normal (Figura 6.4).
- Emergencia Nivel 1 fuera de jornada laboral normal (Figura 6.5).
- Emergencia Nivel 2 fuera de jornada laboral normal (Figura 6.6).

**FIGURA 6.1.  
ACTIVACION DE LA EMERGENCIA**

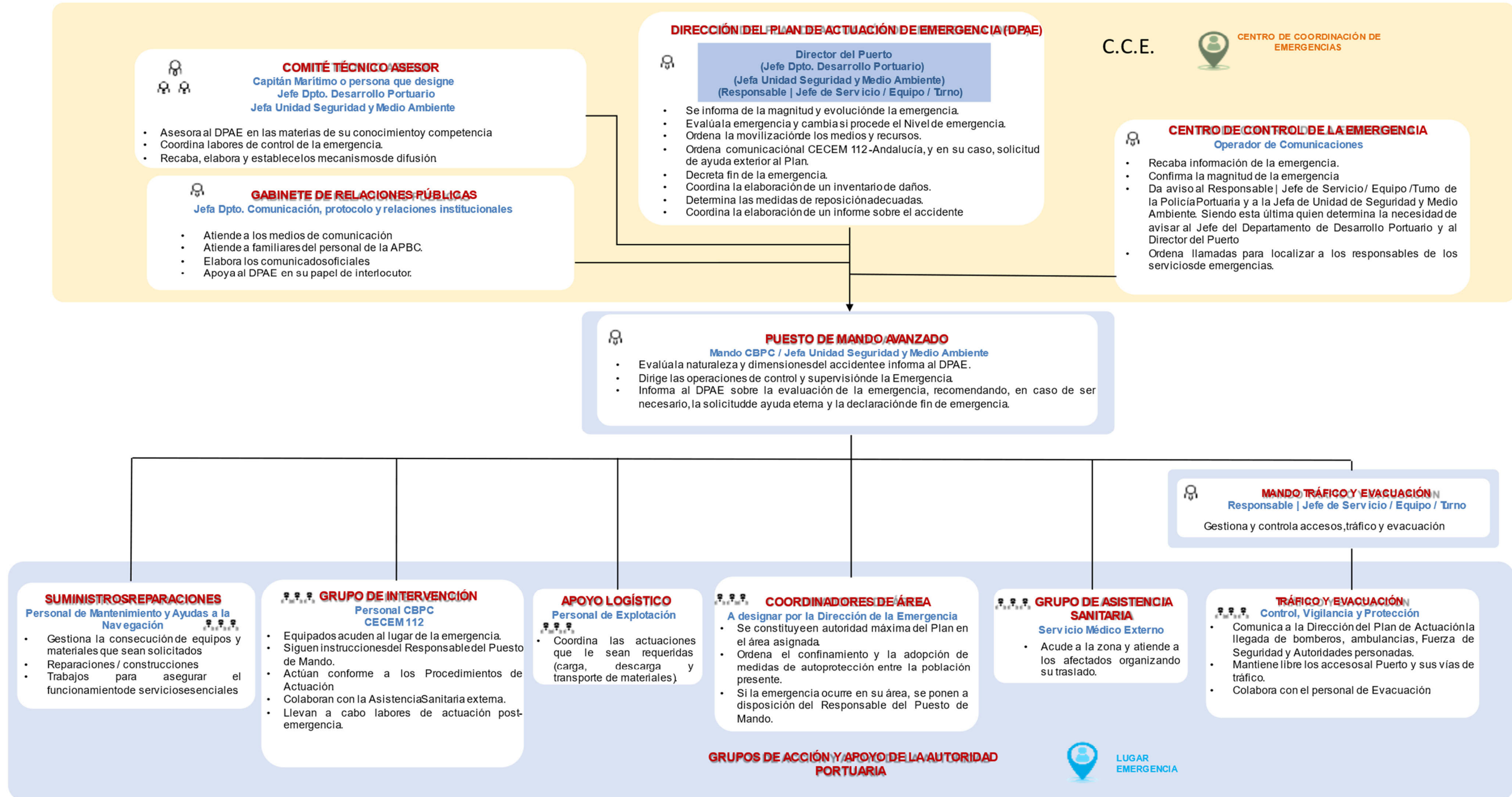


**FIGURA 6.2. EMERGENCIAS NIVEL 1, JORNADA LABORAL**



**FIGURA 6.3. EMERGENCIAS NIVEL 2 O 3 EN JORNADA LABORAL NORMAL**

**EMERGENCIAS EN ZONAS DE SERVICIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ  
NIVEL 2 O 3 EN JORNADA LABORAL NORMAL**



**FIGURA 6.4. EMERGENCIAS NIVEL 1, FUERA DE JORNADA LABORAL**

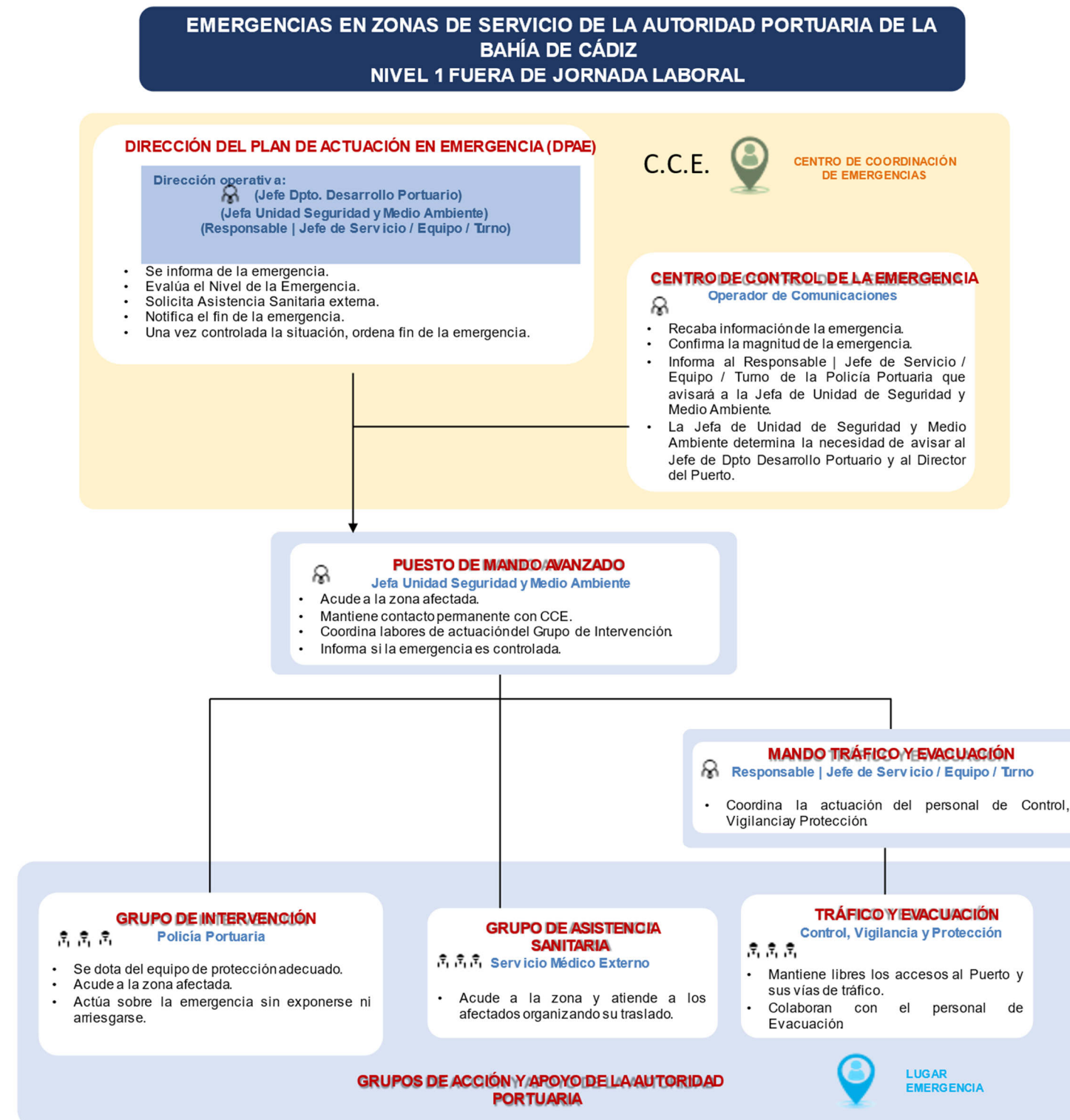
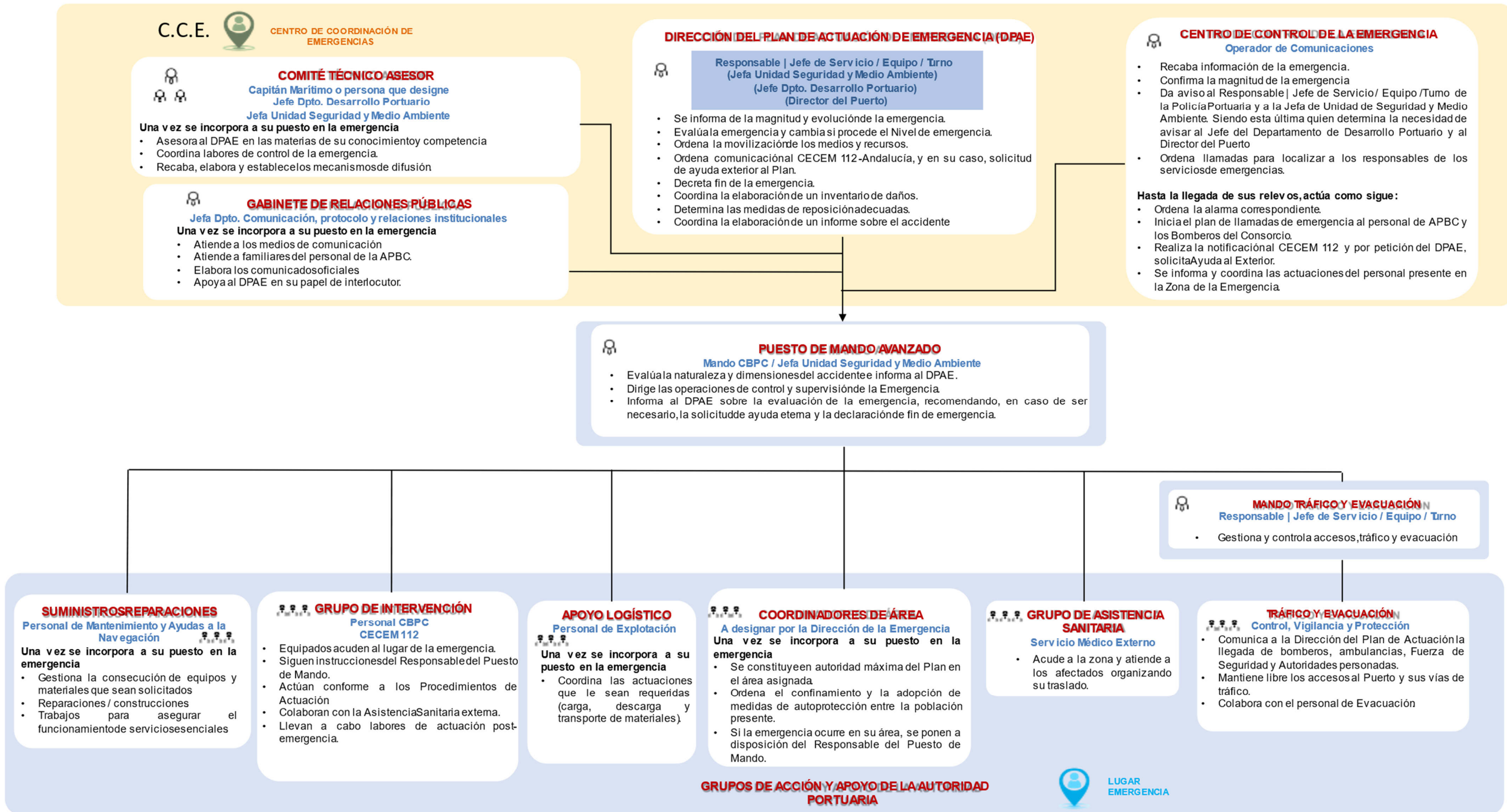


FIGURA 6.5. EMERGENCIAS NIVEL 2 O 3, FUERA DE JORNADA LABORAL

**EMERGENCIAS EN ZONAS DE SERVICIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ NIVEL 2 O 3 FUERA DE JORNADA LABORAL**

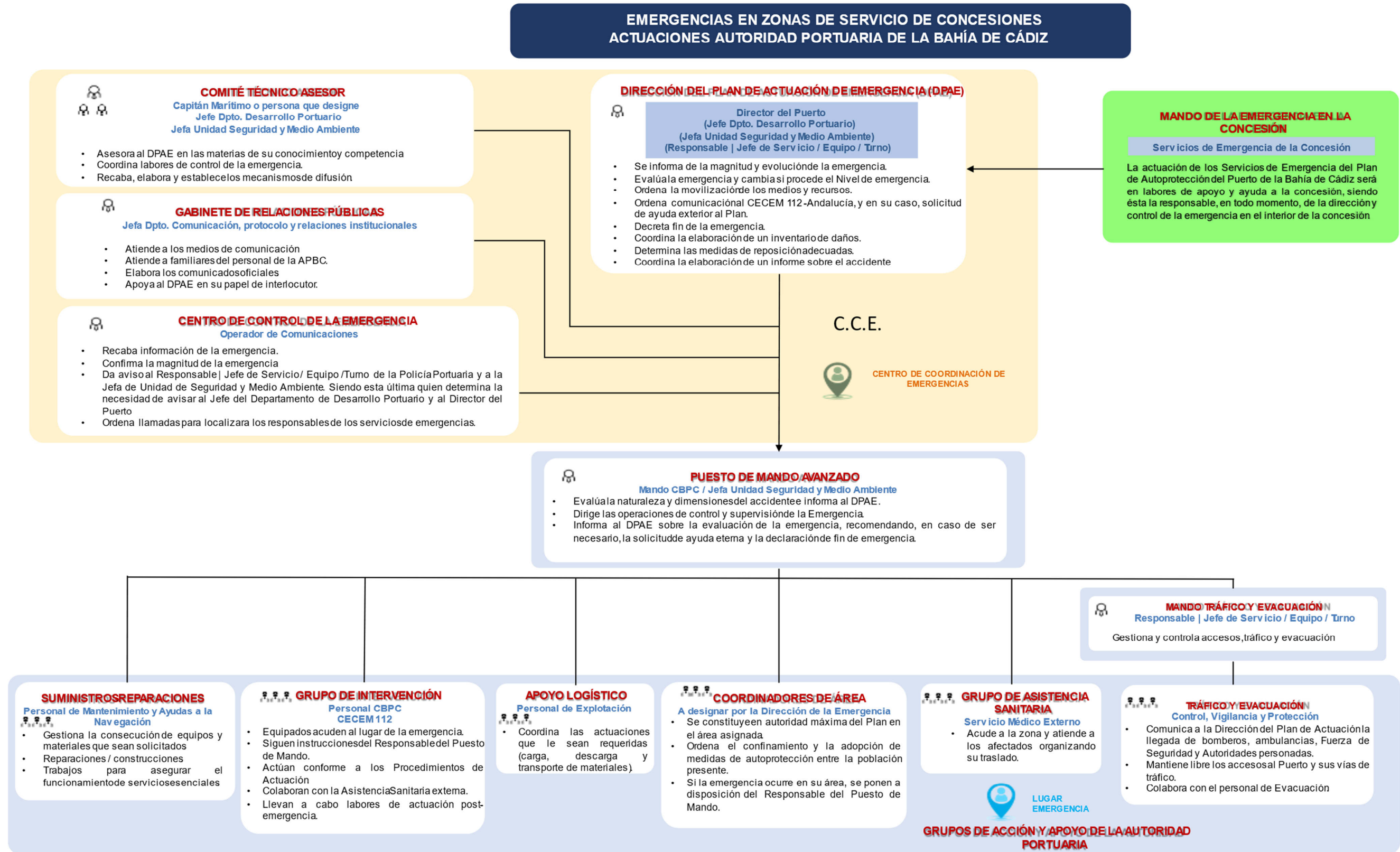


## **6.2.7 OPERATIVIDAD DEL PLAN DE EMERGENCIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN UNA EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DE CONCESIONES**

Cuando se reciba un aviso de emergencia procedente de alguna concesión o autorización solicitando ayuda, o bien que pueda tener consecuencias fuera de la misma, o puede requerir medios externos a la misma para su control, se activarán los servicios de emergencias dispuestos en el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz que en este caso actuarán en labores de apoyo y ayuda a los servicios de emergencias de la concesión que se encuentra en emergencia y que será responsable en todo momento de la dirección y control de la emergencia para el interior de la concesión.

En la Figura 6.6 se describen las funciones cada uno de los servicios de emergencia del Puerto de la Bahía de Cádiz en caso de recibir un aviso de una concesión y que suponga la activación del presente Plan de Autoprotección como apoyo a la Concesión.

**FIGURA 6.6. EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DE CONCESIONES. ACTUACIONES AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**





## **6.2.8 OPERATIVIDAD DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ EN UNA EMERGENCIA DE CAPITANÍA MARÍTIMA**

Cuando se produzca un accidente que afecte o pueda afectar a un buque que se encuentre dentro de la Zona de Servicio del Puerto, y su tripulación requiere ayuda externa para controlarlo, o puede suponer un peligro para la navegación o el medio ambiente y se produzca el aviso desde el buque y/o Capitanía Marítima – Sasemar (CCS), se activará el organigrama de emergencias dispuesto en la figura 6.7.

Por tanto, caso de recibir un aviso de un buque requiriendo ayuda y apoyo desde tierra para el control de la emergencia se activarán los servicios de emergencia de la APBC indicados en la siguiente figura dirigidos bajo la coordinación del Capitán Marítimo de Cádiz, según sus atribuciones legalmente establecidas, quién asumirá la Dirección de la Emergencia Marítima.

Adicionalmente, y de acuerdo a lo establecido en el Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, para aquellos escenarios con buque implicado en situación de alerta, las estructuras funcionales de autoprotección serán acordes a lo indicado en la figura 6.8.

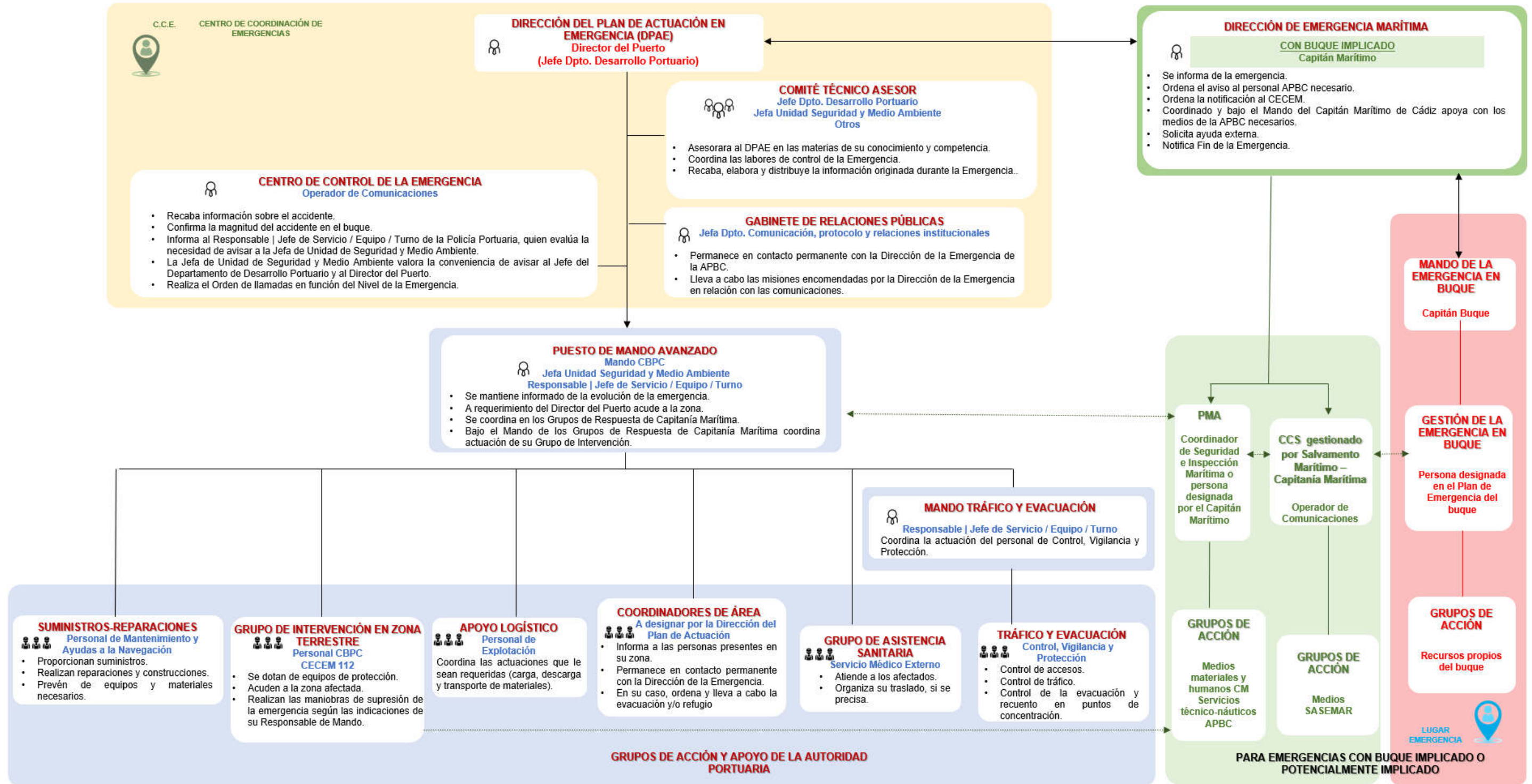
Es importante reseñar que en caso de emergencia en buque se seguirá la recomendación dada en el Informe de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) de enero de 2016, sobre el Incendio en el Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria) y posterior hundimiento del pesquero OLEG NAYDENOV, entre el 11 y el 14 de abril de 2015, y transmitida desde la Dirección General de la Marina Mercante a Puertos del Estado.

Entre las recomendaciones que formula el informe se encuentra la de que los Ministerios del Interior y de Fomento *tomen medidas para garantizar que las tripulaciones de los buques accidentados pueden colaborar en las tareas de salvamento, evitando su detención o toma de declaración por parte de la Autoridad Marítima o los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, mientras su asistencia pueda ser requerida.*

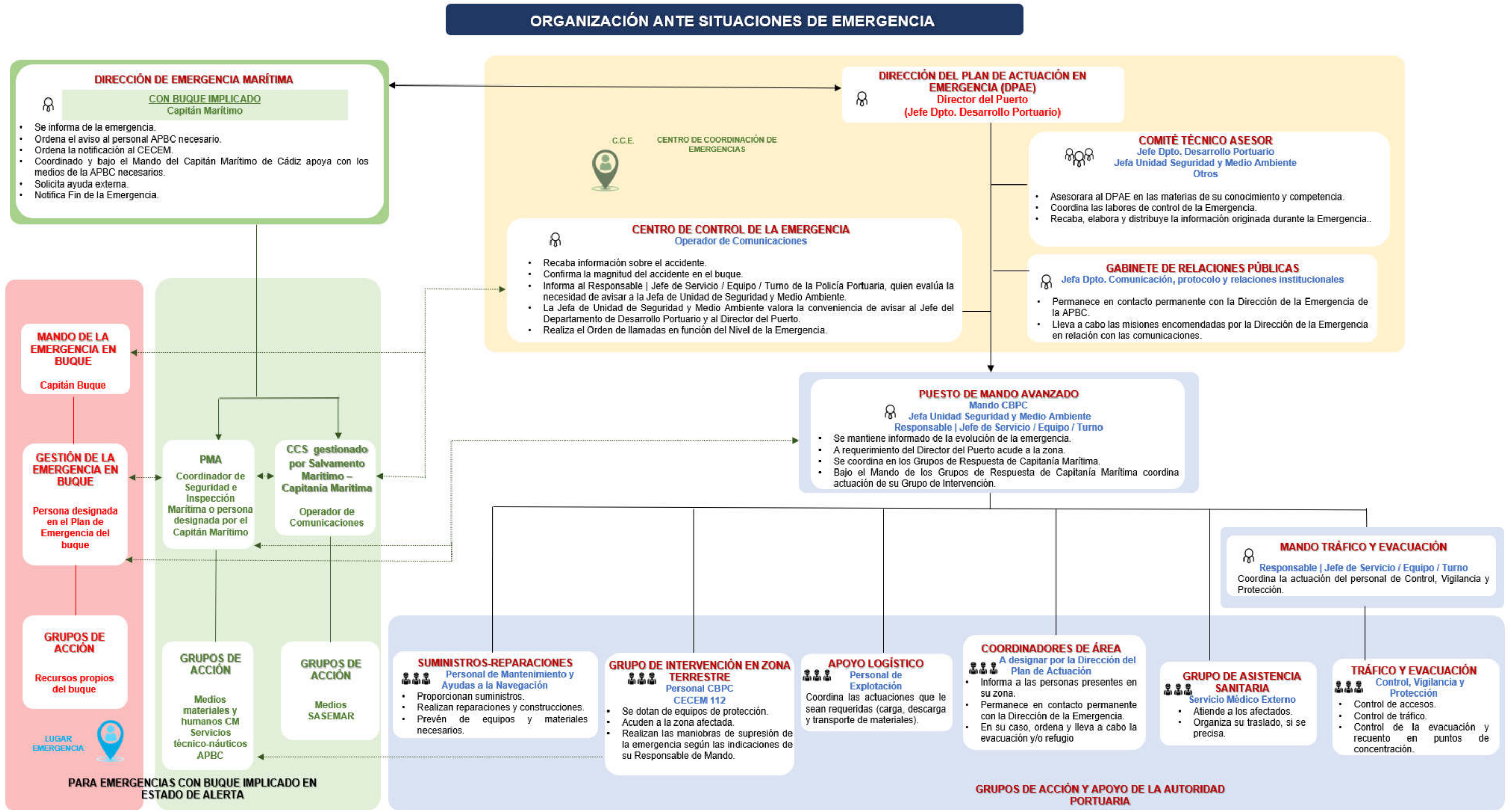
Por ello se debe priorizar la puesta a disposición de la tripulación en labores de ayuda y salvamento en caso de emergencia en buque a otras acciones legales o policiales que recaigan sobre ella.

**FIGURA 6.7 EMERGENCIA CON BUQUE IMPLICADO**

**ORGANIZACIÓN ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA**



**FIGURA 6.8 EMERGENCIA CON BUQUE IMPLICADO EN SITUACIÓN DE ALERTA**



## 6.2.9 PLAN DE EVACUACIÓN

### 6.2.9.1 CONFINAMIENTO O REFUGIO

Esta medida consiste en el refugio del personal presente en edificios o recintos próximos en el momento de anunciarse la adopción de la medida, susceptibles de atenuar razonablemente los efectos dañinos de la Emergencia.

En el Anexo VII se incluye el procedimiento general de actuación en caso de decretarse el refugio.

#### A. Situaciones de refugio

La acción de refugio consiste en permanecer en, o acudir a, el interior de un edificio al objeto de obtener protección por el mismo contra una posible situación de emergencia exterior.

Se procederá a la acción de refugio en un edificio cuando lo indique el DPAE, o bien el responsable de evacuación de la zona o edificio afectado.

En todos los casos de evacuación y refugio se actuará de acuerdo con los procedimientos generales de actuación que se detallan más adelante.

#### B. Personal afectado

El personal que deberá optar por la acción de refugio será todo aquél que se encuentre en el interior, o en las proximidades, de un edificio que pueda, en caso extremo, verse afectado por concentraciones exteriores de gas tóxico o inflamable, o por una nube de humos.

#### C. Aviso de refugio

Las situaciones que requieran la **acción de refugio** en un edificio serán notificadas por medio de los canales de intercomunicación establecidos en el Plan de Autoprotección.

#### D. Actuaciones en situación de refugio

Ante una situación que requiera **refugio**, el personal deberá actuar de la forma siguiente:

1. Cerrar inmediatamente todas las posibles entradas de aire exterior, sin olvidar el sistema de aire acondicionado.
2. Taponar todas las rendijas de puertas y ventanas con ropas empapadas en agua.
3. En el momento que se aprecie presencia de gas, se deberán usar máscaras, filtros o ropas empapadas.
4. Comunicar la situación indicando el edificio y el número de personal en el mismo.

5. Mantener la calma y esperar el término de la emergencia o el rescate.
6. Al término de la emergencia, no tocar las ropas utilizadas en el taponamiento y requerir su retirada por personal especializado provisto de protección individual adecuada.

En la Tabla 6.2 se indican las condiciones que requieren de la acción de refugio, el personal que puede verse afectado y los medios de aviso de dicha acción.

### **6.2.9.2 EVACUACIÓN**

La evacuación consiste en el traslado del personal que se encuentra en la zona de la emergencia hacia zonas alejadas de la misma. Se trata de una medida definitiva, que se justifica únicamente si el peligro al que está expuesta al personal es lo suficientemente grande. En contrapartida, puede resultar contraproducente, sobre todo en casos de dispersión de gases o vapores tóxicos, cuando las personas evacuadas, si lo son durante el paso de la nube, pueden estar sometidas a concentraciones mayores que las que recibirían de permanecer en sus lugares habituales de trabajo, aún sin adoptar medidas de autoprotección.

En el Anexo VII se incluye el procedimiento general de actuación en caso de decretarse la evacuación.

#### **A. Situaciones de evacuación**

Las situaciones de emergencia que pueden dar lugar a la evacuación de personal en el Puerto de la Bahía de Cádiz son, entre otras, las siguientes:

##### **Incendio en edificios**

Incendio de gran magnitud en un edificio, que pueda suponer riesgo para el personal presente en el mismo, que no se encuentre adecuadamente protegido.

##### **Incendio en zonas exteriores**

Incendio de grandes proporciones en zonas exteriores que impida una intervención adecuada para garantizar la integridad de los equipos afectados y, por lo tanto, sean previsibles lesiones personales.

##### **Nube de gas tóxico**

Nube de sustancias tóxicas en condiciones meteorológicas que puedan llegar a crear concentraciones peligrosas en el recinto portuario o en zonas próximas.

##### **Posibilidad de explosiones**

Posibilidad de que se produzcan explosiones que puedan afectar a una zona, aconsejarán la orden de evacuación de la misma.

## Situaciones de emergencia especiales

Situaciones de riesgo producidas por un accidente de transporte en las proximidades del Puerto de la Bahía de Cádiz o en zonas próximas, por un fenómeno natural peligroso, por una amenaza de bomba, derrumbamiento o por otras situaciones especiales no previstas que pueden aconsejar la evacuación de algunas zonas o de todo el Puerto.

### B. Personal afectado

En función del número de personas a evacuar y las condiciones que se dan en la emergencia, en el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz se distinguen las siguientes situaciones de evacuación:

- **Evacuación de edificio:** se corresponde con el abandono ordenado del personal presente en un edificio afectado por una situación de emergencia.

Se procederá a la evacuación de un edificio cuando:

- Se produzca un incendio en su interior o proximidades.
  - Se activen los sistemas automáticos de extinción de incendios.
  - Se vea afectado por una nube tóxica.
  - Se produzca el vertido o derrame incontrolado de una sustancia peligrosa.
  - Lo indique el DPAAE.
- **Evacuación parcial:** al declararse una situación de emergencia en alguna Zona del Puerto, el personal sin misión en la emergencia, las visitas, las contratatas y el personal en prácticas presente en las proximidades de la zona afectada se concentrarán en los puntos de reunión seleccionados, salvo indicación contraria.
  - **Evacuación General del Puerto** ante una situación de emergencia que pueda suponer daños al personal presente en el recinto del Puerto de la Bahía de Cádiz sin la adecuada protección, se procederá a la Evacuación General del Puerto de la Bahía de Cádiz, la cual consiste en el abandono ordenado de las instalaciones por parte de:
    - Las visitas, contratatas y personal en prácticas.
    - Personal sin misiones específicas asignadas en la emergencia, (que se habrán concentrado previamente en los puntos indicados en este Plan, o en puntos alternativos que sean establecidos por la Dirección del Plan de Actuación, al oír el aviso de emergencia).

- **Evacuación total del personal que actúa en la emergencia:** en casos muy excepcionales en los que la magnitud y/o evolución de la emergencia superen los medios de intervención y se ponga en peligro la integridad física de los miembros que actúan en la emergencia, el DPAE podrá ordenar la retirada de este personal a un lugar seguro y la reubicación del Centro de Control de la Emergencia. Tan pronto como la situación que provocó esta retirada lo permita, el Grupo de Intervención y la posible Ayuda Exterior volverán a sus tareas de control y supresión de la emergencia.

### C. Aviso de evacuación

Las diversas situaciones de evacuación de personal, definidas anteriormente, son comunicadas de la siguiente forma:

Situación de evacuación	Aviso	Personal afectado
· Evacuación de Edificio.	· Detección por parte del personal en el edificio. · Indicación del DPAE.	· Personal presente en el edificio de la emergencia.
· Evacuación Parcial. Concentración en Puntos de Reunión	· Aviso de Evacuación parcial por medio de teléfono interior, emisora y/o en persona.	· Visitas, personal en prácticas y contratas. · Personal sin misión asignada en la emergencia presentes en la zona.
· Evacuación General del Puerto.	· Aviso de Evacuación General por medio de teléfono interior, emisora y/o en persona.	· Personal sin misión asignada en la emergencia (ya reunidos en los puntos de concentración).
· Evacuación total del personal que actúa en la Emergencia.	· Aviso de evacuación por emisora y canales de intercomunicación establecidos en el Plan.	· Todo el personal presente en las instalaciones, con o sin misión en la emergencia.

### D Pauta de actuación durante la evacuación

La pauta de actuación durante la evacuación es la siguiente:

1. Dejar lo que se está haciendo, si no es imprescindible en las labores de evacuación.
2. Abandonar de forma ordenada el edificio o zona. En caso de estar bloqueada por el fuego la ruta de evacuación, utilizar los medios de extinción de incendios para abrir una vía de escape.
3. Si se sospecha que alguna persona ha quedado atrapada en el edificio o zona afectada, notificarlo inmediatamente al Equipo de Evacuación, o bien directamente, al DPAE.
4. Dirigirse a los **lugares de concentración** o puntos de reunión previstos.

5. Independientemente de la pauta indicada anteriormente, el personal a evacuar seguirá las indicaciones que al respecto le formule el Coordinador de Área durante la emergencia.

En la Tabla 6.2 se indican, como resumen, para cada tipo de situación que requiera de evacuación, las condiciones que aconsejan cada caso, el personal afectado y el tipo de aviso de evacuación.

En la Figura 6.9 se presenta un resumen de los Planos de Evacuación General de las Zonas de Servicio de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, pudiéndose consultar los planos al detalle en el Anexo III del presente documento.



**TABLA 6.2**  
**SITUACIONES DE EVACUACIÓN Y REFUGIO**

<b>Situación evacuación/refugio</b>	<b>Condiciones para la evacuación/refugio</b>	<b>Personal afectado</b>	<b>Aviso</b>
Evacuación de Edificios de la APBC	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Incendio en el edificio.</li> <li>· Activación de sistemas automáticos de extinción.</li> <li>· Amenaza de bomba.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Personal presente en el edificio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Detección por parte del personal en la zona.</li> <li>· Indicación del DPAE según el Plan de Actuación correspondiente.</li> </ul>
Evacuación Parcial	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Ante la declaración de emergencia como medida de seguridad, el personal no implicado en el control y supresión de la emergencia será trasladado a los puntos de concentración definidos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Visitas, personal en prácticas y contratas presentes en la zona afectada.</li> <li>· Personal sin misión asignada en la emergencia presentes en la zona afectada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Emergencia en zona afectada.</li> </ul>
Evacuación General	<ul style="list-style-type: none"> <li>· La magnitud de la Emergencia es tal que recomienda el abandono ordenado de las instalaciones, a un lugar seguro, por parte del personal sin misiones en la emergencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Personal sin misión asignada en la Emergencia (ya reunidos en los puntos de concentración).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Aviso de Evacuación General por medio de teléfono interior, emisora y/o en persona.</li> </ul>
Evacuación total del personal que actúa en la emergencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Casos excepcionales en los que la magnitud de la emergencia supere los medios de autoprotección movilizados y se ponga en peligro la integridad física del personal que actúa en la emergencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Todo el personal presente en las instalaciones, con o sin misión en la emergencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Aviso de evacuación por emisora y canales de intercomunicación establecidos en el Plan.</li> </ul>
Refugio	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Indicación del DPAE.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Todo el personal afectado por la decisión del DPAE.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Aviso de refugio por medio de canales de intercomunicación del Plan.</li> </ul>

**FIGURA 6.9 PLANO DE EVACUACIÓN**



\*Véase Anexo III para más detalle.

## 6.3 IDENTIFICACIÓN Y FUNCIONES DE LAS PERSONAS Y EQUIPOS

Atendiendo a la responsabilidad de autoprotección de las zonas de servicio no concesionadas por la APBC y la responsabilidad de coordinación y dirección ante emergencias que ocurren en el Puerto **no estando implicado un buque**, la estructura organizativa y la cadena de mando del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, permite una eficaz respuesta en la ejecución de las siguientes **ACTUACIONES ESENCIALES** durante el desarrollo de una emergencia:

- Dirección y coordinación de los servicios de emergencia.
- Intervención y lucha directa para el control y supresión de la emergencia.
- Apoyo logístico al personal de intervención.
- Rescate y asistencia sanitaria de los afectados.
- Evacuación de las instalaciones.
- Comunicaciones durante la emergencia, tanto interna como externamente.

Con tal fin, el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz define la siguiente **ESTRUCTURA ORGANIZATIVA**:

- **Dirección del Plan de Actuación**, máximo órgano de decisión, dirección y coordinación de actuaciones durante la emergencia.
- **Servicios de Emergencia**, que se encargan de ejecutar las actuaciones esenciales durante una emergencia. Estos se organizan con el siguiente esquema:
  - **Grupo de Intervención.**
  - **Grupo Logístico y de Apoyo.**
  - **Asistencia Sanitaria Externa.**
  - **Coordinadores de Área**

### 6.3.1 RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS EN EL PUERTO BAHÍA DE CÁDIZ

La respuesta a dar desde la APBC en caso de una emergencia viene determinada por el lugar de origen de la misma, distinguiéndose los siguientes casos:

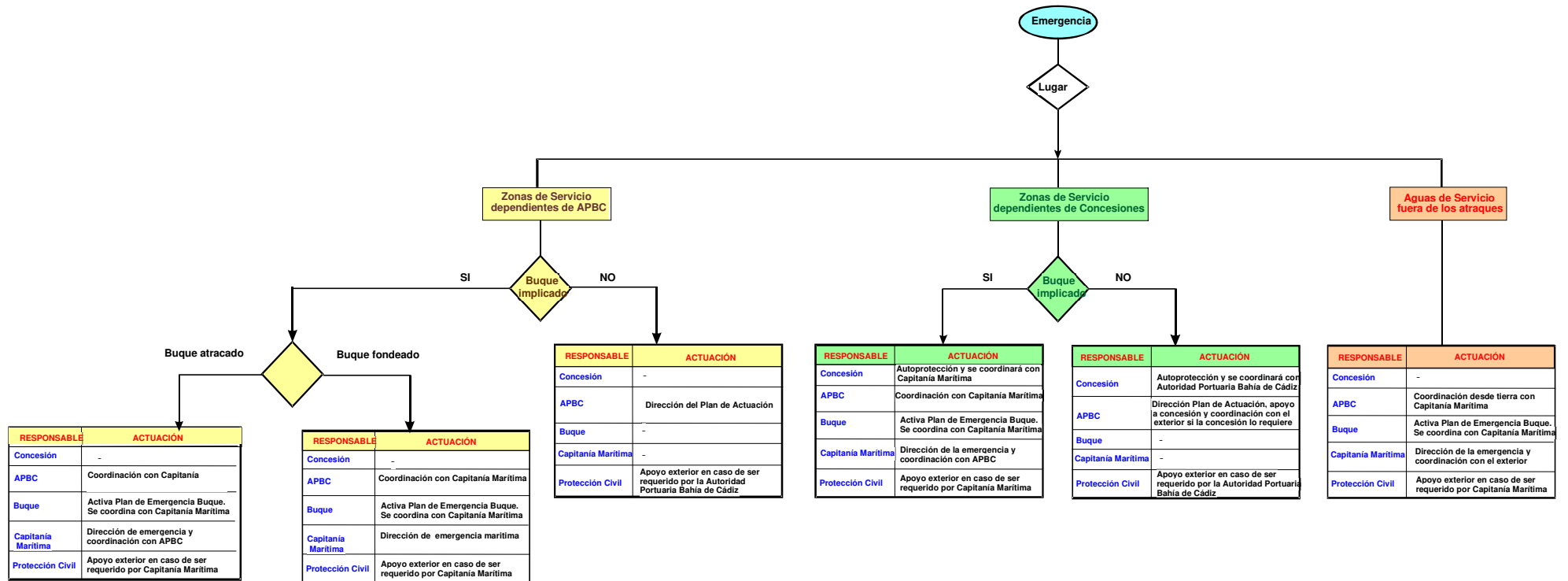
**A. Emergencia en Zonas de Servicio dependientes de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz**, en cuyo caso el papel de la APBC es el de la autoprotección.

**B. Emergencia en Zonas de Servicio dependientes de las concesiones** en cuyo caso la APBC coordina las actividades de apoyo a la concesión afectada.

**C. Emergencia marítima (con buque implicado)** en cuyo caso actúan en coordinación la APBC y Capitanía Marítima

En la Figura 6.10 se refleja la casuística ante emergencias anteriormente descritas, así como el papel que juega cada uno de los intervinientes en la situación de emergencia.

**FIGURA 6.10 RESPUESTA ANTE EMERGENCIA EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**



## 6.3.2 ORGANIZACIÓN ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Los Servicios de Emergencia se organizan con el siguiente esquema:

### ESTRUCTURA ORGANIZATIVA ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA DE LA APBC

Los Servicios de Emergencia se organizan con el siguiente esquema:

Servicios de Emergencia	Equipo
<b>Dirección del Plan de Actuación</b>	DPAE Centro de Control de la Emergencia Gabinete de Relaciones Públicas Comité Técnico Asesor
<b>Área de Intervención</b>	Grupo de Intervención
<b>Área Logística y Apoyo</b>	Apoyo Logístico Suministros y Reparaciones Tráfico y Evacuación
<b>Área de Asistencia Sanitaria</b>	Grupo de Asistencia Sanitaria
<b>Coordinadores de Área</b>	Coordinadores de Área

#### Dirección del Plan de Actuación

Responsables de la conducción de la emergencia, así como de la coordinación de los medios que intervengan en su control.

#### Área de Intervención

Desde esta área se llevan a cabo las actuaciones de lucha directa y maniobras tendentes a controlar y suprimir la emergencia.

#### Área Logística y de Apoyo

Desde esta área operativa se realizan las actuaciones de apoyo logístico al área de intervención, necesarias durante una emergencia, como son:

- Aseguramiento del correcto funcionamiento de servicios esenciales durante la emergencia.
- Consecución y transporte de los materiales necesarios durante la emergencia.
- Reparaciones y construcciones.
- Control de acceso y tráfico de vehículos en las instalaciones.
- Coordinación del traslado y puesta en lugar seguro de personas durante la evacuación.

- Asistencia del personal en emergencias de larga duración.
- Coordinación comunicaciones desde/hacia el exterior.

### **Asistencia Sanitaria Externa**

A su cargo está el rescate y atención sanitaria a afectados.

### **Coordinadores de Área**

Responsable de transmitir las instrucciones de la Dirección del Plan de Actuación a las personas presentes en la zona.

A continuación, se describe la organización de los medios humanos dispuestos por el Puerto de la Bahía de Cádiz para hacer frente a las posibles emergencias que tengan su origen en Zonas de Servicio de ella dependientes.

#### **6.3.2.1 DIRECCIÓN DEL PLAN DE ACTUACION**

La Dirección del Plan de Actuación consta de:

- a. Director del Plan de Actuación.**
- b. Centro de Control de Emergencia.**
- c. Gabinete de Relaciones Públicas.**
- d. Comité de Técnico Asesor.**

#### **A. DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN (DPAE)**

Este puesto recae, inicialmente sobre el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, y una vez activado el Plan de Autoprotección sobre el Director del Puerto o su sustituto, el Jefe Dpto. de desarrollo Portuario o la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente o su sustituto.

<b>Sin Buque implicado</b>	<b>Titular:</b>	- Director del Puerto
	<b>Sustituto:</b>	- Jefe Dpto. de Desarrollo Portuario - Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente. - Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno
	<b>Localización:</b>	- Centro Control de Emergencias

**En caso de emergencia con buque implicado el puesto de Director de la Emergencia Marítima recaerá sobre el Capitán Marítimo, siendo el DPAE el Director del Puerto.**

<b>Buque implicado fondeado o en navegación por la Bahía de Cádiz</b>	<b>Titular:</b>	- Capitán Marítimo.
	<b>Localización:</b>	- Edificio de Capitanía Marítima (CCS).
<b>Buque implicado atracado</b>	<b>Titular:</b>	- Capitán Marítimo, coordinado con Director del Puerto.
	<b>Localización:</b>	- Centro Control de Emergencias/Edificio de Capitanía Marítima (CCS).

El DPAE es el máximo responsable de la activación del Plan y de la conducción de la emergencia, así como de la coordinación de los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia.

El DPAE es el interlocutor oficial del Puerto de la Bahía de Cádiz, con los medios de comunicación, autoridades y ante cualquier institución oficial que demande de manera específica información sobre la emergencia, para lo cual contará con el apoyo del Gabinete de Relaciones Públicas.

En caso de emergencia que active el Plan, el DPAE, tiene la responsabilidad de realizar las siguientes comunicaciones al Centro de Coordinación de Emergencia establecido por Protección Civil (CECEM 112-Andalucía):

- Notificación **inmediata** del accidente.
- Comunicación, a la mayor brevedad posible, de las circunstancias y datos relevantes del accidente.
- Una vez analizado el accidente, remitir las causas y efectos del accidente así como las medidas de seguridad adoptadas.
- Durante la evolución de la emergencia, actualizar la información.

El DPAE tiene, asimismo, la responsabilidad de declarar el Fin de la Emergencia, procediendo a coordinar las labores de información a los implicados, la investigación del suceso y la realización de las actuaciones post-emergencia.



## **B. CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS (C.C.E.)**

El Centro de Control de Emergencias constituye el centro de comunicaciones desde el que se dirigirá la emergencia. De acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento, contará permanentemente con un Operador de Comunicaciones.

Fuera de la emergencia, la misión del Operador de Comunicaciones y Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria es la de permanecer permanentemente de guardia, atento a los diferentes medios de comunicación de que dispone el Centro, de acuerdo con las misiones generales que se tienen establecidas, y a las específicas de la guardia.

<b>Titular:</b>	- Operador de Comunicaciones.
<b>Sustituto:</b>	-
<b>Localización:</b>	- Centro de Control de Emergencias.

## **C. GABINETE DE RELACIONES PUBLICAS**

Dependiendo directamente del DPAE, se constituirá el Gabinete de Relaciones Públicas que estará integrado por el Dpto. de Comunicación, Protocolo y Relaciones Institucionales de la APBC.

La dirección del gabinete será asumida por la Jefa del Dpto. de Comunicación, Protocolo Y Relaciones Institucionales.

<b>Titular</b>	- Jefa Dpto. Comunicación, Protocolo Y Relaciones Institucionales
<b>Sustituto</b>	-
<b>Localización</b>	- Oficinas Centrales de la APBC.

## **D. COMITÉ TÉCNICO ASESOR**

El Comité Técnico Asesor tiene como objeto principal actuar en situaciones de crisis ocasionadas por incidentes que afecten de forma importante a la prestación de los servicios portuarios o a las operaciones habituales de los puertos.

Estará formado por expertos cuyos conocimientos pudieran ser relevantes y cuyo cometido es asesorar al DPAE en las materias de su conocimiento y competencia, siendo estos responsables del asesoramiento prestado.

El DPAE podrá convocar a todos aquellos expertos que estime oportuno en función del nivel y tipo de emergencia, para integrarse en el Comité Técnico Asesor.

En el caso de la Administración Marítima, a requerimiento del DPAE, el Capitán Marítimo pondrá a disposición del Comité Técnico Asesor al personal que considere más apropiado para la situación.

Si por la agravación de la emergencia, fuera necesaria la activación de otros Planes de Ámbito Superior, el Comité Técnico Asesor podrá integrarse en el Comité Asesor del Plan de Ámbito Superior que se active conforme a la decisión de su Responsable.

Las funciones principales del Comité Técnico Asesor son:

- Asesorar al Director de la Emergencia en el control y coordinación de las actuaciones dirigidas a controlar los sucesos, minimizando sus consecuencias, así como asesorar si consideran necesario bajar o elevar el nivel de la emergencia.
- Recabar, elaborar y establecer los mecanismos de difusión más adecuados de aquella información que deben conocer:
  - Los miembros de los servicios de emergencia descritos en el PAU.
  - Autoridades.
  - Medios de comunicación.
  - Familiares de afectados.
  - Público en general.
- Asesorar al Director de la Emergencia sobre el contenido y redacción de los comunicados externos a las Autoridades y organismos, así como a los medios de comunicación.
- Apoyar al Director de la Emergencia en el mantenimiento de la operatividad del Plan de Autoprotección.

Este Comité Técnico Asesor se constituirá a criterio del Director de la Emergencia, además de estar permanentemente localizables (titular o sustituto).

El **Comité Técnico Asesor Básico** se compondrá de los siguientes miembros:

- Capitán Marítimo o persona que designe (para aquellas emergencias en las que no haya buque implicado).
- Jefe Dpto. de Desarrollo Portuario.
- Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.

Este Comité Técnico Asesor Básico será ampliado convenientemente en función del tipo de emergencia a controlar, y, en caso necesario, a criterio del Director del Puerto. En la

Tabla 6.3 se incluye la relación de personas a incorporar al Comité en función del tipo de emergencia.

**TABLA 6.3  
COMPOSICIÓN DEL COMITÉ TÉCNICO ASESOR**

<b>Emergencia</b>	<b>Componentes adicionales del Comité de Emergencia</b>
Huelgas, disturbios, etc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presidenta de la APBC.</li> <li>- Jefe División de RR.HH y Organización.</li> <li>- Responsable De Control, Vigilancia Y Protección</li> <li>- Capitán de la Guardia Civil.</li> </ul>
Fenómenos naturales peligrosos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jefe de Departamento Obras (E.F.)</li> <li>- Jefe de Departamento Proyectos</li> </ul>
Accidentes relacionados con mercancías peligrosas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable De Control, Vigilancia Y Protección</li> <li>- Capitán Marítimo.</li> <li>- Jefe de Seguridad Marítima.</li> <li>- Representantes de Prácticos.</li> <li>- Representantes de Remolcadores.</li> <li>- Representantes de Sasemar.</li> <li>- Representantes Concesión Implicada.</li> </ul>
Accidentes derivados de riesgos laborales del personal propio de APBC.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jefa de Departamento Económico Financiero y Tecnologías</li> <li>- Jefe División de RR.HH y Organización.</li> <li>- Servicio de Prevención Ajeno.</li> </ul>
Accidentes derivados de obras de construcción portuarias.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jefe de Departamento Obras (E.F.)</li> <li>- Jefe de Departamento Proyectos - Coordinador de Seguridad en la Obra.</li> </ul>
Accidente en concesiones, accidentes relacionados con actividades portuarias, vehículos en tránsito por la zona de servicio, maquinaria o instalaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable De Control, Vigilancia Y Protección</li> </ul>
Accidentes marítimos en la zona de servicio del puerto o áreas anexas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Representantes de Prácticos.</li> <li>- Representantes de Sasemar.</li> </ul>
Accidentes de naturaleza antisocial.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Capitán de la Guardia Civil.</li> <li>- Responsable De Control, Vigilancia Y Protección</li> </ul>
Incidentes que afectan a la Defensa Nacional del Territorio.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable autorizado del Ministerio de Defensa en la zona.</li> <li>- Responsable autorizado del Ministerio del Interior en la zona.</li> <li>- Responsable autorizado de la Comunidad Autónoma.</li> <li>- Jefe de Departamento Obras (E.F.)</li> <li>- Jefe de Departamento Proyectos</li> </ul>

### 6.3.2.2 ÁREA DE INTERVENCIÓN

Desde esta área se llevan a cabo las actuaciones de lucha directa y maniobras sobre los equipos y sistemas tendentes a controlar y suprimir la emergencia.

El Área de Intervención está formada por el Responsable del Puesto de Mando Avanzado y el Grupo de Intervención.

A continuación, se relacionan las misiones que recaen sobre cada uno de ellos.

#### A. RESPONSABLE DEL PUESTO DE MANDO AVANZADO

El Responsable del Puesto de Mando Avanzado en caso de Emergencia del Nivel 1 recae sobre el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno (o quien sustituya) de la Policía Portuaria, la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente o su sustituto y en caso de Nivel 2 o 3 sobre el Mando del Consorcio de Bomberos de la Provincia de Cádiz (CBPC).

Sus misiones y responsabilidades son:

- Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la emergencia.
- Transmitir los acontecimientos al DPAAE, las necesidades, el estado de situación del siniestro, etc. Asimismo, recibirá instrucciones del DPAAE.

	Nivel 1	Nivel 2 ó 3
<b>Titular:</b>	- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno   Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente	- Mando CBPC
<b>Sustituto:</b>	- Responsable de Seguridad y Medio Ambiente	-
<b>Localización:</b>	- Lugar de la Emergencia	- Lugar de la Emergencia

#### B. GRUPO DE INTERVENCIÓN

En caso de Emergencia de Nivel 1 la actuación directa e inmediata recaerá sobre el personal que haya en la zona. Por otra parte, en caso de Emergencia Nivel 2 o 3 la actuación recaerá sobre el personal del Consorcio de Bomberos de la Provincia de Cádiz, movilizados por el CECEM 112-Andalucía.

Tiene la misión de:

- Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la emergencia.

- La realización de las operaciones, que sean necesarias para el control de la emergencia.
- Rescate y asistencia en primeros auxilios de posibles afectados.
- En caso de accidente en un buque, actuación desde tierra en coordinación con Capitanía Marítima.

<b>INTERVENCIÓN DESDE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE</b>		
	<b>Nivel 1</b>	<b>Nivel 2 ó 3</b>
<b>Titular:</b>	- Personal de la zona	- Bomberos del CBPC - CECEM 112-Andalucía
<b>Localización:</b>	- Zona de la emergencia	- Zona de la emergencia

<b>INTERVENCIÓN DESDE LAS AGUAS DE SERVICIO</b>		
	<b>Nivel 1</b>	<b>Nivel 2 ó 3</b>
<b>Titular:</b>	Servicios Técnico – Náuticos (Remolcadores, Prácticos del Puerto y Amarradores del Puerto)	Ayuda Exterior

Asimismo, desde esta área se realizan las actuaciones de apoyo logístico necesarias durante una emergencia.

### **C. SUMINISTROS Y REPARACIONES**

Este servicio, gestionado por el Jefe de la División de Mantenimiento y Ayudas a la Navegación o su sustituto el Responsable de Mantenimiento y Ayudas a la Navegación, se encarga de la consecución de suministros necesarios durante la emergencia, tanto los disponibles en APBC y en Capitanía Marítima como los que se deban obtener a través de Autoridades Competentes, proveedores y empresas tanto del puerto como del exterior.

Asimismo, se encargará de:

- Reparaciones y construcciones necesarias en el curso de la emergencia.
- Garantizar el correcto funcionamiento de la red de agua.
- Reparaciones de cualquier anomalía que pudiera surgir.

### **D. APOYO LOGÍSTICO**

Está dirigido por personal de Explotación y Operadores de muelle-terminal, quienes llevarán a cabo la coordinación de las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la emergencia.

### 6.3.2.3 COORDINADORES DE ÁREA

Existen áreas de la Zona de Servicio del Puerto con importantes acumulaciones temporales de personas. A fin de garantizar la presencia continua en estas zonas de una persona con conocimiento específico del Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz, el DPAE nombrará un coordinador y un suplente para cada una de estas áreas.

Por la naturaleza de las actividades desarrolladas, están previstos de coordinadores de área en los siguientes puntos de la Zona Portuaria:

- Estación Marítima, en la Dársena de Cádiz.
- Lonja, en la Dársena de Cádiz.
- Locales de los armadores, en la Dársena de Cádiz.
- Locales de los exportadores, en la Dársena de Cádiz.
- Lonja, en la Dársena del Puerto de Santa María.
- Edificios de locales en el muelle pesquero, en la Dársena del Puerto de Santa María.

Los coordinadores serán alertados únicamente si procede, es decir, si la correspondiente área se encuentra ocupada en el momento de producirse la emergencia. En este caso, sus misiones serán informar al DPAE de la situación del área asignada, impartir las consignas que le indique el DPAE y hacer que la población presente en el área adopte las medidas de autoprotección recomendadas por el DPAE (confinamiento, evacuación, etc.).

<b>Titular:</b>	- Personal designado por la Dirección del Plan de Actuación
<b>Localización:</b>	- Área afectada.

### 6.3.2.4 ASISTENCIA SANITARIA EXTERNA

Durante una emergencia las misiones del Grupo de Asistencia Sanitaria son fundamentalmente:

- Prestar asistencia sanitaria a los heridos que eventualmente hubiese en la zona.
- Proceder a la clasificación y evacuación de aquellos heridos, que por su especial gravedad así lo requieran.

Para la realización de esta tarea se solicitará ayuda exterior a través del CECEM 112-Andalucía.

### **6.3.2.5 TRÁFICO Y EVACUACIÓN**

El Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la policía portuaria coordinará la actuación del personal de Control, Vigilancia y Protección para llevar a cabo el control de accesos, así como el tráfico de vehículos y movimientos de personas durante una emergencia. Asimismo, ejecutarán las labores de evacuación, concentración en los lugares indicados y control de presencia del personal implicado en la emergencia y no afectado en función alguna en el Plan de Autoprotección.

### **6.3.2.6 GRUPOS DE ACCIÓN (BUQUE IMPLICADO)**

Los servicios marítimos encomendados a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) serán llevados a cabo bajo la dirección y con sujeción a las instrucciones del Capitán Marítimo, quién empleará los medios y recursos humanos/materiales de que disponga, designando al personal que estime oportuno e informando inmediatamente al DPAE.

Asimismo, el Capitán del buque implicado o potencialmente implicado, siguiendo las instrucciones y coordinación del Capitán Marítimo, debe mantener, siempre que sea posible, el mando y gestión de la emergencia de su buque. Para ello contará, cuando sea necesario con el apoyo de los servicios de practica, remolque, amarre y otros que pudieran intervenir en el control de la emergencia, llevándose a cabo estas actuaciones en concordancia con lo establecido por el DPAE.

### **6.3.2.7 RESTO DE PERSONAL**

Todas aquellas personas de la plantilla de la APBC y de Capitanía Marítima sin misión específica asignada en este Plan de Autoprotección se consideran como reserva a disposición de las necesidades que vayan surgiendo en la emergencia. Durante una emergencia, si la situación lo permite y se encuentran fuera de la zona afectada, permanecen en su puesto de trabajo, salvo indicación expresa de evacuación.

## **6.4 FIN DE LA EMERGENCIA**

### **6.4.1 AVISO FIN DE LA EMERGENCIA**

El DPAE, de acuerdo con la información que le proporcione el Responsable del Puesto de Mando Avanzado, decretará el fin de la emergencia siempre y cuando para su control no haya sido necesario activar el Plan de Emergencia Exterior del Puerto.

Por el contrario, cuando se soliciten apoyos externos de intervención, el fin de la emergencia será dictado por el Director del correspondiente Plan de Emergencia Exterior del Puerto.

En cualquier caso, comunicará de forma personal a todos los mandos de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Capitanía Marítima y exteriores el fin de la emergencia.

### **6.4.2 CRITERIOS DE CESE DE LA EMERGENCIA**

Cuando la situación que ha dado origen a la emergencia haya sido controlada, el Responsable del Puesto de Mando Avanzado deberá informar del hecho al DPAE. Las condiciones que se deben dar para declarar que una situación de emergencia está bajo control son, al menos, las siguientes:

1. El Grupo de Intervención y la posible Ayuda Exterior hayan finalizado su actuación, debiendo suceder que:
  - En caso de incendio, el fuego debe estar sofocado.
  - En caso de derrame, que éste haya terminado y el producto vertido esté perfectamente confinado, ya sea con medidas de autoprotección existentes o mediante dispositivos instalados al efecto durante la emergencia.
  - En caso de explosión, se habrá comprobado que ésta no haya originado otro evento iniciador de emergencia.
  - En caso de fuga tóxica, la salida de sustancia haya cesado y la nube esté suficientemente dispersa.
2. Los heridos o afectados en la situación de emergencia hayan recibido asistencia médica y/o hayan sido evacuados a centros asistenciales.
3. Se haya inspeccionado la zona afectada por el responsable del Puesto de Mando Avanzado, asegurándose que la emergencia no haya dado lugar a otro suceso que pudiera ser causa de un nuevo aviso de emergencia.



### 6.4.3 POST-EMERGENCIA

Una vez declarado el Fin de la Emergencia el personal del Puerto de la Bahía de Cádiz podrá volver a sus puestos habituales y, sólo entonces, podrán comenzar los trabajos de reparación, limpieza o acciones correctoras que fueran necesarios.

Tras producirse el Fin de la Emergencia, el DPAE tiene que:

1. En caso necesario, recibir a las autoridades y personas (familiares) relacionadas con el Puerto, en los lugares que se destinen a tal efecto.
2. Comprobar que en los controles de accesos facilitan a las autoridades y medios autorizados la entrada al recinto portuario.
3. Realizar un control de presencia del personal. Cada responsable de un área de trabajo comprobará la presencia del personal a su cargo, informando de cualquier anomalía al DPAE.
4. Informar al personal sobre el alcance de las consecuencias.

Se deben restaurar prioritariamente los sistemas de seguridad, reconstruir las áreas afectadas y efectuar los trámites para la reanudación de la actividad.

Por lo que respecta a los sistemas de autoprotección se tomarán las siguientes medidas:

1. Descontaminación de los equipos empleados en el control de la emergencia.
2. Los equipos dañados en la emergencia deben ser reemplazados lo más rápidamente posible por otros en perfectas condiciones de uso, de modo que se pueda restablecer la operatividad del sistema lo antes posible.
3. Se repondrá con carácter urgente todo el material de protección y actuación ante emergencias empleado por los Grupos de Intervención.

Tras la declaración del Fin de la Emergencia, el DPAE podrá ordenar la investigación de las causas y condiciones de la misma, a fin de obtener el conocimiento necesario para la adopción de acciones preventivas y correctoras.

Con posterioridad, el DPAE convocará a una reunión del Comité Técnico Asesor con el siguiente orden del día mínimo:

- Descripción de la evolución del accidente.
- Análisis de causas posibles.
- Evaluación de daños.

- Evaluación de la operatividad del Plan de Emergencia.
- Definición de medios que deben incorporarse al Plan, en su caso.
- Definición de modificaciones que deben efectuarse en el Plan, en su caso.
- Procedimientos de reposición.

## 6.5 IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE DE LA PUESTA EN MARCHA DEL PLAN DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS

<b>Puesto en la APBC</b>	Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente
<b>Nombre y Apellidos</b>	Ana Garrido López
<b>Dirección Postal</b>	Plaza de España, 17 11006 Cádiz
<b>Teléfono</b>	956 24 04 22 / 649 95 54 91
<b>Fax</b>	956 24 04 76/78

## 6.6 FICHAS PERSONALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS

Al objeto de facilitar la adecuada actuación de todas las personas presentes en las instalaciones durante una emergencia, se han elaborado Fichas Personales de Actuación ante Emergencia, tanto para los mandos y miembros de los equipos y servicios de emergencia, como para el personal de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz sin misión específica en la emergencia, personal de contratas y visitantes. Cada una de estas fichas recoge las actuaciones principales a seguir mientras se encuentre activado el Plan de Autoprotección. Las Fichas Personales de Actuación ante Emergencia se recogen en el Anexo VI del presente documento.

## Capítulo 7. Integración del Plan de Autoprotección en otros de ámbito superior

## ÍNDICE CAPÍTULO 7 INTEGRACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN EN OTROS DE ÁMBITO SUPERIOR

	<b>Página</b>
7.1	PROTOCOLOS DE NOTIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA ..... 1
	7.1.1 NOTIFICACIÓN DE EMERGENCIAS Y SOLICITUD DE AYUDA EXTERIOR.. 1
	7.1.2 COMUNICACIONES EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA ..... 5
7.2	COORDINACIÓN ENTRE EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y LA DIRECCIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN CIVIL DONDE SE INTEGRE..... 6
7.3	FORMAS DE COLABORACIÓN CON LOS PLANES Y ACTUACIONES DEL SISTEMA PÚBLICO DE PROTECCIÓN CIVIL ..... 7

## **7.1 PROTOCOLOS DE NOTIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA**

### **7.1.1 NOTIFICACIÓN DE EMERGENCIAS Y SOLICITUD DE AYUDA EXTERIOR**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz dispone de medios de localización permanente de los responsables que, en cada caso, pudiesen estar involucrados en las actuaciones previstas en el presente Plan de Autoprotección para controlar y mitigar una situación de emergencia (se incluyen en el Anexo I “Directorio telefónico”).

Los medios de intercomunicación disponibles en una situación de emergencia, tal y como se indica en el Capítulo 4 del presente Plan de Autoprotección son:

- Teléfonos fijos y fax.
- Teléfonos móviles.
- Emisoras.

Por razones de eficacia y en previsión de un posible bloqueo de los sistemas de intercomunicación en emergencia, con el consiguiente agravamiento de la misma, es muy importante que a partir del momento en que se tenga conocimiento de la emergencia, cada persona haga un uso correcto del medio de intercomunicación del que dispone, transmitiendo de la forma más resumida posible las instrucciones o información necesaria.

En este sentido, hay que indicar que en todo momento se garantiza la presencia del DPAE<sup>1</sup>.

En caso de ausencia de los anteriores o Fuera de Jornada Laboral Normal, la Dirección del Plan de Actuación, en caso de emergencia sin buque implicado, recae sobre el Responsable | Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria de turno, hasta las personas incluidas en la cadena de mando operativa.

De este modo se garantiza la presencia continua del DPAE en las instalaciones del Puerto las 24 horas del día.

El Anexo I recoge el Directorio de Organismos Oficiales que, a criterio del DPAE, puede ser necesario realizar una vez evaluada la situación y dictaminada la categoría de la misma.

Finalmente, hay que indicar que, según se ha establecido en el capítulo 6 del presente Plan, el DPAE es el interlocutor designado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz para realizar cualquier comunicación, incluida la notificación de accidentes que puedan originarse en la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz conforme a las directrices definidas en el presente apartado.

---

<sup>1</sup> En caso de ausencia se seguirá lo establecido en el Procedimiento de suplencias del Manual de régimen interno.

## A. CRITERIOS DE NOTIFICACIÓN

Cuando acontezca una situación de emergencia que active el Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz originada por un accidente, que produzca, o sea previsible que llegue a producir daños graves en las instalaciones del Puerto y/o en su entorno; o bien, que para el control de la emergencia, a juicio del DPAAE, sea necesaria la intervención de Ayuda Exterior, se procederá al aviso y la solicitud de ayuda al exterior.

La solicitud de ayuda al exterior es responsabilidad del DPAAE. Éste, en función de la situación y la posible evolución de la emergencia, avisará mediante la notificación única al **Centro de Coordinación de Emergencias establecido por Protección Civil (CECEM 112-Andalucía)**, desde donde las autoridades competentes movilizan los siguientes servicios exteriores para el control de la emergencia:

- Protección Civil.
- Bomberos.
- Asistencia Sanitaria.
- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- Autoridades.
- Etc.

## B. CANALES Y PROTOCOLO DE NOTIFICACIÓN

La responsabilidad de efectuar la notificación de emergencia corresponde al DPAAE.

En caso de accidente que active el Plan de Autoprotección de APBC, el DPAAE tiene la responsabilidad de garantizar, por teléfono y/o vía email/fax, las comunicaciones al CECEM 112-Andalucía, para lo cual se utilizará el formulario recogido en la Figura 7.1.

Esta comunicación con Protección Civil debe realizarse a través del teléfono de emergencias 112 ya que este teléfono se ha desarrollado tal y como se recoge en el artículo 34 apartado 1 de la Ley 2/2002, de 11 de noviembre, de Gestión de Emergencias en Andalucía, con el objetivo de *“ofrecer a los ciudadanos y entidades públicas y privadas el acceso rápido, sencillo y eficaz a los servicios públicos de urgencias y emergencias”*.

Además, tal y como se recoge en el apartado 2 del citado artículo, se desarrollará *“un sistema de coordinación integrada de las demandas de urgencias y emergencias realizadas por ciudadanos y entidades públicas y privadas que, a través del teléfono único europeo 112 u otro que la normativa europea pueda establecer, que permita solicitar la asistencia de los servicios públicos en materia de asistencia Sanitaria de urgencia, de extinción de incendios y salvamento de seguridad ciudadana y de protección civil”*.

En el caso de que el Capitán Marítimo asuma la Dirección de la Emergencia Marítima y se tenga que activar planes exteriores, el director del plan pasaría a ser el subdelegado del Gobierno.

El mensaje de notificación debe ser claro y conciso, indicando:


- Identificación.
- Nombre de la persona que dirige la emergencia.
- Descripción del accidente o accidentes.
- Tipo de categoría del accidente.
- Instante o situación, durante la evolución del accidente y medidas adoptadas.
- Tipo de ayuda solicitada.

Adicionalmente, se podrán realizar otras llamadas telefónicas durante la emergencia, consultando el Directorio Telefónico de Organismos Oficiales incluido en este Plan (Anexo I).

Para llamadas al **CECEM 112-Andalucía** se utilizarán los siguientes números telefónicos:

<b>CECEM</b>	<b>NÚMERO</b>
TELÉFONO	
Principal	956 00 81 00
Alternativo	956-00-81-12/112
FAX	956-00-81-09/10
EMAIL	112cadiz.cji@juntadeandalucia.es

## FIGURA 7.1 PROTOCOLO DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES

<b>NOTIFICACIÓN DE EMERGENCIA</b>	 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>
Fecha / Hora: ___/___	
« Aquí la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz	
Les habla <sup>1</sup> _____, como <sup>2</sup> _____	
Con nº de tfno: _____ y ext. nº: _____ comunica que:	
Tenemos un accidente de categoría <sup>3</sup> _____	
En las instalaciones de <sup>4</sup> _____	
Las sustancia/s involucrada es <sup>5</sup> _____	
Descripción del accidente <sup>6</sup> _____	
Los efectos previstos son <sup>7</sup> _____	
Las medidas de emergencia interior y exterior adoptadas y previstas son _____	
Las medidas de apoyo exterior necesarias para el control del accidente y la atención de los afectados son _____ »	

- 1 Nombre de la persona que efectúa la comunicación.
- 2 Cargo de la persona que efectúa la comunicación.
- 3 Categoría de Accidente 1, 2 ó 3 según corresponda.
- 4 Nombre de la instalación.
- 5 Nombre de la sustancia/s y estado físico de la misma.
- 6 Fenómeno: escape, fuga, derrame, incendio, etc. Tipo: puntual o continuo.
- 7 Datos disponibles sobre los efectos directos o indirectos a corto, medio o largo plazo en la salud, medio ambiente y recursos materiales.



## 7.1.2 COMUNICACIONES EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA

A partir del momento en el que se produzca la alarma, las frecuencias de radio de emergencia (**canal 2**) quedarán reservadas para uso exclusivo del Plan. Por consiguiente, se evitará su uso salvo para transmisiones hacia o desde el Centro de Control de Emergencias, o las que ordene el DPAE.

Una vez confirmada la alarma, el Operador dará aviso inmediato, a las siguientes personas y en el orden indicado:

- Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente y ésta, a su vez, determinará la necesidad de avisar al resto de miembros, o al Capitán Marítimo si hay buque implicado para que asuma la Dirección de la Emergencia Marítima.
- DPAE (sin buque implicado). Si éste ha delegado expresamente la Dirección de la Emergencia o no es posible localizarlo, dará aviso al Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario.
- Bomberos del Consorcio de Bomberos de la Provincia de Cádiz, según indicaciones del DPAE.
- Servicio Médico Portuario, si hay heridos o afectados.
- Policía Portuaria.

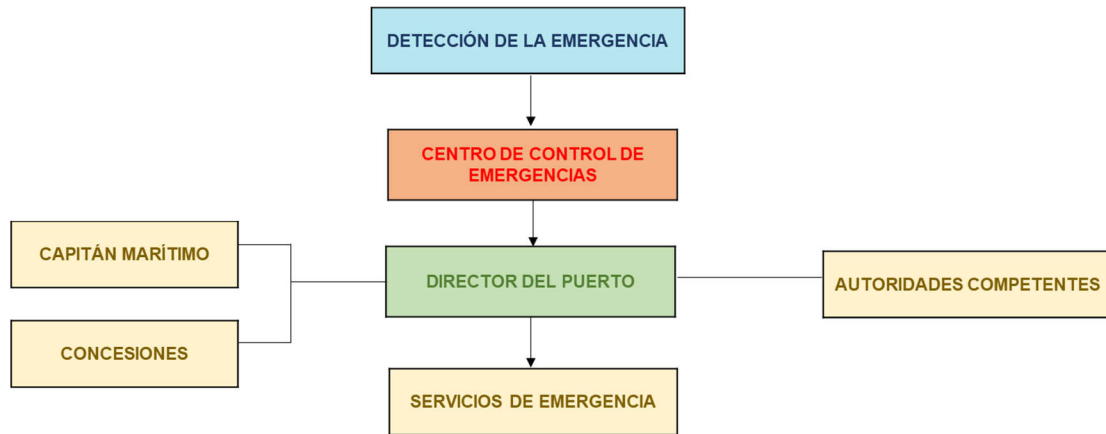
El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias activará también los sistemas de alarma disponibles y alertará a los integrantes de los Grupos de Acción y del Gabinete de Relaciones Públicas mediante los teléfonos incluidos en el Directorio Telefónico del Plan, así como, también telefónicamente, a todas aquellas personas o instituciones que señale el DPAE, en función de la gravedad y evolución de la misma.

El Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias registrará los avisos emitidos, e informará a cada una de las personas avisadas de aquellas a las que ha avisado anteriormente. También registrará las llamadas recibidas y emitidas durante la emergencia, y no permitirá el uso de las líneas telefónicas, salvo autorización expresa del Director de la misma.

Para facilitar las comunicaciones, en el Centro de Control de Emergencias se dispondrá de una copia del Directorio Telefónico del Plan recogido en el Anexo I de este documento.

En la Figura 7.2 se han esquematizado las comunicaciones que deben mantenerse en la emergencia para garantizar la operatividad del Plan.

**FIGURA 7.2**  
**ESQUEMA DE COMUNICACIONES**



## 7.2 COORDINACIÓN ENTRE EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN Y LA DIRECCIÓN DEL PLAN DE PROTECCIÓN CIVIL DONDE SE INTEGRE

La interfase del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz se debe articular a través del Plan de Emergencia Exterior del Puerto que deberá ser elaborado, aprobado y homologado por las Autoridades en materia de Protección Civil (actualmente este Plan está sin elaborar).

En la actualidad, la coordinación de emergencias se lleva desde el CECEM 112-Andalucía desde donde se tienen establecido protocolos de comunicación con los distintos Planes de Protección Civil en función de la naturaleza y magnitud de la emergencia, entre los que se encuentran:

- Planes de Emergencia Territoriales:
  - Municipales (Cádiz, y el Puerto de Santa María).
  - Autonómicos.
- Planes Especiales.
  - Transporte de Mercancías Peligrosas.
  - Químico.

### **7.3 FORMAS DE COLABORACIÓN CON LOS PLANES Y ACTUACIONES DEL SISTEMA PÚBLICO DE PROTECCIÓN CIVIL**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz tiene establecidas actuaciones para colaborar con la posible Ayuda Exterior que pueda ser solicitada en caso de una emergencia. Dichas actuaciones son:

- Organizar visitas a las instalaciones del Puerto, especialmente para los Bomberos.
- Dar charlas informativas sobre los riesgos del Puerto al personal que pudiera llegar a intervenir en una emergencia (Bomberos, Guardia Civil, sanitarios).
- Entregar el Plan de Autoprotección a la Administración competente y un Manual con la Operatividad y riesgos a cualquier organismo externo interesado que pudiera llegar a intervenir en una emergencia.

## Capítulo 8. Implantación del Plan de Autoprotección

## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO 8 IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

	<b>Página</b>
8.1 IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE DE LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN .....	1
8.2 PROGRAMA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL PERSONAL CON PARTICIPACIÓN ACTIVA EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN.....	3
8.2.1 FORMACIÓN DEL PERSONAL .....	3
8.2.2 ADIESTRAMIENTO: EJERCICIOS Y SIMULACROS DE EMERGENCIA .....	3
8.3 PROGRAMA DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN A TODO EL PERSONAL SOBRE EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN .....	5
8.3.1 FORMACIÓN DE CONTRATISTAS .....	5
8.3.2 FORMACIÓN DE LA AYUDA EXTERIOR .....	5
8.4 PROGRAMA DE INFORMACIÓN GENERAL PARA LOS USUARIOS.....	6
8.5 SEÑALIZACIÓN Y NORMAS PARA LA ACTUACIÓN DE VISITANTES .....	6
8.6 PROGRAMA DE DOTACIÓN Y ADECUACIÓN DE MEDIOS MATERIALES Y RECURSOS.....	7

## 8.1 IDENTIFICACIÓN DEL RESPONSABLE DE LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN

Al objeto de garantizar una actuación segura y eficaz, así como un aprovechamiento adecuado de los recursos disponibles para la autoprotección, una vez desarrollado el Plan de Autoprotección Bahía de Cádiz, es necesario proceder a su implantación efectiva.

En este sentido, el presente capítulo tiene por objeto definir y especificar las actuaciones a llevar a cabo para realizar la adecuada implantación y el efectivo mantenimiento de la operatividad del Plan de Autoprotección.

La implantación y mantenimiento del Plan de Autoprotección del Puerto Bahía de Cádiz se fundamenta en los siguientes elementos básicos:

- El conocimiento, por parte de las personas involucradas, de las misiones específicas (**Formación**).
- Prácticas adecuadas con ejercicios y simulacros de emergencia (**Adiestramiento**).
- Mantenerlo actualizado en función de ampliaciones, cambios, modificaciones de plantillas, etc., y, en especial, con la experiencia que se obtenga de los ejercicios y los simulacros (**Revisión**).
- Revisión y mantenimiento de las instalaciones de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Por otro lado, se han elaborado Manuales de Emergencia del Plan de Autoprotección con el fin de facilitar el conocimiento, por parte de las personas involucradas, de sus misiones y actuaciones específicas ante emergencia, y así conseguir que el Plan de Emergencia de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz pueda ser operativo en todas las situaciones de emergencia.

Así, con el fin de garantizar la operatividad del Plan, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz tiene definido un programa de las actividades necesarias para su difusión entre el personal adscrito al mismo. Para ello se realizarán las siguientes actividades:

1. Convocatoria de reuniones informativas con el personal de los Grupos de Acción del Plan, presididas por la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria. Dichas reuniones tienen por objeto informar al personal sobre:
  - Principales tipos de riesgos existentes en la instalación.
  - Medidas básicas de autoprotección y de actuación.
  - Nociones de primeros auxilios.

- Estructura y operatividad del Plan en lo que sea de su incumbencia (detección y comunicación de la emergencia, Grupos de Acción, mando, etc.)

Se organizarán reuniones en las que intervenga personal ajeno a la Autoridad Portuaria, especializado en medidas de autoprotección, actuación y primeros auxilios (como el personal de concesiones, así como representantes del Cuerpo de Bomberos).

2. Reunión de la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz con el personal con funciones específicas en el Plan de Autoprotección. El objeto de dichas reuniones es garantizar que dicho personal conoce sus respectivas funciones y atribuciones en situación de emergencia.
3. Reunión con los responsables de la seguridad de las empresas concesionarias que dispongan de Plan de Emergencia o que manejen materias peligrosas.

Estas reuniones deberán celebrarse al entrar en vigor esta revisión del Plan para implantarla y como mínimo antes y después de los simulacros de emergencia.

En caso de nuevas incorporaciones a la estructura administrativa de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (ocupación de las plazas vacantes, por ejemplo), la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, se encargará de que conozca perfectamente el Plan y la función que debe desempeñar en él.

4. Creación del Comité del Plan de Emergencia, con responsabilidad sobre toda la normativa y operatividad ante emergencia en el Puerto, desde los puntos de vista de seguridad, tanto física de las instalaciones, como ante accidentes, de los que responderá frente a Consejo de Administración.

Asimismo velará por el mantenimiento y actualización permanente del Plan de Emergencia y su correcta implantación.

Sus reuniones deben ser frecuentes, con periodicidad concretada marcada de antemano y, en cualquier caso, siempre que su presidente lo estime conveniente.

Una de sus reuniones anuales tendrá lugar con posterioridad al simulacro de emergencia realizado con la participación del personal, haciéndose balance del establecimiento, enseñanza y propuesta de modificaciones de los procedimientos y sistemas de protección.

El presente Plan de Autoprotección se complementa con una Guía de Respuesta, que contiene la operatividad del Plan para cada tipo posible de accidente. Su manejo debe ser perfectamente conocido por cada uno de los Grupos de Acción, bien sea por lo que se refiere al documento en su totalidad, bien sea en lo que se refiere a las indicaciones específicas que les atañen.

## 8.2 PROGRAMA DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PARA EL PERSONAL CON PARTICIPACIÓN ACTIVA EN EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

En el presente capítulo se planifican las diferentes fases de implantación del Plan de Autoprotección de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. Estas fases, por orden cronológico, son:

- Formación del personal.
- Realización de simulacros de emergencia.

### 8.2.1 FORMACIÓN DEL PERSONAL

A modo de resumen en la Tabla adjunta se indica la frecuencia anual de realización de actividades encuadradas en el programa de formación y adiestramiento relativos al Plan.

Actividad	Periodicidad
MANDOS DE LA EMERGENCIA · Formación teórica	Formación inicial + 1 vez/ 3 años (mínimo 2h)
SERVICIOS DE EMERGENCIA · Formación teórica. · Formación práctica.	Formación inicial + 1 vez/ 3 años (mínimo 2 h) Formación inicial + 1 vez/ 3 años (mínimo 2 h)
DIFUSIÓN DEL PLAN AL PERSONAL APBC · Formación general.	Formación inicial + 1 vez/ 5 años (mínimo 1h)
OTRAS EMPRESAS Y AGENTES	Formación inicial + 1 vez/ 5 años (mínimo 1 h)

### 8.2.2 ADIESTRAMIENTO: EJERCICIOS Y SIMULACROS DE EMERGENCIA

La preparación del personal para su actuación ante emergencias en APBC se completa con la relación de simulacros prácticos de activación del Plan y control de situaciones de riesgo, que permiten:

- Familiarizar al personal con tareas propias de autoprotección o evacuación, y aumentar la confianza.
- Aumentar el nivel de coordinación entre el personal.
- Identificar deficiencias en los recursos disponibles (humanos y materiales).
- Detectar errores y posibles mejoras en el Plan de Autoprotección.

La realización de simulacros en APBC sigue el siguiente esquema de trabajo:



## **A. Establecimiento del Plan del Simulacro**

Dicho Plan deberá especificar:

- A.1 Objetivos a alcanzar.
- A.2 Alcance del simulacro.
- A.3 Escenario o situación de emergencia del simulacro.
- A.4 Fecha de realización del simulacro.
- A.5 Observaciones.

## **B. Realización del simulacro**

En la realización del simulacro se tienen en cuenta las siguientes precauciones y consideraciones:

- Se asegura en todo momento que no se afecta al normal funcionamiento ni se compromete su seguridad.
- El personal participante conoce en todo momento que se trata de un simulacro y no debe verse sometido a condiciones ambientales o riesgos superiores a los considerados habitualmente en explotación.
- Se sigue el Plan de Simulacro establecido.
- Se evitan situaciones que puedan provocar alarma a las personas ajenas a la APBC.

## **C. Evaluación del simulacro**

Para la evaluación del simulacro se realiza la comprobación de la correcta realización de acciones clave, así como un seguimiento de los mensajes y tiempos de respuesta del personal que participa en el simulacro (que será representativo del que se empleará en una situación de emergencia real).

## **D. Informe de simulacro**

Tras finalizar el simulacro, se deberá proceder a la elaboración de un informe del simulacro en el que se detalle:

- D.1 Desarrollo del simulacro.
- D.2 Comentarios realizados acerca del desarrollo durante la etapa de evaluación del simulacro.
- D.3 Posibles incidencias surgidas durante el desarrollo del simulacro.

D.4 Propuestas de mejora, que pueden incluir:

- Mejoras en la organización y realización de simulacros.
- Modificaciones posibles en el Plan de Autoprotección para mejorar su funcionamiento.
- Propuestas específicas de formación de personal.

Los simulacros se efectuarán de acuerdo con la planificación anual establecida en el Programa de implantación del Plan del Puerto de la Bahía de Cádiz.

## **8.3 PROGRAMA DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN A TODO EL PERSONAL SOBRE EL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

### **8.3.1 FORMACIÓN DE CONTRATISTAS**

Todo el personal que trabaje en las instalaciones del Puerto recibe, antes de comenzar los trabajos, una formación que incluye entre otros aspectos, información general de los riesgos existentes en las instalaciones, así como información sobre cómo actuar en caso de emergencia.

Esta formación debe permitir que el personal de la contrata tenga un conocimiento general de las instalaciones y las pautas de actuación a seguir, con el objeto de:

- Conocer los riesgos a que puedan estar sometidos.
- Conocer los riesgos que sus trabajos puedan introducir en las instalaciones.
- Saber cómo actuar en caso de que se produzca una emergencia durante su estancia en las instalaciones.

El contenido de este programa de formación incluye, entre otros aspectos, los siguientes:

- Requisitos de acceso al Puerto Bahía de Cádiz.
- Riesgos en los trabajos.
- Actuación en caso de accidente.
- Notificación de incidentes/accidentes.
- Prendas de protección personal.

### **8.3.2 FORMACIÓN DE LA AYUDA EXTERIOR**

Participará en mayor o menor medida en los ejercicios y emergencias simuladas, para lo cual se dará información relativa a:

- Descripción de las instalaciones.
- Identificación de riesgos.
- Estructura organizativa y plan de actuación contemplados en el Plan.
- Sistemas de intercomunicación durante una emergencia.

## **8.4 PROGRAMA DE INFORMACIÓN GENERAL PARA LOS USUARIOS**

### **Objeto**

Dar a conocer al personal de APBC sin misiones en la emergencia los riesgos propios de las instalaciones y actividades realizadas en el Puerto, así como las precauciones y actuaciones a llevar a cabo por dicho personal. Principalmente, las actuaciones en caso de descubrir una emergencia y los procedimientos de evacuación y/o refugio.

### **Alcance**

Al efectuar la implantación se organizarán las conferencias divulgativas del mismo necesario para que toda la población permanente del Puerto conozca su existencia, fines, las ideas básicas de autoprotección y las consignas para las personas no involucradas en los Servicios de Emergencia.

El contenido de la sesión de difusión del Plan, incluye:

- Las consignas generales de autoprotección, tales como:
  - Precauciones que deben adoptarse para evitar las causas de la emergencia.
  - Qué hacer cuando se detecta una emergencia interior.
  - Cómo transmitir la alarma en caso de emergencia.
  - Qué hacer y qué evitar en caso de emergencia.
- Sensibilización ante la actuación en emergencias.
- Organización de actuación ante emergencias.
- Procedimiento general de actuación para todo el personal del Puerto.
- Evacuación y refugio. Pautas de actuación y punto de concentración.
- Comunicaciones de alarma (notificación y avisos generales).

## **8.5 SEÑALIZACIÓN Y NORMAS PARA LA ACTUACIÓN DE VISITANTES**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz dispone de paneles de señalización repartidos por toda las Instalaciones en los que se indican los riesgos principales existentes en cada zona. Asimismo, se encuentran señalizadas todas las vías de evacuación, así como los medios de protección disponibles.

## **8.6 PROGRAMA DE DOTACIÓN Y ADECUACIÓN DE MEDIOS MATERIALES Y RECURSOS**

Los medios materiales disponibles en el Puerto Bahía de Cádiz se encuentran recogidos en el Capítulo 4 (Inventario y descripción de las medidas y medios de autoprotección) del Plan de Autoprotección.

## Capítulo 9. Mantenimiento de la eficacia y actualización del Plan de Autoprotección

## **ÍNDICE DEL CAPÍTULO 9 MANTENIMIENTO DE LA EFICACIA Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

	<b>Página</b>
9.1 PROGRAMA DE RECICLAJE DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN.....	1
9.2 PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE MEDIOS Y RECURSOS.....	1
9.2.1 DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTO.....	1
9.2.2 MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS MATERIALES .....	1
9.2.3 MEDIOS HUMANOS .....	1
9.2.4 SUSTITUCIÓN DE MEDIOS Y RECURSOS .....	1
9.3 PROGRAMA DE EJERCICIOS Y SIMULACROS .....	2
9.4 PROGRAMA DE REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN.....	2
9.5 PROGRAMA DE AUDITORÍAS E INSPECCIONES .....	5

## **9.1 PROGRAMA DE RECICLAJE DE FORMACIÓN E INFORMACIÓN**

En el Capítulo 8 (Implantación del Plan de Autoprotección) del presente Plan de Autoprotección se describe el programa de reciclaje de formación e información.

## **9.2 PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE MEDIOS Y RECURSOS**

### **9.2.1 DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTO**

La dotación de equipamiento de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz viene recogida en el Capítulo 4 (Medidas y Medios de Protección) del presente Plan de Autoprotección.

### **9.2.2 MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS MATERIALES**

La Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria se encargará de que los equipos de protección e intervención disponibles en la APBC sean verificados con la prioridad necesaria, con el fin de garantizar su perfecto estado en caso de emergencia. En cualquier caso se seguirán escrupulosamente las indicaciones al respecto de los fabricantes de los equipos.

### **9.2.3 MEDIOS HUMANOS**

Con objeto de conseguir que el Plan de Autoprotección sea operativo en todas las situaciones de emergencia, es necesario realizar la difusión de su contenido y la formación diferenciada de las personas que pueden verse involucradas en una emergencia, tengan o no, misión asignada durante la misma.

Los medios humanos disponibles en el Puerto de la Bahía de Cádiz, la estructura organizativa y operatividad de los mismos vienen recogidos en el Capítulo 6 del Plan de Autoprotección.

### **9.2.4 SUSTITUCIÓN DE MEDIOS Y RECURSOS**

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz realiza la sustitución de medios y recursos cuando así lo determinan los resultados que se obtienen de realizar el mantenimiento tanto preventivo como correctivo sobre los medios, al ampliar sus instalaciones, así como cuando la APBC lo estime necesario tras la realización de:

- Inspecciones de seguridad.
- Simulacros de emergencia.
- Cualquier modificación en las instalaciones que introduzca nuevos riesgos.

### **9.3 PROGRAMA DE EJERCICIOS Y SIMULACROS**

En el Capítulo 8 del presente Plan de Autoprotección se describe el programa de ejercicios y simulacros.

### **9.4 PROGRAMA DE REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN**

El Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz es revisado y actualizado a intervalos apropiados; siendo obligatoria una revisión formal cada tres años, si bien es posible que sea necesario hacerlo antes, en caso de realizarse cambios importantes en las instalaciones o en el esquema organizativo de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz. La distribución de copias del Plan se debe controlar para asegurar que se dispone siempre de la versión actualizada.

La actualización del Plan de Autoprotección se efectúa en función de alguno de los factores siguientes:

- Ampliación o modificación sustanciales de las instalaciones o de las actividades que se desarrollan en el Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Incorporación de nuevos riesgos derivados de la manipulación, almacenamiento o trasiego de otras mercancías peligrosas a las inicialmente consideradas en este Plan.
- Necesidades de ajustes en el Plan, percibidas en los entrenamientos o incidentes reales.
- Cambios en la organización o instalaciones de la APBC.
- Cuando sean necesarias modificaciones en este Plan para su correcta integración en Planes de Ámbito Superior (Planes de Emergencia Exterior o Pactos de Ayuda).
- Cambios legislativos en materia de planificación de la emergencia y de seguridad industrial.

En los dos primeros supuestos, deberá revisarse también la Guía de Respuesta, modificando, añadiendo o suprimiendo las fichas del mismo que se consideren pertinentes.

La incorporación y el seguimiento de los cambios en el Plan de Autoprotección serán responsabilidades de la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.

El seguimiento y la aprobación de los cambios en el Plan de Autoprotección serán realizados por un Comité del Plan de Autoprotección, presidido por el Director del Puerto y compuesto por:

- Jefe del Departamento Desarrollo Portuario.



- Jefa de la División de Operaciones Portuarias.
- Jefe de la División de Mantenimiento y Ayudas a la Navegación.
- Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.
- Responsable / Jefe de Turno (Servicio/Equipo) de la Policía Portuaria.
- Delegado/s de Prevención de Riesgos Laborales.

El Comité del Plan de Autoprotección se reunirá anualmente para verificar que el Plan de Autoprotección está actualizado, comprobando la necesidad o no de implementar medidas de seguridad y equipos de protección activa adicionales. Asimismo, podrán reunirse a instancias de cualquiera de sus miembros, cuando se considere que se da causa justificada para actualizar el Plan.

Las misiones del Comité del Plan de Autoprotección serán:

1. Mantener operativa la autoprotección contra emergencias en el Puerto.
2. Fomentar el mantenimiento de la operatividad del Plan, convocando al efecto las reuniones y simulacros necesarios.
3. Fomentar la evaluación de los resultados de los simulacros periódicos del Plan, determinando las modificaciones o ampliaciones necesarias para garantizar o mejorar su eficacia.
4. Después de una situación de emergencia, colaborar en la evaluación de daños y la propuesta de medidas de reposición.
5. Después de una situación de emergencia, analizar las causas de la misma y su evolución, proponiendo las modificaciones necesarias en el diseño de las instalaciones y del Plan para mejorar la eficacia de este último.
6. Informar de los proyectos de ampliación o modificación en el Puerto de la Bahía de Cádiz para eventuales modificaciones del Plan de Autoprotección.
7. Fomentar el desarrollo e implantación de los Planes de Emergencia para la autoprotección de las concesiones.
8. Coordinarse con las Autoridades Competentes implicadas en una emergencia portuaria (Protección Civil Local y Autonómicas y Capitanía Marítima, etc.).

La Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente es la responsable de incorporar los cambios al Plan, debiendo contar con la aprobación del Comité del Plan de Autoprotección antes de entrar en vigor. Las actualizaciones del Plan pueden ser de dos tipos:

## · EDICIÓN

Las nuevas ediciones completas del Plan quedan recogidas en la **Hoja de Control de Ediciones**, que se encuentra al inicio del documento, en la cual se debe indicar la siguiente información:

- Número de edición.
- Fecha y firma de la elaboración de la Edición por parte de la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.
- Fecha y firma de la propuesta por parte del Jefe de Departamento de Desarrollo Portuario.
- Fecha y firma de la conformidad del Director del Puerto.

Al tratarse de una nueva edición del documento se deben repetir completamente las actividades de difusión del mismo.

## · REVISIÓN

Adicionalmente, cada edición vigente del Plan puede sufrir modificaciones y actualizaciones de distintos contenidos o datos que no impliquen, debido a su limitado alcance, la necesidad de reeditar formalmente el documento. El control y registro de estas modificaciones a la edición vigente del Plan se efectúa en el **Anexo VII: Control de Revisiones de la Edición del Plan**.

En dicho Anexo se incluye la siguiente información relativa a cada modificación que conlleva una revisión:

- **Alcance:** apartado(s), capítulo(s) afectado(s) por la modificación.
- **Páginas:** páginas del Documento que sufren modificación.
- **Descripción:** indicación de las causas que llevan a la modificación, así como todos aquellos aspectos considerados de interés.
- **Fecha:** mes y año de la modificación.

- **Vº Bº:** aprobación de la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente, responsable del mantenimiento y actualización del Plan de Autoprotección.

En el caso de modificaciones de la edición del Plan, la distribución de copias se debe controlar para asegurar que cada individuo tenga siempre la versión actualizada.

## **9.5 PROGRAMA DE AUDITORÍAS E INSPECCIONES**

La APBC incluye en los pliegos de las concesiones y autorizaciones administrativas presentes en el Puerto de Bahía de Cádiz la obligación específica de cumplimiento de lo dispuesto en materia de prevención de riesgos laborales respecto de sus propios trabajadores y del intercambio de información preventiva con la APBC en materia de coordinación de actividades empresariales. Asimismo, se incluyen en cláusulas relativas a la obligación de disponer de las instalaciones contra incendios que le aplique en función de sus actividades y a la de realizar el correspondiente Plan de Autoprotección conforme a la legislación de aplicación.

Adicionalmente, se realizan revisiones reglamentarias en aplicación del R.D. 513/2017 así como aquellas reglamentarias que afectan a instalaciones de riesgo tales como equipos de aire comprimido, RITE, alta y baja tensión y legionela, entre otros.

## ANEXOS



## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO I	DIRECTORIO TELEFÓNICO DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
ANEXO II	FORMULARIOS PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS
ANEXO III	PLANOS
ANEXO IV	LEGISLACIÓN ANALIZADA Y MARCO LEGAL
ANEXO V	DEFINICIONES
ANEXO VI	FICHAS PERSONALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIA
ANEXO VII	PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS
ANEXO VIII	CONTROL DE REVISIONES DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN
ANEXO IX	CONVENIO ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y EL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS EN LOS PUERTOS E INSTALACIONES INTEGRANTES DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL.
ANEXO X	PLAN DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE EXPLOSIVOS EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ
ANEXO XI	RECOMENDACIONES BÁSICAS SOBRE RIESGO POR TSUNAMI



**ANEXO I**  
**Directorio telefónico del  
plan de autoprotección**

## ANEXO I

### DIRECTORIO TELEFÓNICO DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN

En Emergencias de Nivel 2, Operador de Comunicaciones del Centro de Control de Emergencias debe realizar el Plan de Llamadas que se adjunta en la Tabla I.1. En la Tabla I.2 se recoge otros teléfonos que pueden ser precisos de servicios del Plan.

La comunicación debe realizarse de forma clara y concisa. A continuación, se expone el procedimiento a seguir para efectuar la comunicación.

*"Llamo desde la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, ¿Podría hablar con (1)?"*

1. Si se comunica con él:

1.1 *"Se ha producido una emergencia en el Puerto de la Bahía de Cádiz y se requiere su presencia en el mismo lo más rápidamente posible".*

1.2 Esperar contestación y anotar posibles incidencias y hora de llamada.

2. Si no se comunica con él:

2.1 Preguntar:

- Con quién se está hablando.
- Si se conoce su paradero.
- Si se puede contactar con él en otro teléfono.
- Hora aproximada de regreso a casa.

2.2 Si se puede comunicar con él en otro teléfono: repetir el comunicado desde el principio.

2.3 Si no se puede comunicar con él en otro teléfono:

- Dejar mensaje: *"Por favor, tan pronto como pueda comuníqueme que contacte lo antes posible con el Centro de Control de Emergencias del Puerto de la Bahía de Cádiz".*
- Esperar y anotar incidencias (se dejó mensaje a **(2)** \_\_\_\_\_) y hora de llamada.

**(1)** Nombre de la persona a la que se llama.

**(2)** Persona que recibe el mensaje.

## DIRECTORIO DE ORGANISMOS OFICIALES

A continuación, se incluye el directorio de llamadas en emergencia que, a criterio del DPAAE, puede ser necesario realizar una vez evaluada la situación y dictaminado el nivel de la misma.

### 1. NOTIFICACIÓN DE LA EMERGENCIA

CECEM 112-Andalucía (Centro de Control de la Emergencia) .....	112
Fax .....	956 00 81 10
CECEM 112 .....	956 00 81 12
Email 1 .....	12cadiz.cji@juntadeandalucia.es
Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz (SASEMAR) .....	956.21.42.53

### 2. OTROS TELÉFONOS DE INTERES

#### 2.1. Bomberos

Bomberos (Consortio de Bomberos de la Provincia de Cádiz) .....	085
Bomberos de Cádiz .....	956.29.33.22

#### 2.2. Ambulancias y Hospitales

Teléfono de Emergencia Sanitaria.....	061
Hospital Universitario Puerta del Mar.....	956.00.21.00
Hospital Universitario Puerto Real .....	956.00.50.00
Hospital de San Juan de Dios.....	956.28.74.52
Centro de Salud San Fernando Este .....	956.88.34.95
Cruz Roja Española Cádiz.....	956.07.73.00

#### 2.3. Fuerzas de Seguridad del Estado y Locales

Guardia Civil	
Teléfono de Emergencia .....	062
Policía Nacional	
Urgencias.....	091
Policía Local	
Urgencias.....	092
Policía del Puerto (Cádiz) .....	956.21.21.54
Policía del Puerto (Puerto de Santa María).....	956.54.14.99



## 2.4. Organismos Oficiales

Capitanía Marítima de Cádiz .....	956.22.27.60
Capitanía Marítima de El Puerto de Santa María.....	956.56.16.93
Subdelegación del Gobierno de Cádiz .....	956.98.89.00
Delegación de la Consejería de Medio Ambiente (Cádiz) .....	956.00.87.00
Fax.....	956.25.94.19
Ayuntamiento de Cádiz.....	956.24.10.00
Ayuntamiento de Rota .....	956.82.91.00
Ayuntamiento Puerto Real .....	956.47.00.07
Ayuntamiento Puerto de Santa María .....	956.48.31.00
Ayuntamiento de San Fernando .....	956.94.40.00

## 2.5. Otros Organismos

Ente Público de Puertos del Estado.....	915.245.500
Señales Marítimas.....	956.24.04.36
Administración Principal de Aduanas de Cádiz.....	956.25.34.32
Centro Meteorológico Territorial de Andalucía Occidental	
Teléfono.....	954.46.08.58
Fax .....	954.46.18.91
Instituto Nacional de Toxicología .....	915.628.469
SALEM (Sala de Emergencia del Consejo de Seguridad Nuclear)	
Teléfono.....	913.46.01.00
Fax.....	913.46.05.88

## 2.6. Empresas

Compañía Gaditana de Contenedores, S.A.....	956.22.13.64
Acciona Transmediterránea, S.A. ....	956.29.28.11
Condeminas Cádiz, S.A.....	956.20.55.30
Dragados off-shore.....	956.47.07.00
Navantia Reparaciones Cádiz y San Fernando .....	956.29.92.10
Navantia Puerto Real .....	956.47.15.00

**TABLA I.1  
PLAN Y CONTROL DE LLAMADAS**

PRIORIDAD DE LOCALIZACIÓN				Incidencias
TITULAR		AVISO		
Cargo	Telf.	Sí	No	
Presidente	956.24.04.02			
Director	956.24.04.05			
Capitán Marítimo	956.22.27.60			
Desarrollo Portuario	956.24.04.10			
Gabinete de Presidencia	956.24.04.02			
Comunicación y Protocolo	956.24.04.17			
Operaciones Portuarias	956.24.04.18			
Mto. y Ayuda a la Navegación	956.24.04.36			
Seguridad y Medio Ambiente	956.24.04.22			

**TABLA I.2  
OTROS TELÉFONOS DE INTERÉS**

PRIORIDAD DE LOCALIZACIÓN				Incidencias
TITULAR		AVISO		
Cargo	Telf.	Si	No	
Infraestructuras	956.24.05.04			
Gestión Portuaria	956.24.04.06			
Comercial	956.24.04.14			
Asuntos Jurídicos y Secretaría	956.24.04.13			
Económico-Financiero	956.24.04.54			
Centro de Control de Servicios Portuarios	956.24.04.80			
Seguridad y Medio Ambiente	956.24.04.22			
Recursos Humanos	956.24.04.08			
Facturación	956.24.04.42			

**TABLA I.2 (Cont.)  
OTROS TELÉFONOS DE INTERÉS**

PRIORIDAD DE LOCALIZACIÓN				Incidencias
TITULAR		AVISO		
Cargo	Telf.	Si	No	
Lonja Cádiz	956.24.05.13			
Lonja El Puerto de Santa María	956.56.01.98			
Puerta Muelle Comercial Cádiz	956.24.04.68			
Puerta Estación Marítima Cádiz	956.24.04.91			
Puerta Muelle Cabezuela	956.24.05.24			
Puerta Muelle Zona Franca	956.24.05.20			
Puerta Muelle Puerto de Santa María	956. 56.02.25			



**ANEXO II**  
**Formularios para la  
gestión de emergencias**

## **ANEXO II FORMULARIOS PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS**

En el presente anexo se recoge el modelo de notificación de emergencias en forma de ficha (Figura II.1).

## FIGURA II.1 PROTOCOLO DE NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES

<b>NOTIFICACIÓN DE EMERGENCIA</b>	 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>
<b>Fecha / Hora:</b> /     /	
« Aquí la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz _____	
Les habla <sup>1</sup> _____, como <sup>2</sup> _____ Con nº de tfno: _____ y ext. nº: _____ comunica que: _____	
Tenemos un accidente de categoría <sup>3</sup> _____	
En <sup>4</sup> _____	
Las sustancia/s involucrada es <sup>5</sup> _____	
Descripción del accidente <sup>6</sup> _____	
Los efectos previstos son <sup>7</sup> _____	
Las medidas de emergencia interior y exterior adoptadas y previstas son _____	
Las medidas de apoyo exterior necesarias para el control del accidente y la atención de los afectados son _____	

- <sup>1</sup> Nombre de la persona que efectúa la comunicación.
- <sup>2</sup> Cargo de la persona que efectúa la comunicación.
- <sup>3</sup> Categoría de Accidente 1, 2 ó 3 según corresponda.
- <sup>4</sup> Nombre de la instalación.
- <sup>5</sup> Nombre de la sustancia/s y estado físico de la misma.
- <sup>6</sup> Fenómeno: escape, fuga, derrame, incendio, etc. Tipo: puntual o continuo.
- <sup>7</sup> Datos disponibles sobre los efectos directos o indirectos a corto, medio o largo plazo en la salud, medio ambiente y recursos materiales.

Adicionalmente, se presentan los formatos que se han de emplear para informar a la autoridad competente sobre los accidentes que se hayan producido en el Puerto de la Bahía de Cádiz y los resultados del proceso de investigación que se haya llevado a cabo.

Se incluyen tres formatos:

- **IDENTIFICACIÓN DEL ACCIDENTE**

En el se recoge la información básica que identifica al accidente de forma inequívoca: establecimiento, tipo de actividad, fecha y hora del accidente, etc.

Este informe deberá acompañar tanto al informe inmediato como al detallado, rellenándose exclusivamente los campos solicitados.

Los campos a rellenar son los sombreados.

- **INFORME INMEDIATO**

Este informe, de una sola página, deberá enviarse en el mas breve plazo posible (1 a 3 días después del accidente).

Su finalidad es recoger la información básica y concisa que describa las características más importantes del accidente en términos de: tipo de accidente, sustancia implicada, fuente directa, supuestas causas, efectos inmediatos, medidas de emergencia tomadas, lecciones inmediatas aprendidas.

- **INFORME DETALLADO**

Este informe contiene la información más relevante obtenida tras el análisis del accidente. Su remisión deberá hacerse en el plazo máximo de 1 mes tras al accidente (se acompaña un conjunto de códigos y notas explicativas que facilitan la cumplimentación del mismo).

El informe esta subdividido en tres partes:

- **A. Suceso:** Descripción detallada del accidente en sí.
- **B. Consecuencias:** Descripción de las consecuencias a personas, bienes y medio ambiente.
- **C. Respuesta:** Descripción de las medidas tomadas tanto de emergencia como de tipo legal.



### III. DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE GRAVE

#### 1. PERFIL DEL ACCIDENTE

Información sobre el lugar, la fecha y la hora del accidente grave, el nombre y el tipo de establecimiento y datos sobre la autoridad declarante.

##### 1.1 Fecha/hora del suceso grave

Fecha inicio:  
Hora de inicio:  
Fecha de fin:  
Hora de fin:

##### 1.2 Titulo del accidente

Explicación, mediante una frase sencilla, del suceso o del motivo por el que se notifica el accidente

##### 1.3 Autoridad declarante [confidencial (\*)]

Nombre y dirección:

##### 1.4 Autoridad de contacto [confidencial (\*)]

Nombre:  
Teléfono:  
Fax:  
Dirección de correo electrónico:

##### 1.5 Tipo de Accidente

Márquese la casilla correspondiente:

- Accidente grave  
 Conato de accidente  
 Otro suceso

**1.6 Base jurídica de la declaración:**

Márquese la casilla correspondiente:

- Directiva Seveso I de la UE
- Directiva Seveso II de la UE
- OCDE
- CEPE/ONU
- Directiva Seveso II de la UE + OCDE
- Directiva Seveso II de la UE + CEPE/ONU

**1.7 Categoría “Seveso”**

Márquese la casilla correspondiente:

- Artículo 6 (notificación) y artículo 7 (política de prevención de accidentes graves)
- Artículo 9 (Informe de Seguridad)
- No se sabe/no procede

**1.8 Actividad industrial**

Información sobre la actividad industrial de la instalación, seleccionada a partir de una lista predeterminada en la base de datos

**1.9 Información sobre la instalación [confidencial (\*)]**

Nombre:

Dirección:

### 1.10 Motivos de la notificación

Márquese la casilla correspondiente:

- Sustancias que han intervenido: más del 5% de la cantidad indicada en la columna 3 del anexo I
- Daños personales:  $\geq 1$  víctima mortal,  $\geq 6$  heridos hospitalizados, etc.
- Daños inmediatos al medio ambiente (con arreglo al anexo VI)
- Daños materiales: en las instalaciones  $\geq 2$  millones de Euros, fuera de ellas  $\geq 0,5$  M. €
- Accidentes con efectos transfronterizos
- Permite extraer importantes enseñanzas

### 1.11 Países vecinos afectados:

Nombres de los países vecinos afectados, cuando los haya, seleccionados a partir de una lista predeterminada en la base de datos

### III. INFORME DEL ACCIDENTE

#### 1. DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE

Descripción clara y detallada del accidente que especifique el tipo de accidente (por ejemplo: vertido, incendio, explosión, etc.), indique las circunstancias que han desembocado en el mismo e incluya información de carácter general como la hora, las condiciones meteorológicas, etc. y cualquier otro dato pertinente. Debe asimismo facilitarse información sobre las actividades del personal presente (operaciones que estaban ejecutando) y su localización en relación con el accidente.

##### 1.1 Descripción (texto libre)

##### 1.2 Accidente que impliquen:

Márquese la casilla correspondiente:

Efecto dominó

Accidentes "Natech" (accidentes tecnológicos provocados por desastres naturales)

Personal de contratistas

Efectos transfronterizos

##### 1.3 ¿Se ha producido algún vertido o emisión como consecuencia del accidente?

Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 1.3.1)

No (Avanzar a la sección 1.4)

##### 1.3.1 Principales sucesos/eventos desencadenantes

Información sobre el tipo de emisión o vertido que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.

Márquese la casilla correspondiente:

Emisión de gas/vapor/niebla, etc., al aire

Vertido de fluidos al suelo

Vertido de fluidos al agua

Vertido de sólidos al aire

Vertido de sólidos al suelo

Vertido de sólidos al agua

No sabe/no procede

**1.4 ¿Se ha producido algún incendio como consecuencia del accidente?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 1.4.1)
- No (Avanzar a la sección 1.5)

**1.4.1 Principales sucesos/eventos desencadenadores**

Información sobre el tipo de incendio que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.

Márquese la casilla correspondiente:

- Conflagración (combustión generalizada)
- Incendio de charco (charco líquido inflamado expelido por un orificio)
- Dardo o lengua de fuego (chorro de líquido inflamado expelido por un orificio)
- Lllamarada (nube de vapor en ignición, frente de llama subsónica)
- Bola de fuego /masa de fuego que se eleva en el aire, a menudo después de una explosión BLEVE)
- No se sabe/no procede

**1.5 ¿Se ha producido alguna explosión como consecuencia del accidente?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 1.5.1)
- No (Avanzar a la sección 1.6)

### 1.5.1 Principales sucesos/eventos desencadenantes

Información sobre el tipo de explosión que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.

Márquese la casilla correspondiente:

- Estallido por presión (ruptura del sistema de presión)
- BLEVE (explosión del vapor en expansión de un líquido en ebullición)
- Explosión por transición de fase rápida (cambio rápido de estado)
- Explosión de sólidos pulverulentos
- Descomposición explosiva (de material inestable)
- VCE (Explosión de nube de vapor, frente de onda supersónico)
- No se sabe/no procede

### 1.6 ¿Ha afectado el accidente a algún medio de transporte?

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 1.6.1)
- No (Avanzar a la sección 1.7)

#### 1.6.1 Principales sucesos desencadenantes

Información sobre el tipo de transporte afectado, que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.

Márquese la casilla correspondiente:

- Transporte por carretera
- Transporte por ferrocarril
- Transporte por mar o vías navegables
- Transporte aéreo

### 1.7 Datos sobre otros tipos de accidentes no mencionados anteriormente (texto libre)

## 2. DESCRIPCIÓN DL ESTABLECIMIENTO Y DE LAS INSTALACIONES

Información sobre la zona en la que se ha producido el accidente

### 2.1 Descripción del establecimiento

Descripción general de las actividades industriales llevadas a cabo en el establecimiento.

### 2.2 Descripción de la instalación/unidad

Información más específica sobre la instalación afectada, incluidos pormenores de los sistemas o de sus componentes.

### 2.3 ¿Ha afectado el incidente a instalaciones de almacenamiento?

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en las secciones 2.3.1 y 2.3.2).
- No (avanzar a la sección 2.4)

#### 2.3.1 Principales sucesos/eventos desencadenadores

- Información sobre el tipo de almacenamiento que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente. Márquese la casilla correspondiente.
- Vinculado a la distribución (no ubicado en el lugar de fabricación).
- Vinculado al proceso (aprovisionamiento de existencias, etc., en el lugar de fabricación).

#### 2.3.2 Tipo de equipo

- Información sobre el tipo de equipo afectado. Márquese la casilla correspondiente.
- Recipiente no presurizado (tolva, tanque, bidón, saco, etc.).
- Recipiente presurizado (bala, esfera, cilindro, etc.).
- Recipiente a temperatura no ambiente (refrigerado o calentado).
- Disposición libre (pila no confinada, montón, etc., en sacos o cilindros).
- Otro equipo.

**2.4 ¿Ha afectado el incidente a los procesos de transformación?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en las secciones 2.4.1 y 2.4.2).
- No (avanzar a la sección 2.5)

**2.4.1 Principales sucesos/eventos desencadenadores**

Información sobre el tipo de proceso que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.

Márquese la casilla correspondiente:

- Reacción química en proceso discontinuo.
- Reacción química en proceso continuo.
- Operación electroquímica.
- Operadores físicas (mezcla, cristalización, fusión, etc.).
- Generación de energía (por combustión, etc.).
- Tratamiento/uso para el tratamiento (odorizado, conservación).
- Actividades de eliminación (incineración, enterramiento, etc.)
- Intercambiador de calor (caldera, refrigerador, serpentín de calentamiento, etc.)
- Otro proceso.

**2.4.2 Tipo de equipo**

Información sobre el tipo de equipo afectado. Márquese la casilla correspondiente.

- Reactor no presurizado.
- Reactor presurizado.
- Otro equipo.

**2.5 ¿Ha afectado el accidente a algún tipo de traslado?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en las secciones 2.5.1 y 2.5.2).
- No (avanzar a la sección 2.6)



2.5.1 Principales desencadenantes	sucesos/eventos	<p>Información sobre el tipo de traslado, que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.</p> <p>Márquese la casilla correspondiente:</p> <p><input type="checkbox"/> Actividades de carga y descarga (interfaces de traslado).</p> <p><input type="checkbox"/> Traslado mecánico (cinta transportadora, etc.).</p> <p><input type="checkbox"/> Traslado por conductos o canalizaciones.</p> <p><input type="checkbox"/> Traslado de vehículos.</p> <p><input type="checkbox"/> Otro tipo de traslado.</p>
2.5.2 Tipo de equipo		<p>Información sobre el equipo afectado. Márquese la casilla correspondiente:</p> <p><input type="checkbox"/> Válvulas/controles/dispositivos de control/llaves de purga.</p> <p><input type="checkbox"/> Conductos en general/bridas.</p> <p><input type="checkbox"/> Fuente de energía (motor, compresor, etc.).</p> <p><input type="checkbox"/> Otros equipos/aparatos o vehículos de traslado.</p> <p><input type="checkbox"/> Otro equipo.</p>
<b>2.6</b>	<b>¿Ha afectado el accidente a operaciones de transporte?</b>	<p><input type="checkbox"/> Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en las secciones 2.6.1 y 2.6.2).</p> <p><input type="checkbox"/> No (avanzar a la sección 2.7)</p>
2.6.1 Principales desencadenantes	sucesos/eventos	<p>Información sobre el tipo de transporte que permita distinguir entre los sucesos principales y los eventos desencadenantes del accidente.</p> <p>Márquese la casilla correspondiente:</p> <p><input type="checkbox"/> Empaquetado (ensacado, llenado de cilindros, llenado de bidones, etc.).</p> <p><input type="checkbox"/> Otro tipo de transporte.</p>
2.6.2 Tipo de equipo		<p>Información sobre el tipo de equipo afectado.</p> <p>Márquese la casilla correspondiente:</p> <p><input type="checkbox"/> Maquinaria/equipo (bomba, filtro, columna de separación, mezcladora, etc.).</p> <p><input type="checkbox"/> Fuente de energía (motor, compresor, etc.).</p> <p><input type="checkbox"/> Otro equipo.</p>

**2.7 Datos sobre otros tipos de equipo no mencionados anteriormente (texto libre)**

---

**3. SUSTANCIAS QUE HAN INTERVENIDO**

Descripción de las sustancias que han intervenido en el accidente, notificadas o notificables en relación con el establecimiento conforme al artículo 6 y clasificadas con arreglo al anexo I de la Directiva. Debe indicarse, además de su nombre, el número CAS y las estimaciones oportunas de las cantidades de las sustancias peligrosas más importantes que hayan intervenido directa o potencialmente, así como toda información pertinente sobre sus características, por ejemplo, si se presentan en líquido o en polvo, o si se trata de materias primas, de productos intermedios, de productos acabados o de posibles productos anormales.

**3.1 Descripción**

Información sobre las sustancias que han intervenido y sus características

**3.2 Clasificación de las sustancias**

Indicación de la clasificación de las sustancias, seleccionada a partir de una lista predeterminada en la base de datos con arreglo al anexo I, parte 2, de la Directiva.

**3.3 Número CAS**


**3.4 Cantidades que han intervenido directamente (toneladas)**


**3.5 Cantidades que han intervenido potencialmente (toneladas)**


#### 4. CAUSAS DEL ACCIDENTE

Descripción detallada de la naturaleza del fallo (humano, técnico, etc.), subtipo de error, intervención, defecto de funcionamiento, etc., junto con una indicación del grado de certidumbre sobre la identificación de las causas (análisis preliminar, análisis de causas en profundidad, etc.). Debe establecerse una clara distinción entre las causas inmediatas y las causas remotas del accidente.

##### 4.1 Descripción (texto libre)

##### 4.2 ¿Se halla entre las causas algún fallo de la instalación o del equipo?

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 4.2.1).
- No (avanzar a la sección 4.3)

##### 4.2.1 Factor causante

Información sobre el tipo de fallo de la instalación o el equipo.

Márquese la casilla correspondiente:

- Fallo del recipiente/contenedor o equipo de contención.
- Fallo en el funcionamiento de componentes o maquinaria.
- Pérdida del control del proceso.
- Corrosión/fatiga.
- Fallo del instrumento de control o de dispositivos de supervisión.
- Reacción violenta.
- Reacción/transición de fase inesperada.
- Bloqueo.
- Acumulación electrostática.
- Otro tipo de fallo.

**4.3 ¿Se halla entre las causas algún error humano?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 4.3.1).
- No (avanzar a la sección 4.4)

4.3.1 Factor causante

Información sobre el tipo de error humano. Márquese la casilla correspondiente:

- Error en el operador.
- Salud del operador (enfermedades, intoxicación, muerte, etc.).
- Desobediencia voluntaria/incumplimiento de las obligaciones.
- Intervención maliciosa.
- Otro tipo de error

**4.4 ¿Se halla entre las causas algún fallo organizativo?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 4.4.1).
- No (avanzar a la sección 4.5)

4.4.1 Factor causante

Información sobre el tipo de fallo organizativo. Márquese la casilla correspondiente:

- Inadecuada organización de la gestión.
- Problemas de actitud en la gestión.
- Procedimientos operativos.
- Formación/instrucción.
- Supervisión.
- Cantidad de personal.
- Análisis de procesos.
- Diseño de la instalación, equipo o sistema.
- Incomodidad para el usuario (aparatos, sistemas, etc.)
- Fabricación/construcción.
- Instalación.
- Aislamiento del equipo o sistema.
- Mantenimiento/repación.
- Verificación/inspección/registro.
- Otros fallos.

**4.5 ¿Se halla entre las causas factores o fallos externos?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 4.5.1).
- No (avanzar a la sección 4.6)

4.5.1 Factor causante

- Información sobre el tipo de factor o fallo externo. Márquese la casilla correspondiente:
- Suceso natural (condiciones meteorológicas, temperatura, terremoto, etc.).
  - Efecto dominó de otro accidente.
  - Accidente de transporte.
  - Colisión con un objeto.
  - Fallo de suministro (electricidad, gas, agua, vapor, aire, etc.).
  - Deficiencia en la protección o la seguridad del establecimiento.

**4.6 Datos sobre tipos de causas no mencionados anteriormente (texto libre)**

---

**5. CONSECUENCIAS**

Descripción detallada de las consecuencias del accidente, con el máximo de información cuantitativa (X personas heridas, Y % de la flora local destruida, Z km de río contaminado, etc.). Debe establecerse una clara distinción entre los efectos registrados en las propias instalaciones y los observados fuera de ellas.

**5.1 Descripción (texto libre)**

**5.2 ¿Se han producido víctimas en el accidente?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 5.2.1, 5.2.2 y 5.2.3).
- No (avanzar a la sección 5.3)

5.2.1 En las instalaciones/fuera de ellas

Información sobre el lugar donde se ha producido los efectos:

- En las instalaciones:
- Fuera de ellas:

5.2.2 Daños personales

Información sobre el tipo de daños personales. Márquese la casilla correspondiente:

- En peligro:
- Víctimas mortales:
- Lesionados:
- Otro tipo de perjuicio:

5.2.3 Cantidad/efecto respecto a cada consecuencia personal seleccionada (texto libre)

**5.3 ¿Ha ocasionado el accidente daños al medio ambiente?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 5.3.1, 5.3.2 y 5.3.3).
- No (avanzar a la sección 5.4)

5.3.1 En las instalaciones/fuera de ellas

Información sobre el lugar donde se ha producido los efectos:

- En las instalaciones
- Fuera de ellas

### 5.3.2 Consecuencias medioambientales

Información sobre el tipo de consecuencias medioambientales. Márquese la casilla correspondiente:

- Desarrollo urbano.
- Desarrollo rural.
- Parques/tierras de uso común.
- Prados/pastizales/praderas.
- Tierras de labor cultivos/viñedos/frutales.
- Masa forestal, predominante o totalmente de plantación.
- Masa forestal, predominante o totalmente natural.
- Páramos/brezales/vegetación de tierras altas.
- Pantanos/juncales.
- Agua dulce: embalse.
- Agua dulce: estanque/lago.
- Agua dulce: arroyo/afluente.
- Agua dulce: río.
- Costa: salinas/marismas.
- Costa: arenas/dunas/depresiones intradunales.
- Costa: playa de guijarros.
- Costa: costa rocosa.
- Mar adentro: Laguna salobre.
- Mar adentro: estuario.
- Mar adentro: mar/fondo marino.
- Otros medios.

### 5.3.3 Cantidad/efecto respecto a cada consecuencia medioambiental seleccionada (texto libre)



**5.4 ¿Se han producido pérdidas materiales o daños en la instalación como consecuencia del accidente?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 5.4.1, 5.4.2 y 5.4.3).
- No (avanzar a la sección 5.5)

5.4.1 En las instalaciones/fuera de ellas

Información sobre el lugar donde se han producido los efectos:

- En las instalaciones (pérdidas para el establecimiento).
- Fuera de ellas (costes sociales).

5.4.2 Coste

Información sobre el tipo de consecuencias económicas.

Márquese la casilla correspondiente:

- Pérdidas materiales.
- Costes de respuesta, limpieza y recuperación.
- Otras consecuencias.

5.4.3 Cantidad/efecto respecto a cada consecuencia económica seleccionada (texto libre)

**5.5 ¿Se ha producido algún trastorno en la población como consecuencia del accidente?**

- Sí (en tal caso, deberá facilitarse la información requerida en la sección 5.5.1, 5.5.2 y 5.5.3).
- No (avanzar a la sección 5.6)

5.5.1 En las instalaciones/fuera de ellas

Información sobre el lugar donde se ha producido los efectos:

- En las instalaciones
- Fuera de ellas

### 5.5.2 Trastorno

Información sobre el tipo de instalaciones afectadas.

Márquese la casilla correspondiente:

- Residencias u hoteles próximos.
- Fábricas, oficinas, pequeños comercios próximos.
- Escuelas, hospitales, otras instituciones.
- Otros lugares públicos de reunión.
- Suministros (gas, agua, electricidad, etc.).
- Infraestructuras (telecomunicaciones, redes de carreteras, ferrocarriles, vías navegables, transporte aéreo, etc.)
- Otras instalaciones.

### 5.5.3 Cantidad/efecto respecto a cada trastorno seleccionado (texto libre)

---

## 6. RESPUESTA A LA EMERGENCIA

Descripción de las medidas adoptadas como respuesta al accidente y en relación con: los sistemas de las instalaciones, los servicios externos, los refugios, la evacuación, la contaminación, la recuperación y otros aspectos. Deben incluirse pormenores sobre el alcance, la duración y el tipo exacto de las medidas adoptadas o proyectadas, así como sobre su eficacia. Debe establecerse una clara distinción entre las medidas aplicadas dentro de las instalaciones y las aplicadas fuera de ellas. Siempre que sea posible, debe facilitarse la información siguiente: número y tipo de grupos de intervención, adecuación de esos equipos a las circunstancias y datos sobre cualquier medida de supervisión sanitaria, medioambiental, de recuperación o limpieza necesaria o realizada. En la sección 4 (causas del accidente) deben describirse todos los sistemas de seguridad de que disponía la instalación pero que ni impidieron que se produjera el accidente.

### 6.1 Descripción (texto libre)

6.2.1 Medidas de respuesta de emergencia

Información sobre el tipo de medidas adoptadas.

Márquese la casilla correspondiente:

- Sistemas internos de las instalaciones.
- Servicios externos a las instalaciones.
- Confinamiento.
- Evacuación.
- Otras medidas.

6.2.2 Cantidad/efecto respecto a cada una de las medidas de emergencia seleccionadas (texto libre)

6.3.1 Medidas correctoras

Información las medidas correctoras adoptadas.

Márquese la casilla correspondiente:

- Descontaminación.
- Recuperación.
- Otras medidas.

6.3.2 Cantidad/efecto respecto a cada una de las medidas correctoras seleccionadas (texto libre)

## 7. ENSEÑANZAS EXTRAÍDAS

Descripción de las enseñanzas extraídas, organizativas o de otra índole, sobre la prevención del accidente o la mitigación de sus consecuencias. Debe facilitarse información detallada sobre la naturaleza exacta de las enseñanzas extraídas e indicarse si algunas de ellas ya se llevan o van a llevarse a la práctica en un futuro.

### 7.1 Tema de las enseñanzas extraídas

Información sobre el tema.

Márquese la casilla correspondiente:

- Causas: instalación/equipamiento.
- Causas: humanas.
- Causas: organizativas.
- Respuesta en emergencia.
- Otras causas.

### 7.2 Descripción (texto libre)

---

## 8. APÉNDICES

Esta sección se reserva a los documentos adjuntos: informes, dibujos/fotografías, mapas, etc., destinados a facilitar más información que pueda divulgarse y contribuya a explicar las circunstancias del accidente.

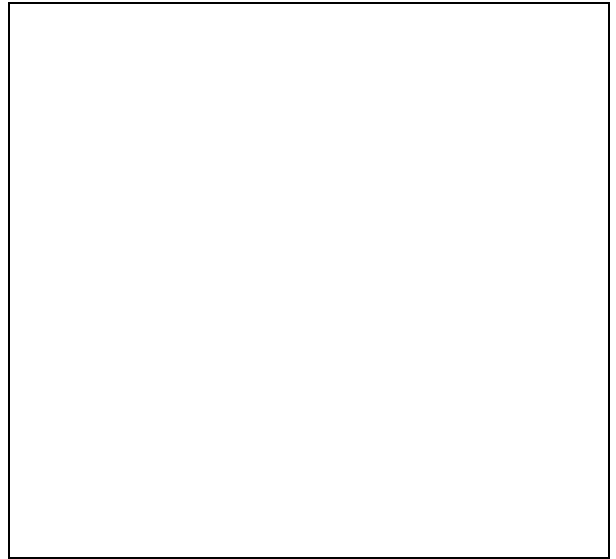
Adjúntense los ficheros junto con su nombre, tamaño y descripción.

### 8.1 Descripción de los ficheros (texto libre)


## 9. SECCIÓN CONFIDENCIAL

Esta sección se reserva a los informes confidenciales y demás información que no deba divulgarse en cumplimiento del artículo 20 de la Directiva Seveso II (información confidencial) y la Directiva 2003/4/CE, relativa al acceso del público a la información medioambiental.

### 9.1 Descripción (texto libre)



### 9.2 Descripción de los ficheros (texto libre)



**ANEXO III  
Planos**

## ÍNDICE DE PLANOS

### 1- LOCALIZACIÓN DE INSTALACIONES

- PLANO 1-1 PLANO DE LOCALIZACIÓN DE INSTALACIONES (ESCALA 1:10.000)
- PLANO 1-2 PLANO DE LOCALIZACIÓN DE INSTALACIONES (ESCALA 1:10.000)

### 2- LOCALIZACIÓN DE BAHÍA DE CÁDIZ

- PLANO 2 PLANO DE SITUACIÓN Y LOCALIZACION EN LA BAHÍA (ESCALA 1:30.000)

### 3- RED CONTRA INCENDIOS

- PLANO 3-1 RED CONTRA INCENDIOS CÁDIZ
- PLANO 3-2 RED CONTRA INCENDIOS ZONA FRANCA
- PLANO 3-3 RED CONTRA INCENDIOS LA CABEZUELA-PTO. REAL
- PLANO 3-4-1 RED CONTRA INCENDIOS PUERTO DE SANTA MARÍA
- PLANO 3-4-2 RED CONTRA INCENDIOS PUERTO DE SANTA MARÍA
- PLANO 3-4-3 RED CONTRA INCENDIOS PUERTO DE SANTA MARÍA

### 4- ZONAS DE RIESGO

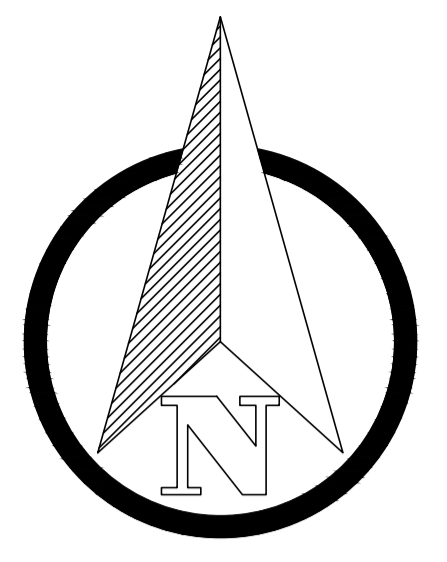
- PLANO 4-1 ZONAS DE RIESGO CÁDIZ
- PLANO 4-1 ZONAS DE RIESGO ZONA FRANCA
- PLANO 4-1 ZONAS DE RIESGO LA CABEZUELA-PTO. REAL
- PLANO 4-1 ZONAS DE RIESGO PUERTO DE SANTA MARÍA

### 5- EVACUACIÓN GENERAL

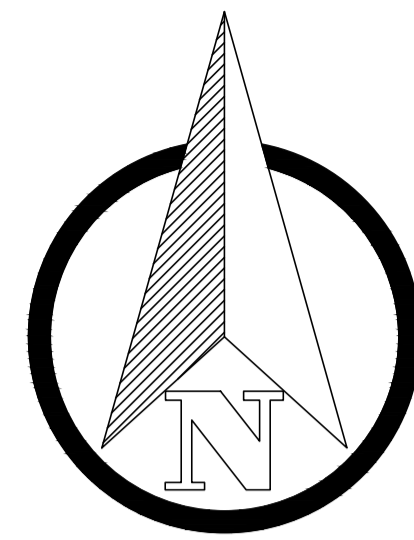
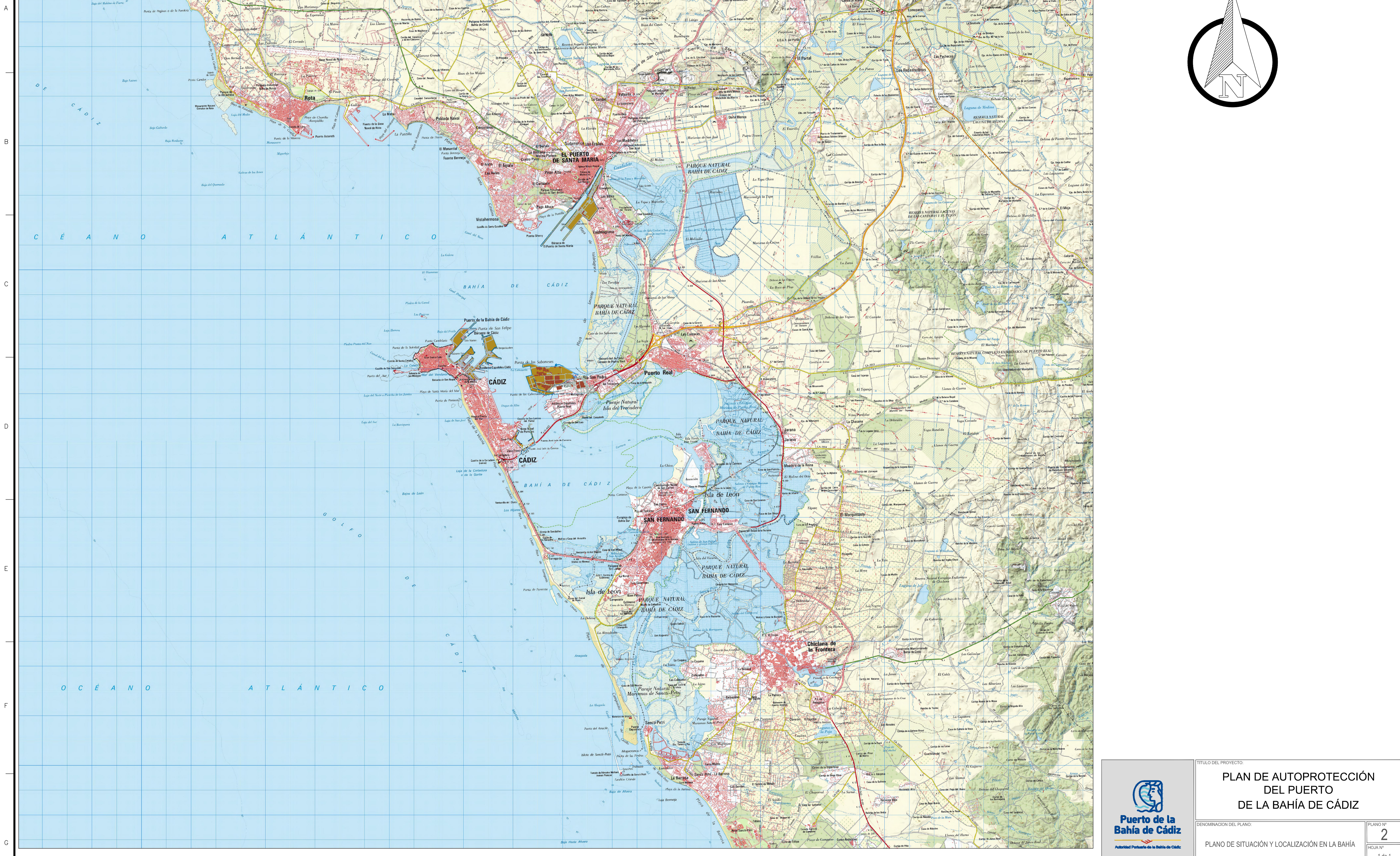
- PLANO 5-1 EVACUACIÓN CADIZ
- PLANO 5-2 EVACUACIÓN ZONA FRANCA
- PLANO 5-3 EVACUACIÓN LA CABEZUELA-PTO. REAL
- PLANO 5-4 EVACUACIÓN PUERTO DE SANTA MARÍA







 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: <b>PLANO DE LOCALIZACIÓN DE INSTALACIONES DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>	
Vº Bº JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO	Vº Bº EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.	ESCALAS: 1/10.000
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez		FECHA: JULIO 2021
		ESCALA GRÁFICA: 
		REFERENCIA: 
		PLANO Nº: <b>1-2</b>
		HOJA Nº: 1 de 1



B

C

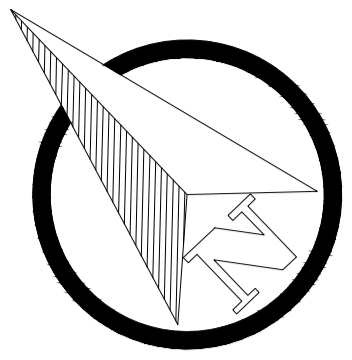
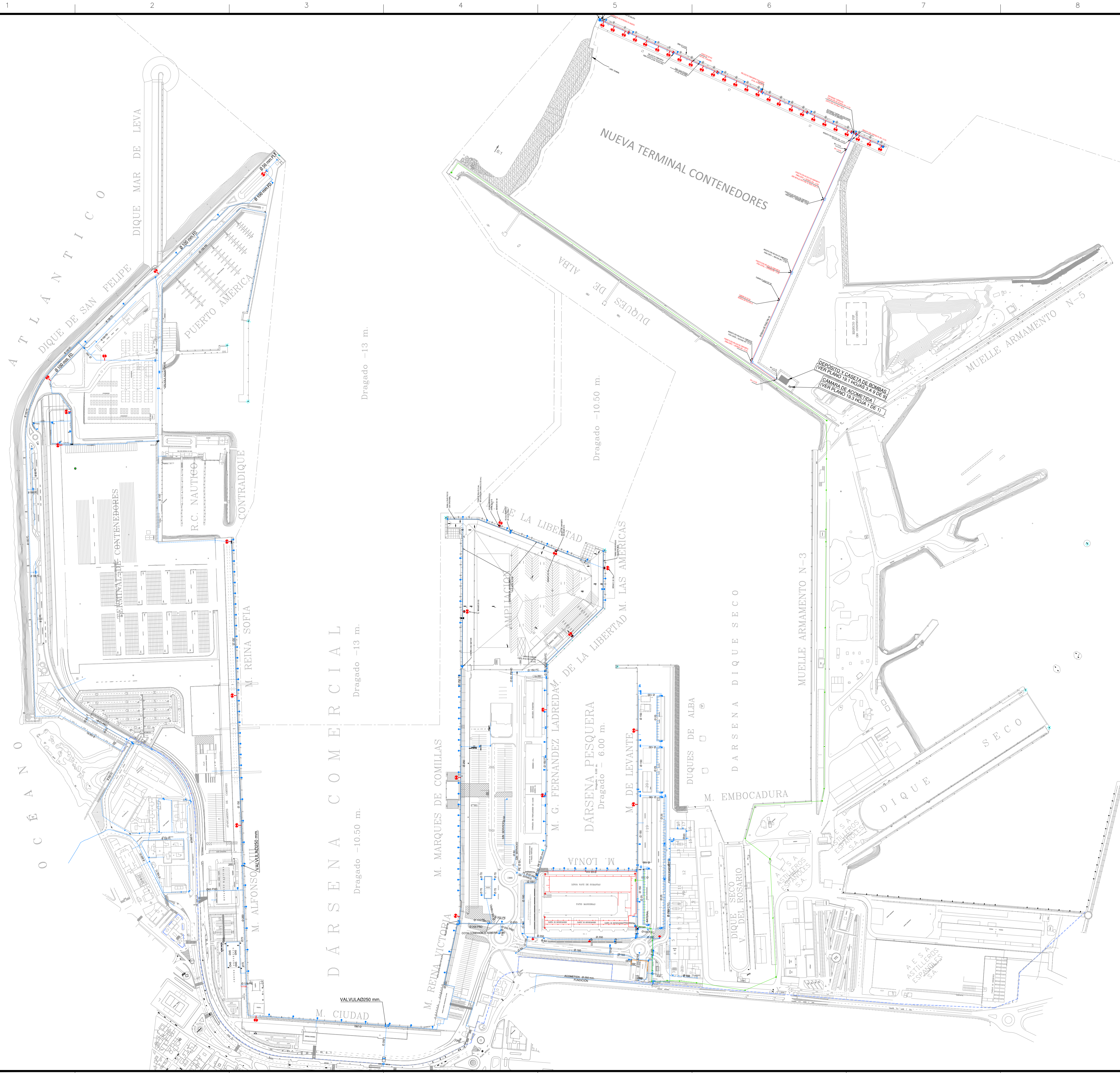
D

E

F

G

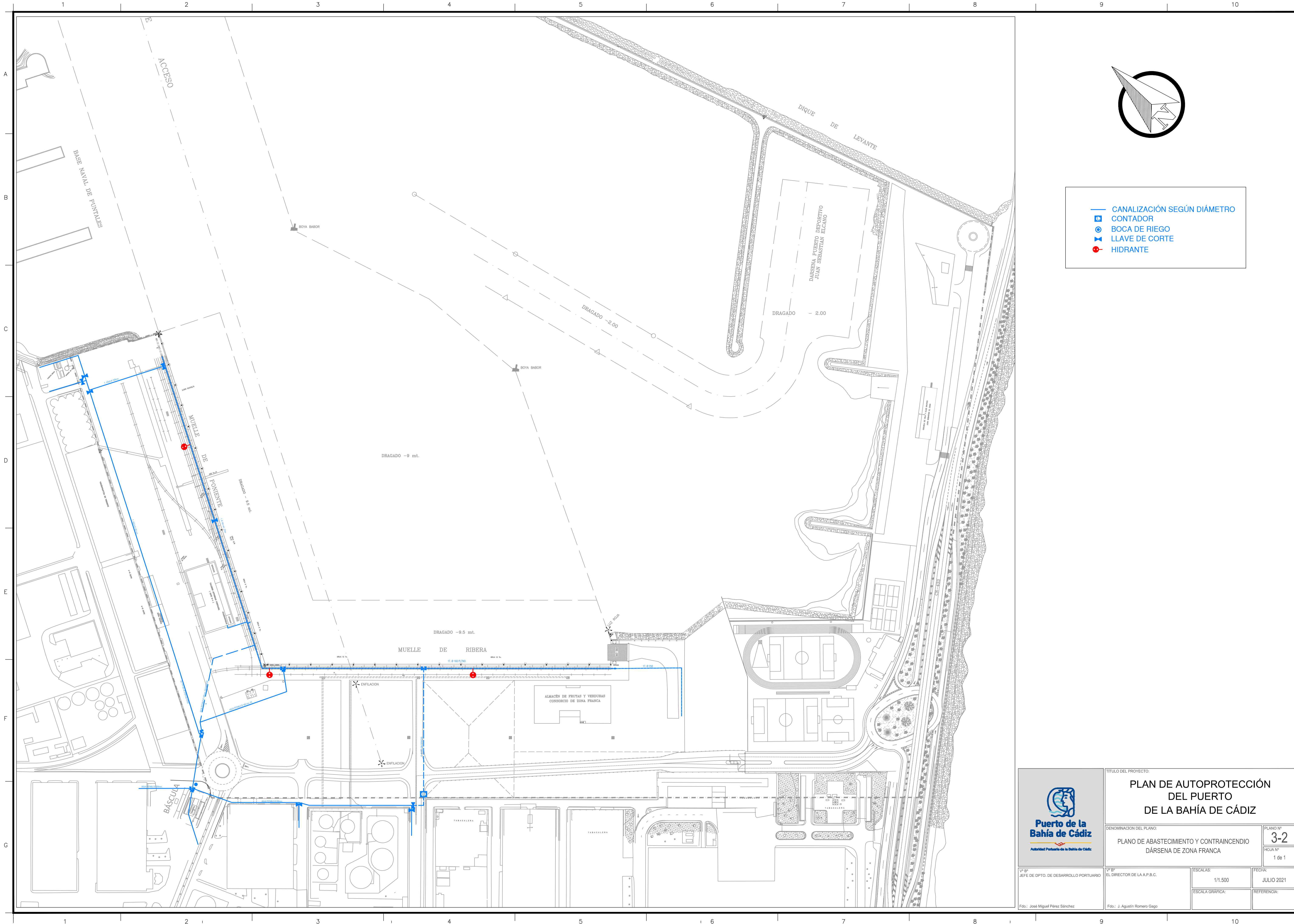
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>		TÍTULO DEL PROYECTO:	
		<p><b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b></p>	
DENOMINACIÓN DEL PLANO:		PLANO Nº	2
PLANO DE SITUACIÓN Y LOCALIZACIÓN EN LA BAHÍA		HOJA Nº	1 de 1
VP Bº	JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO	VP Bº	EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.
Escala:		1:170.000	FECHA:
Escala Gráfica:			JULIO 2021
REFERENCIA:			
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez		Fdo.: J. Agustín Romero Gago	



**LEYENDA**

- TOMA DE AGUA Ø 2"
- HIDRANTE
- ▶ TOMA CONTRA INCENDIO
- ✂ LLAVE DE CORTE
- ARQUETA AGUA SALADA Y CANALIZACION AGUA SALADA
- CONTADORES

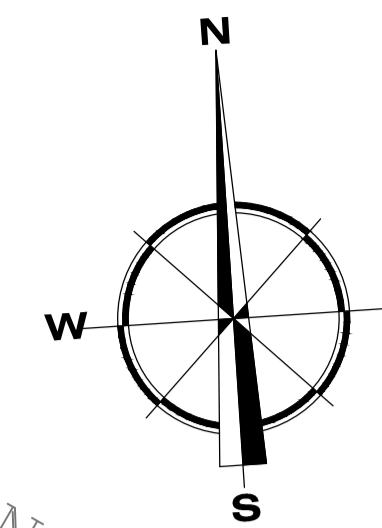
 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>		TÍTULO DEL PROYECTO:	
		<p><b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b></p>	
DENOMINACIÓN DEL PLANO:		PLANO Nº	
<p>PLANO DE ABASTECIMIENTO Y CONTRA INCENDIO DÁRSENA DE CÁDIZ</p>		<p><b>3-1</b></p>	
Hoja Nº		1 de 1	
<p>Vº Bº Jefe de Dpto. de Desarrollo Portuario</p>	<p>Vº Bº El Director de la A.P.B.C.</p>	<p>ESCALAS: 1/3.500</p>	<p>FECHA: JULIO 2021</p>
<p>Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez</p>		<p>Fdo.: J. Agustín Romero Gago</p>	
ESCALA GRÁFICA:		REFERENCIA:	



- CANALIZACIÓN SEGÚN DIÁMETRO
- ⊞ CONTADOR
- ⊙ BOCA DE RIEGO
- ⋈ LLAVE DE CORTE
- HIDRANTE

 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>		TÍTULO DEL PROYECTO:	
		<p><b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b></p>	
DENOMINACIÓN DEL PLANO:		PLANO Nº	3-2
PLANO DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIO DÁRSENA DE ZONA FRANCA		HOJA Nº	1 de 1
Vº Bº JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO	Vº Bº EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.	ESCALAS:	FECHA:
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Fdo.: J. Agustín Romero Gago	1/1.500	JULIO 2021
		ESCALA GRAFICA:	REFERENCIA:

RIO SAN PEDRO



RIO SAN PEDRO

FACTORIA OFF-SHORE  
DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES S.A.

QUINGRA

ALMASUR  
3ª FASE  
ALMASUR  
4ª FASE  
ALMASUR  
ALMASUR

ALMASUR CADIZ

CABEZUELA LOGISTICA

ASTIGI









ASTIGI

SEPESES

MUELLE OESTE

MUELLE SUR

LEYENDA

-  ACOMETIDA PRIMITIVA TUBERIA DE Ø350 mm.
-  TUBERIA DE POLIETILENO ALTA DENSIDAD (EXCEPTO DONDE INDIQUE OTRO MATERIAL)
-  VÁLVULA
-  TAPÓN EN RAMAL Ó ACOMETIDA A PARCELAS SEGÚN DIÁMETROS INDICADOS (DENTRO DE ARQUETA DE FABRICA DE LADRILLO DE 0.50 X 0.50 Y TAPA DE HORMIGÓN ARMADO ESP. 15 cm.)
-  DESAGÜE A POZO DE PLUVIALES
-  VENTOSA
-  TOMA DE AGUA Ø 45 (TIPO BARCELONA)
-  HIDRANTE



TÍTULO DEL PROYECTO:  
**PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ**

DENOMINACIÓN DEL PLANO:  
PLANO DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIO MUELLE DE LA CABEZUELA

PLANO Nº: **3-3**

HOJA Nº: **1 de 1**

Vº Bº  
JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO

Vº Bº  
EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.

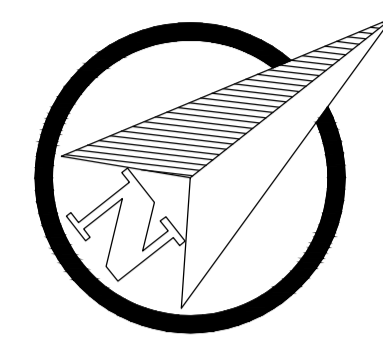
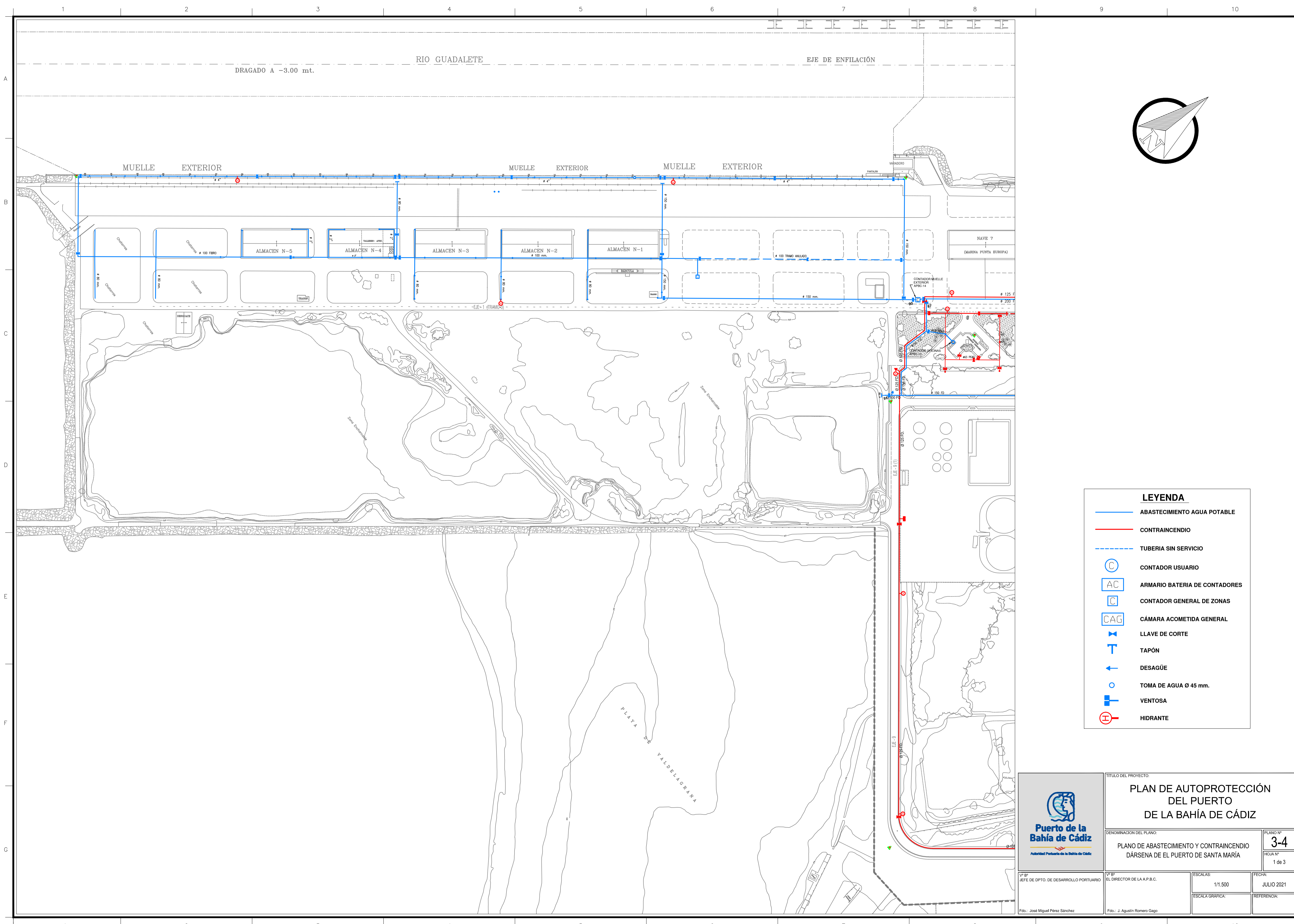
ESCALAS:  
1/3.500

FECHA:  
JULIO 2021

ESCALA GRAFICA:  
REFERENCIA:

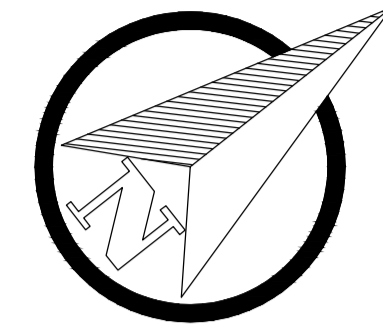
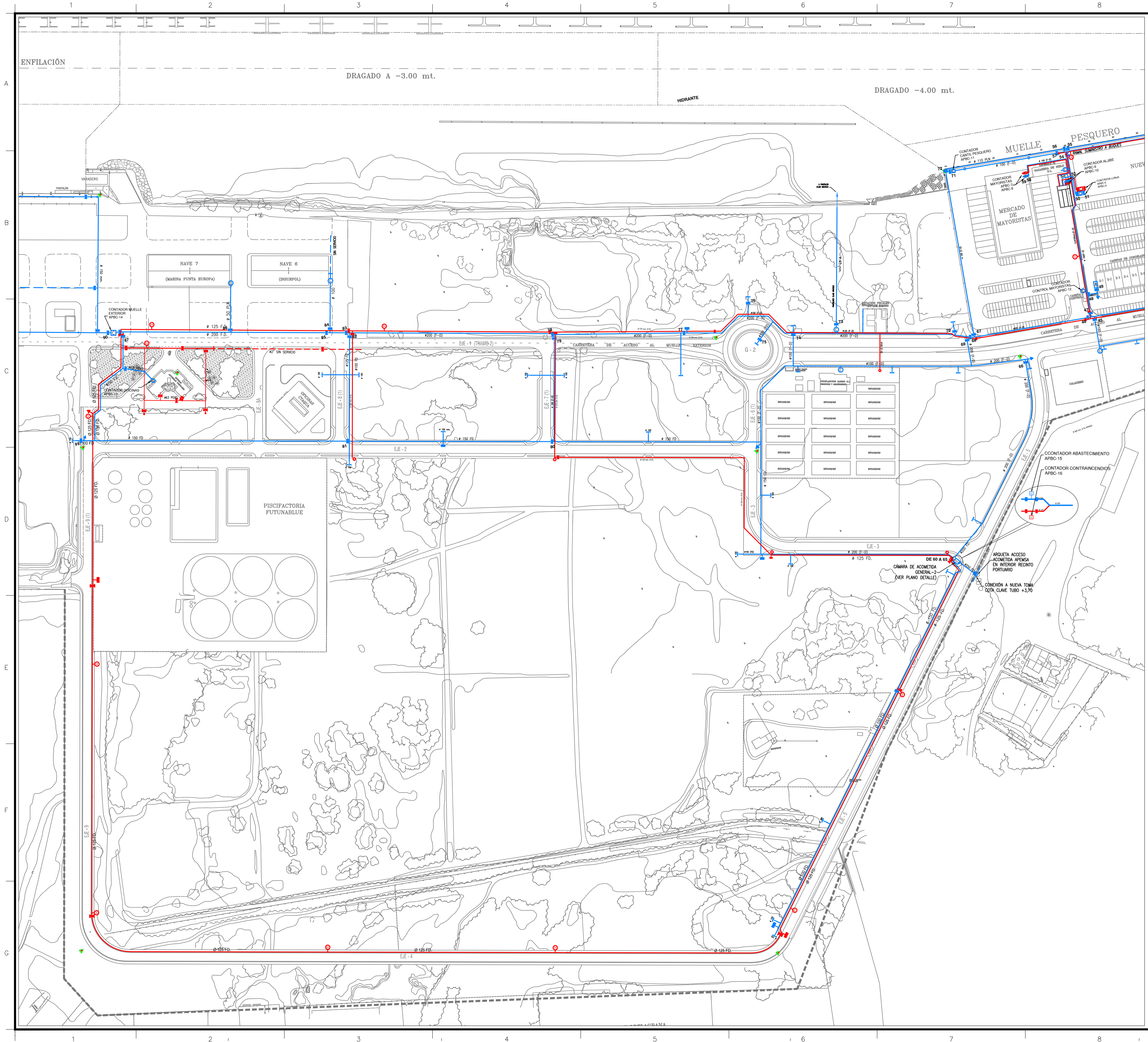
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez

Fdo.: J. Agustín Romero Gago



LEYENDA	
	ABASTECIMIENTO AGUA POTABLE
	CONTRAINCENDIO
	TUBERIA SIN SERVICIO
	CONTADOR USUARIO
	ARMARIO BATERIA DE CONTADORES
	CONTADOR GENERAL DE ZONAS
	CÁMARA ACOMETIDA GENERAL
	LLAVE DE CORTE
	TAPÓN
	DESAGÜE
	TOMA DE AGUA Ø 45 mm.
	VENTOSA
	HIDRANTE

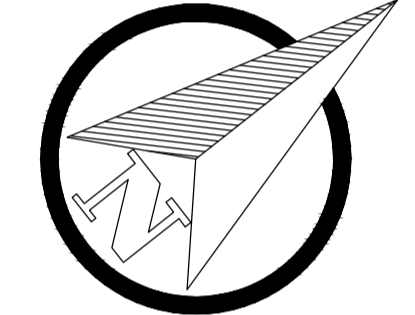
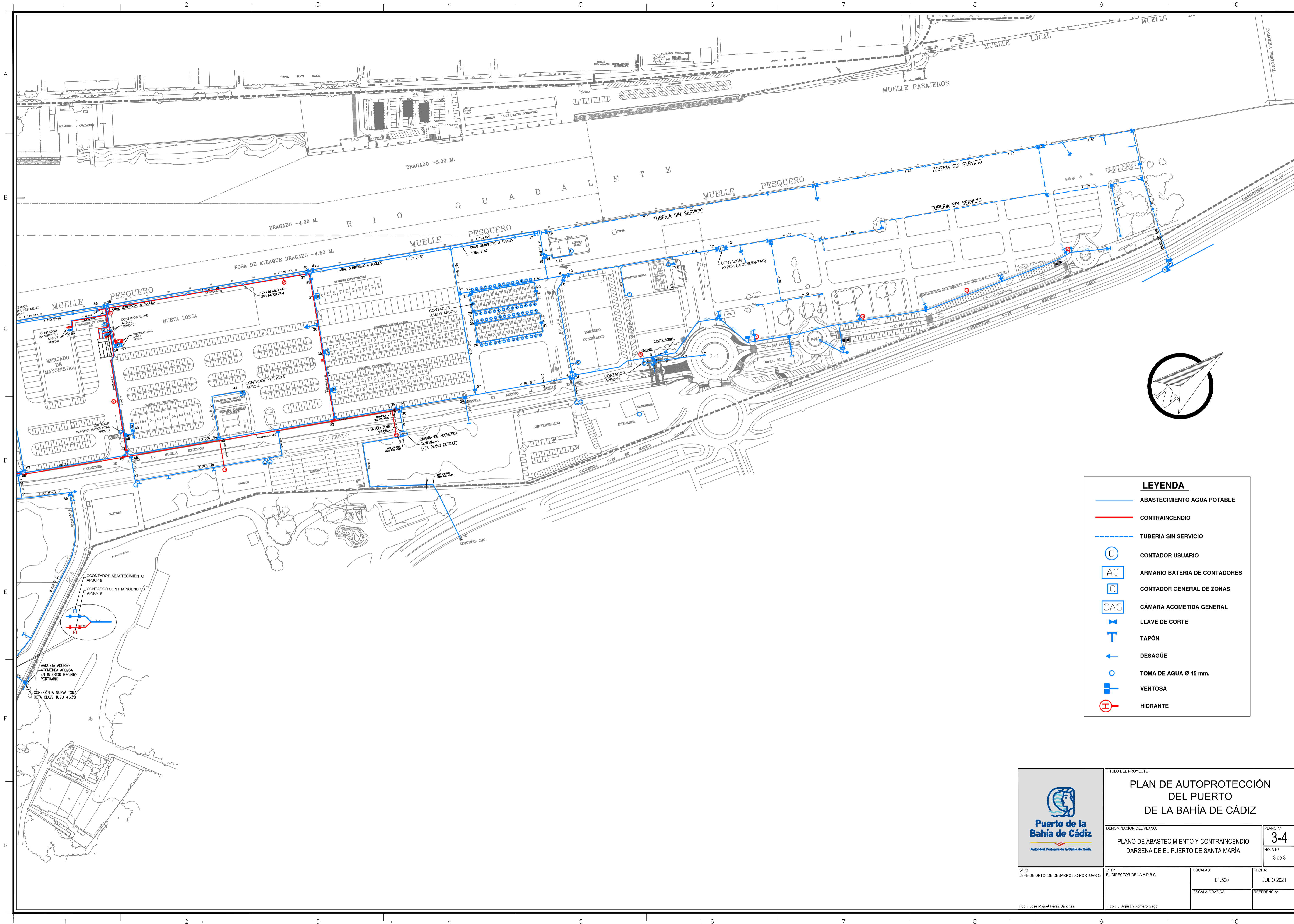
	TÍTULO DEL PROYECTO:	
	<b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
Jefe de Dpto. de Desarrollo Portuario	DENOMINACIÓN DEL PLANO:	PLANO Nº
	PLANO DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIO DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA	<b>3-4</b> HOJA Nº 1 de 3
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Jefe de Dpto. de Desarrollo Portuario	ESCALAS:
	Fdo.: J. Agustín Romero Gago	EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C. 1/1.500 FECHA: JULIO 2021
		ESCALA GRAFICA:
		REFERENCIA:



LEYENDA	
	ABASTECIMIENTO AGUA POTABLE
	CONTRAINCENDIO
	TUBERIA SIN SERVICIO
	CONTADOR USUARIO
	ARMARIO BATERIA DE CONTADORES
	CONTADOR GENERAL DE ZONAS
	CÁMARA ACOMETIDA GENERAL
	LLAVE DE CORTE
	TAPÓN
	DESAGÜE
	TOMA DE AGUA Ø 45 mm.
	VENTOSA
	HIDRANTE

	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: <b>PLANO DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIO DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>	
Vº Bº JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO	Vº Bº EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.	ESCALAS: 1/1.500 ESCALA GRAFICA:
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Fdo.: J. Agustín Romero Gago	FECHA: JULIO 2021 REFERENCIA:

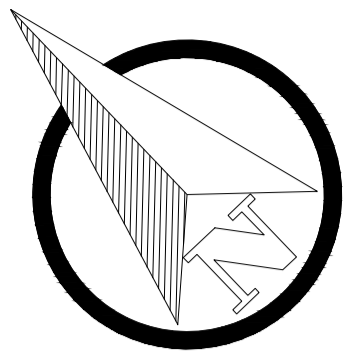
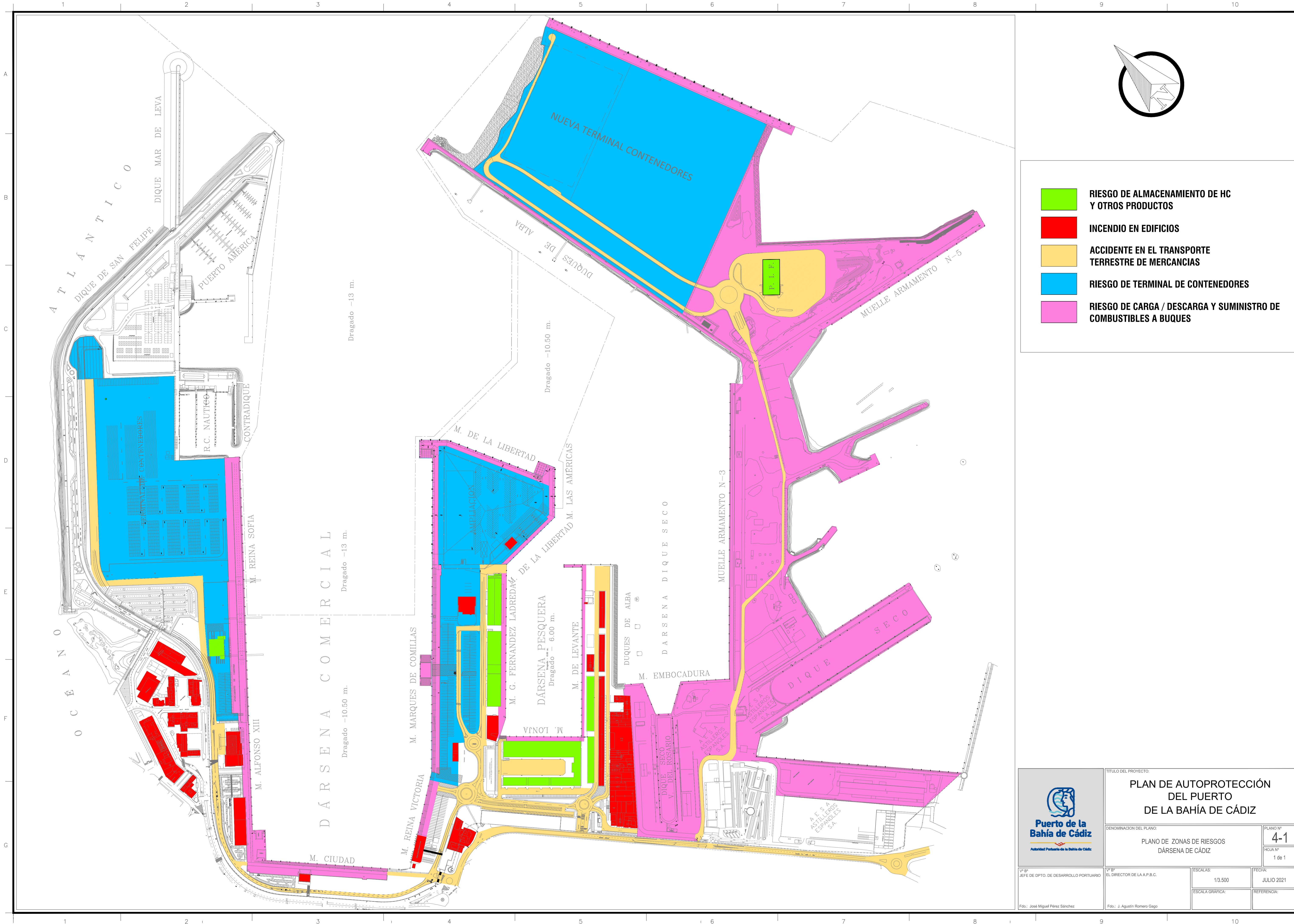
PLANO Nº 3-4  
HOJA Nº 2 de 3



LEYENDA	
	ABASTECIMIENTO AGUA POTABLE
	CONTRAINCENDIO
	TUBERIA SIN SERVICIO
	CONTADOR USUARIO
	ARMARIO BATERIA DE CONTADORES
	CONTADOR GENERAL DE ZONAS
	CÁMARA ACOMETIDA GENERAL
	LLAVE DE CORTE
	TAPÓN
	DESAGÜE
	TOMA DE AGUA Ø 45 mm.
	VENTOSA
	HIDRANTE

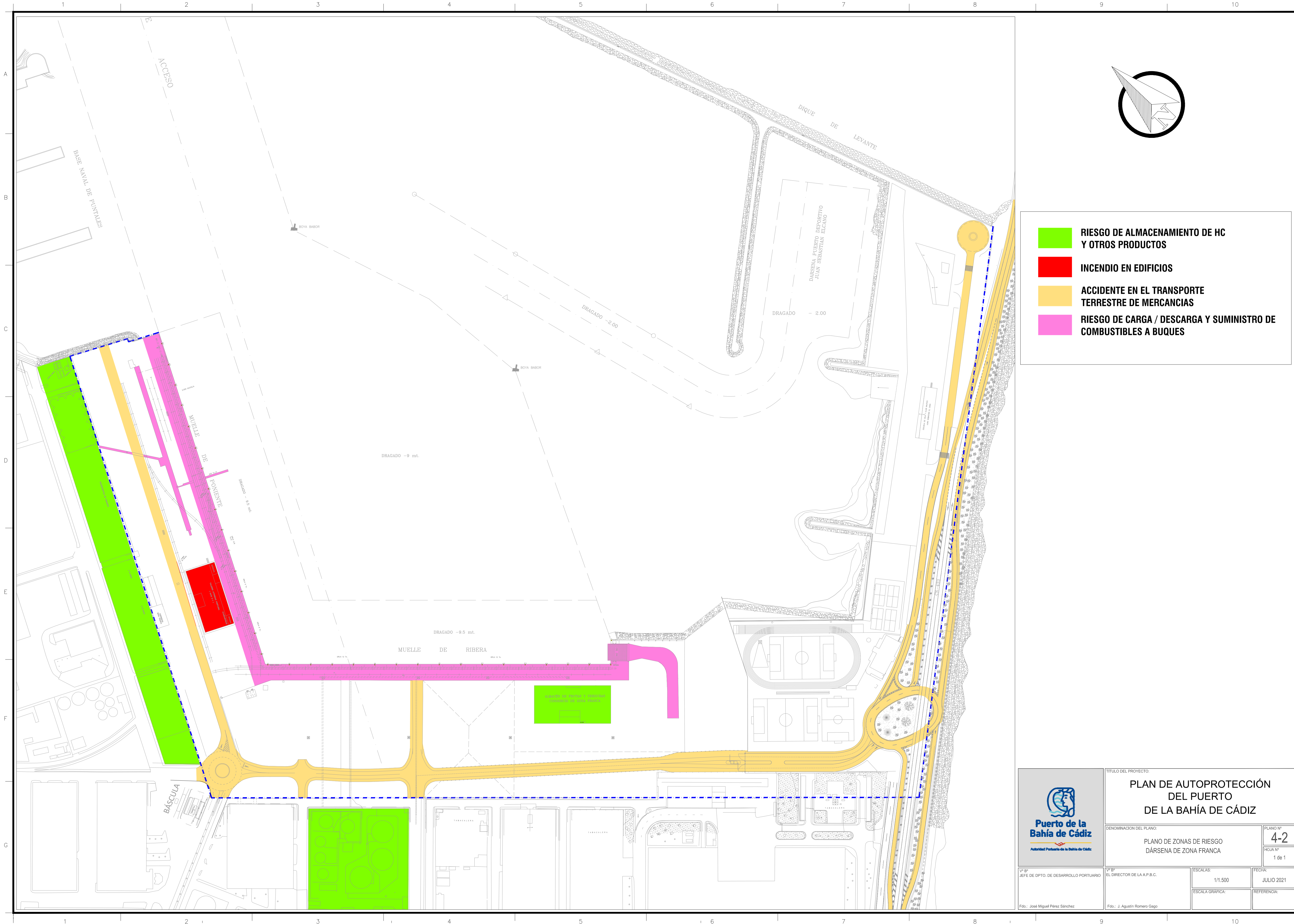
<p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: <b>PLANO DE ABASTECIMIENTO Y CONTRAINCENDIO DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>	PLANO Nº: <b>3-4</b> HOJA Nº: 3 de 3
Vº Bº Jefe de Dpto. de Desarrollo Portuario	Vº Bº El Director de la A.P.B.C.	ESCALAS: 1/1.500 ESCALA GRAFICA: REFERENCIA:
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez		Fdo.: J. Agustín Romero Gago





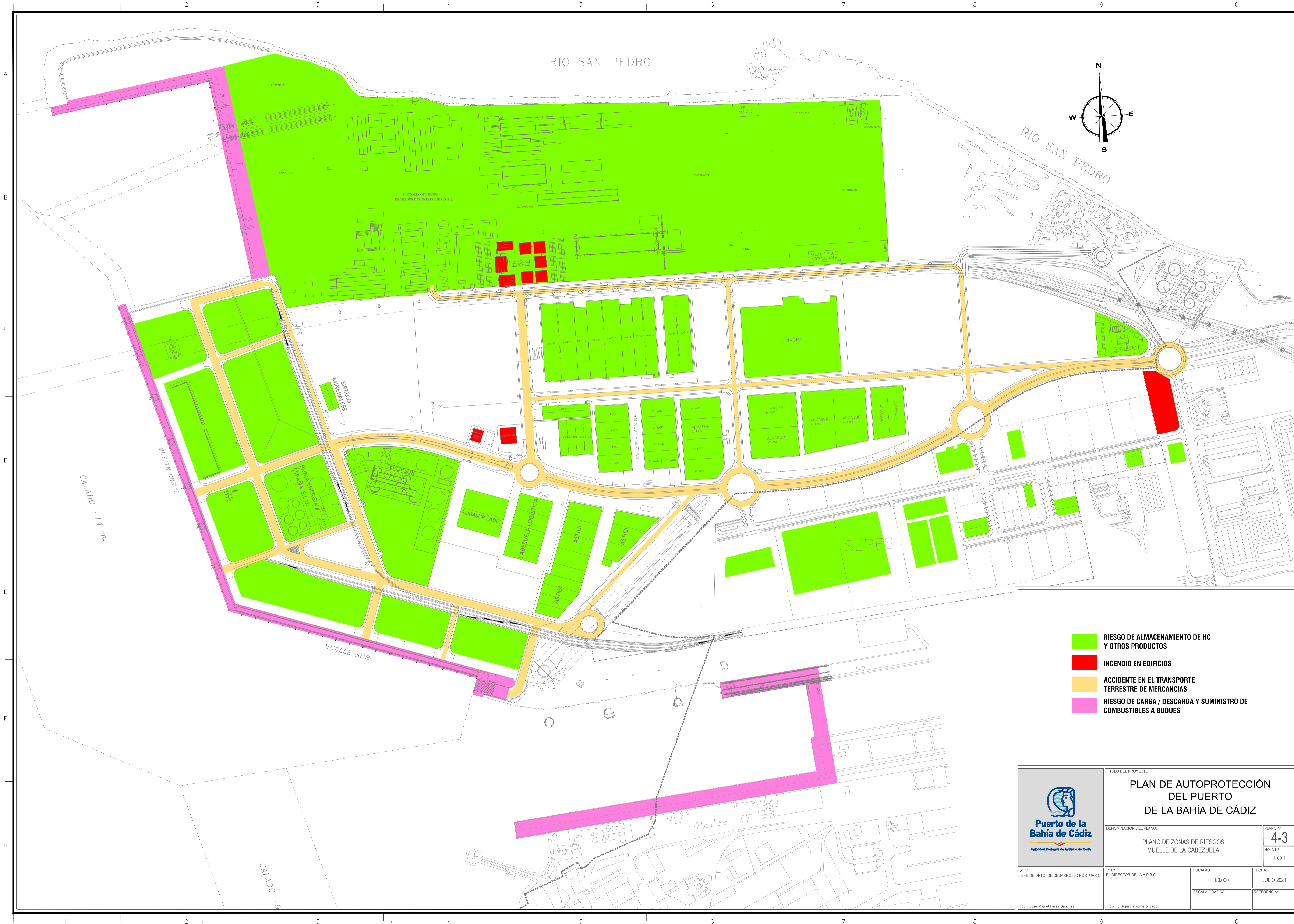
- RIESGO DE ALMACENAMIENTO DE HC Y OTROS PRODUCTOS
- INCENDIO EN EDIFICIOS
- ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS
- RIESGO DE TERMINAL DE CONTENEDORES
- RIESGO DE CARGA / DESCARGA Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES

 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	<small>TÍTULO DEL PROYECTO:</small> <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	<small>DENOMINACIÓN DEL PLANO:</small> <b>PLANO DE ZONAS DE RIESGOS DÁRSENA DE CÁDIZ</b>	<small>PLANO Nº</small> <b>4-1</b> <small>HOJA Nº</small> <b>1 de 1</b>
<small>Vº Bº</small> <small>JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO</small>	<small>Vº Bº</small> <small>EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.</small>	<small>ESCALAS:</small> <b>1/3.500</b>
<small>Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez</small>	<small>Fdo.: J. Agustín Romero Gago</small>	<small>FECHA:</small> <b>JULIO 2021</b>
		<small>ESCALA GRAFICA:</small> <small>REFERENCIA:</small>



- RIESGO DE ALMACENAMIENTO DE HC Y OTROS PRODUCTOS
- INCENDIO EN EDIFICIOS
- ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS
- RIESGO DE CARGA / DESCARGA Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES

 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: PLANO DE ZONAS DE RIESGO DÁRSENA DE ZONA FRANCA	PLANO Nº <b>4-2</b> HOJA Nº 1 de 1
Vº Bº JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO	Vº Bº EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.	ESCALAS: 1/1.500
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Fdo.: J. Agustín Romero Gago	FECHA: JULIO 2021
		ESCALA GRAFICA: REFERENCIA:



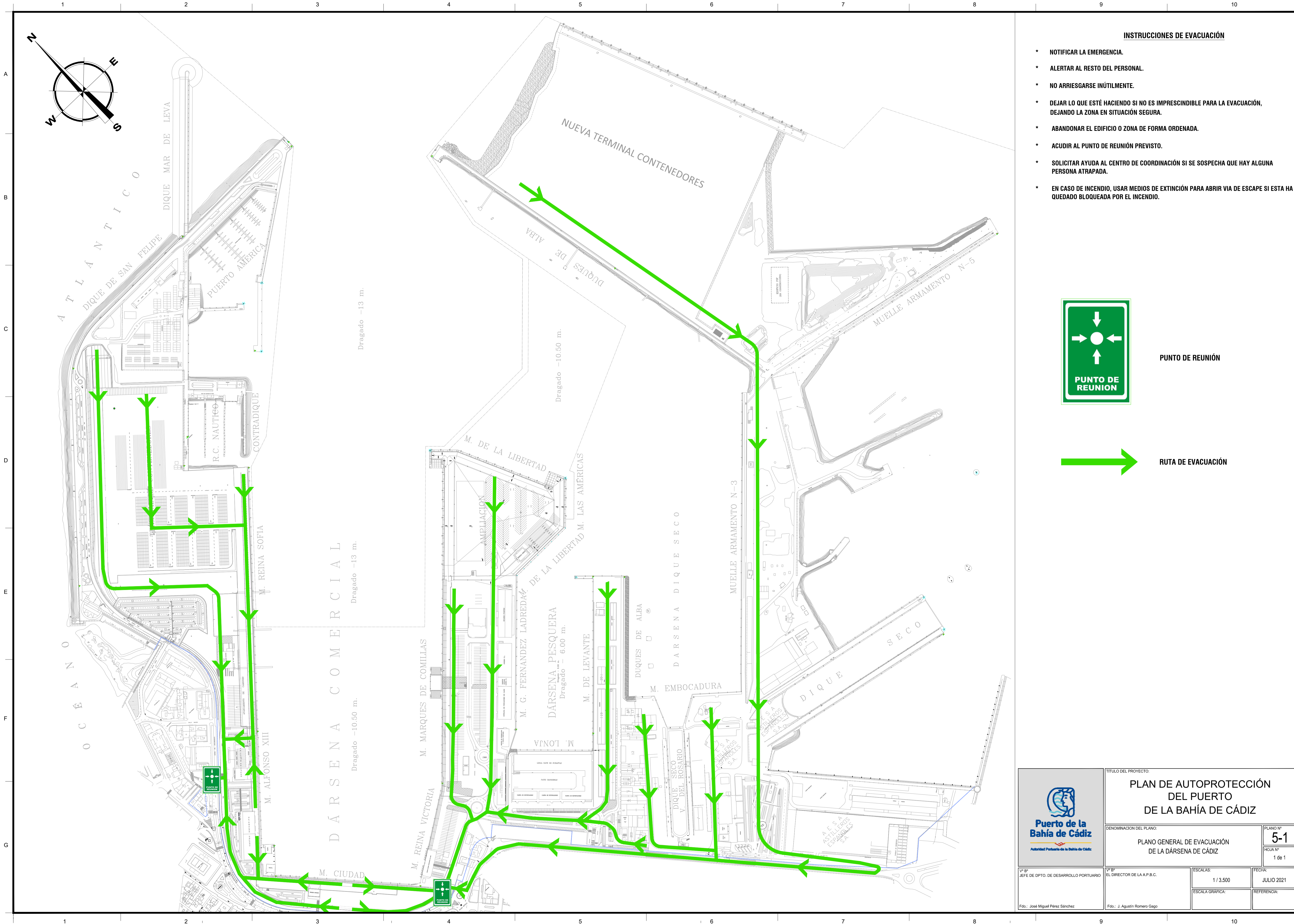
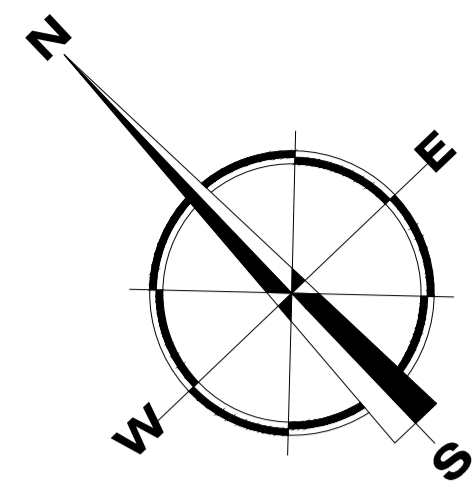
- RIESGO DE ALMACENAMIENTO DE HC Y OTROS PRODUCTOS
- INCENDIO EN EDIFICIOS
- ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS
- RIESGO DE CARGA / DESCARGA Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES

 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	<small>TÍTULO DEL PROYECTO:</small> <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	<small>DENOMINACIÓN DEL PLANO:</small> <b>PLANO DE ZONAS DE RIESGOS MUELLE DE LA CABEZUELA</b>	<small>PLANO Nº:</small> <b>4-3</b> <small>HOJA Nº:</small> <b>1 de 1</b>
<small>Vº Bº Jefe de Dpto. de Desarrollo Portuario</small> <small>Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez</small>	<small>Vº Bº El Director de la A.P.B.C.</small> <small>Fdo.: J. Agustín Romero Gago</small>	<small>ESCALAS:</small> 1/3.000 <small>ESCALA GRAFICA:</small>
		<small>FECHA:</small> JULIO 2021 <small>REFERENCIA:</small>



- RIESGO DE ALMACENAMIENTO DE HC Y OTROS PRODUCTOS
- INCENDIO EN EDIFICIOS
- ACCIDENTE EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCIAS
- RIESGO DE CARGA / DESCARGA Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLES A BUQUES

 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: PLANO DE ZONAS DE RIESGOS DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA	PLANO Nº: <b>4-4</b> HOJA Nº: 1 de 1
Vº Bº: JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Vº Bº: EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C. Fdo.: J. Agustín Romero Gago	ESCALAS: 1 / 4.000 ESCALA GRAFICA: REFERENCIA:
		FECHA: JULIO 2021



**INSTRUCCIONES DE EVACUACIÓN**

- \* NOTIFICAR LA EMERGENCIA.
- \* ALERTAR AL RESTO DEL PERSONAL.
- \* NO ARRIESGARSE INÚTILMENTE.
- \* DEJAR LO QUE ESTÉ HACIENDO SI NO ES IMPRESCINDIBLE PARA LA EVACUACIÓN, DEJANDO LA ZONA EN SITUACIÓN SEGURA.
- \* ABANDONAR EL EDIFICIO O ZONA DE FORMA ORDENADA.
- \* ACUDIR AL PUNTO DE REUNIÓN PREVISTO.
- \* SOLICITAR AYUDA AL CENTRO DE COORDINACIÓN SI SE SOSPECHA QUE HAY ALGUNA PERSONA ATRAPADA.
- \* EN CASO DE INCENDIO, USAR MEDIOS DE EXTINCIÓN PARA ABRIR VIA DE ESCAPE SI ESTA HA QUEDADO BLOQUEADA POR EL INCENDIO.



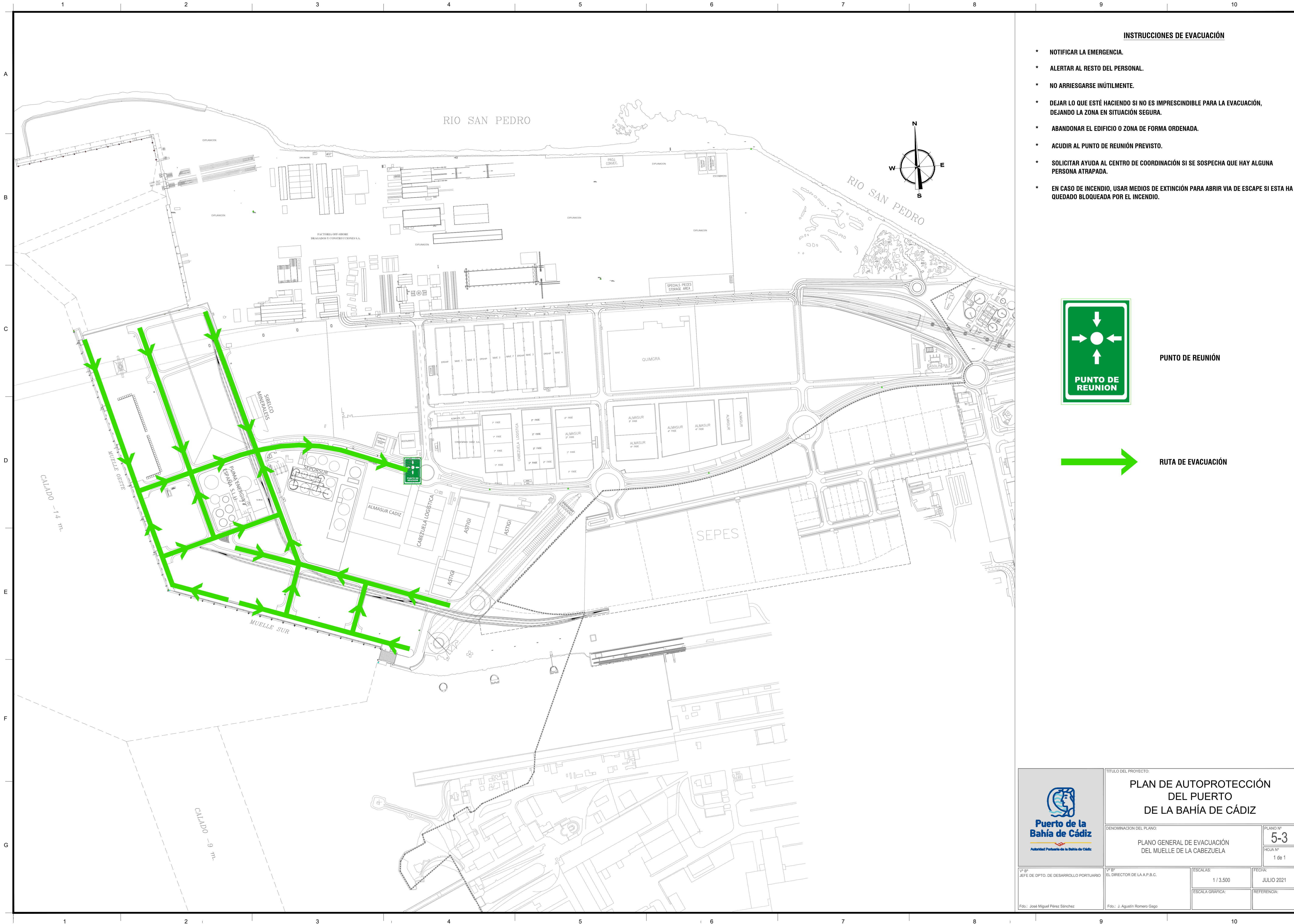
PUNTO DE REUNIÓN



RUTA DE EVACUACIÓN

	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: <b>PLANO GENERAL DE EVACUACIÓN DE LA DARSENA DE CÁDIZ</b>	PLANO Nº <b>5-1</b> HOJA Nº 1 de 1
Vº Bº JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Vº Bº EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C. Fdo.: J. Agustín Romero Gago	ESCALAS: 1 / 3.500 ESCALA GRAFICA: REFERENCIA:
		FECHA: JULIO 2021





**INSTRUCCIONES DE EVACUACIÓN**

- \* NOTIFICAR LA EMERGENCIA.
- \* ALERTAR AL RESTO DEL PERSONAL.
- \* NO ARRIESGARSE INÚTILMENTE.
- \* DEJAR LO QUE ESTÉ HACIENDO SI NO ES IMPRESCINDIBLE PARA LA EVACUACIÓN, DEJANDO LA ZONA EN SITUACIÓN SEGURA.
- \* ABANDONAR EL EDIFICIO O ZONA DE FORMA ORDENADA.
- \* ACUDIR AL PUNTO DE REUNIÓN PREVISTO.
- \* SOLICITAR AYUDA AL CENTRO DE COORDINACIÓN SI SE SOSPECHA QUE HAY ALGUNA PERSONA ATRAPADA.
- \* EN CASO DE INCENDIO, USAR MEDIOS DE EXTINCIÓN PARA ABRIR VÍA DE ESCAPE SI ESTA HA QUEDADO BLOQUEADA POR EL INCENDIO.

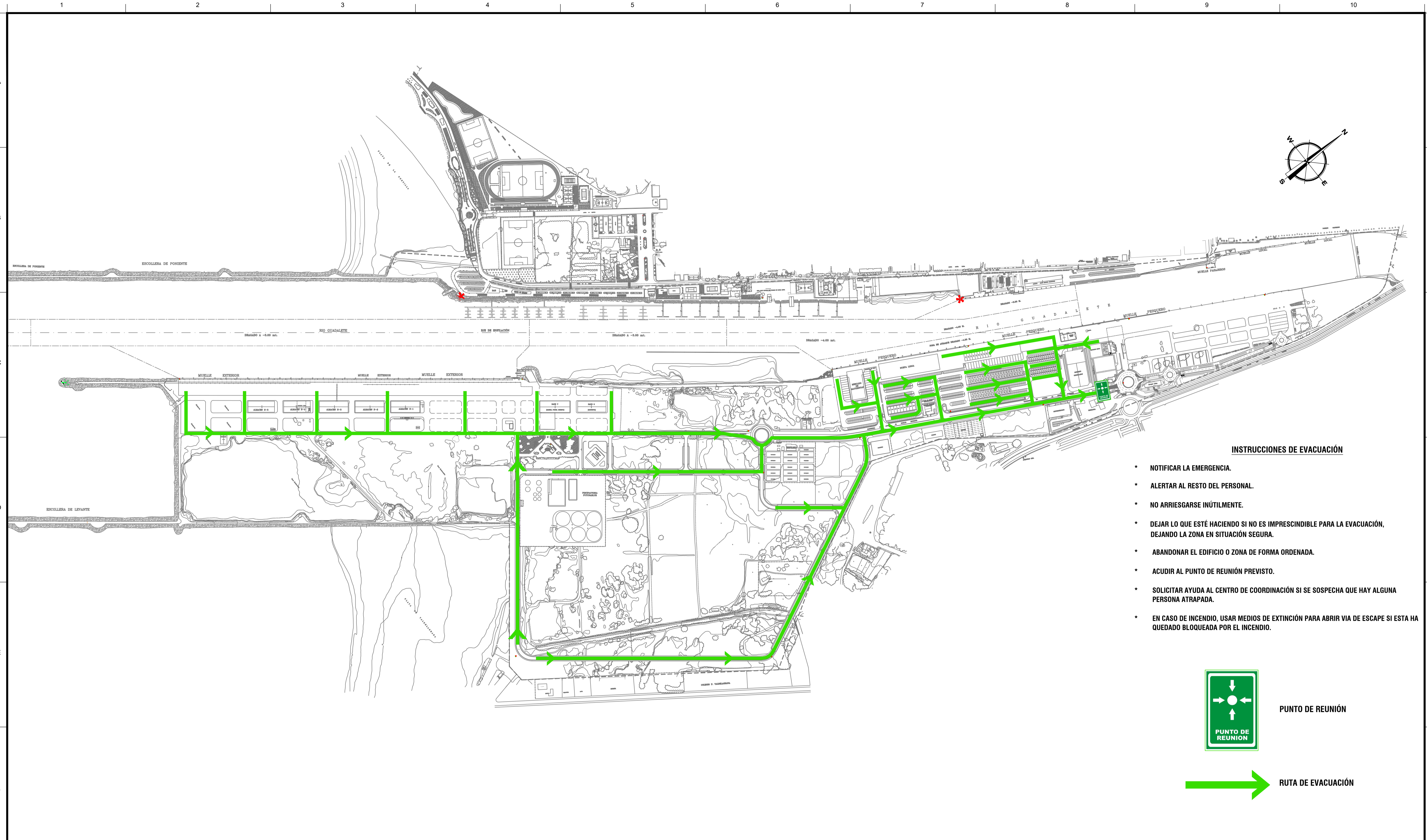


**PUNTO DE REUNIÓN**



**RUTA DE EVACUACIÓN**

 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: <b>PLANO GENERAL DE EVACUACIÓN DEL MUELLE DE LA CABEZUELA</b>	
Vº Bº JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO	Vº Bº EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C.	ESCALAS: 1 / 3.500
Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Fdo.: J. Agustín Romero Gago	FECHA: JULIO 2021
		ESCALA GRAFICA: REFERENCIA:
		PLANO Nº <b>5-3</b> HOJA Nº 1 de 1



**INSTRUCCIONES DE EVACUACIÓN**

- \* NOTIFICAR LA EMERGENCIA.
- \* ALERTAR AL RESTO DEL PERSONAL.
- \* NO ARRIESGARSE INÚTILMENTE.
- \* DEJAR LO QUE ESTÉ HACIENDO SI NO ES IMPRESCINDIBLE PARA LA EVACUACIÓN, DEJANDO LA ZONA EN SITUACIÓN SEGURA.
- \* ABANDONAR EL EDIFICIO O ZONA DE FORMA ORDENADA.
- \* ACUDIR AL PUNTO DE REUNIÓN PREVISTO.
- \* SOLICITAR AYUDA AL CENTRO DE COORDINACIÓN SI SE SOSPECHA QUE HAY ALGUNA PERSONA ATRAPADA.
- \* EN CASO DE INCENDIO, USAR MEDIOS DE EXTINCIÓN PARA ABRIR VIA DE ESCAPE SI ESTA HA QUEDADO BLOQUEADA POR EL INCENDIO.



PUNTO DE REUNIÓN



RUTA DE EVACUACIÓN

 <p><b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</p>	TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ</b>	
	DENOMINACIÓN DEL PLANO: <b>PLANO GENERAL DE EVACUACIÓN DÁRSENA DE EL PUERTO DE SANTA MARÍA</b>	PLANO Nº: <b>5-4</b> HOJA Nº: 1 de 1
Vº Bº: JEFE DE DPTO. DE DESARROLLO PORTUARIO Fdo.: José Miguel Pérez Sánchez	Vº Bº: EL DIRECTOR DE LA A.P.B.C. Fdo.: J. Agustín Romero Gago	ESCALAS: 1 / 4.000 ESCALA GRAFICA: REFERENCIA:
		FECHA: JULIO 2021



**ANEXO IV**  
**Legislación analizada y marco legal**

## **ANEXO IV LEGISLACIÓN ANALIZADA Y MARCO LEGAL**

### **Internacional**

- Directiva 96/35/CE, del Consejo, de 3 de junio, relativo a la designación y cualificación profesional de consejeros de seguridad para el transporte por carretera, por ferrocarril o por vía navegable de mercancías peligrosas.
- CÓDIGO INTERNACIONAL para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.
- CÓDIGO Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) conforme al capítulo VII del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (publicado en el “Boletín Oficial del Estado” del 16 al 18 de junio de 1980), Enmienda 32-04, aplicable a partir del 1 de enero de 2005, adoptada el 20 de mayo de 2004.
- Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004 y relativo a la mejora de buques y las instalaciones portuarias.
- Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- ADR 2007. Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.
- RID 2007. Reglamento relativo al transporte internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas.

### **Nacional**

- Orden de 29.11.1984 (BOE 26.2, rect. 14.6.85). Manual de Autoprotección para el desarrollo del Plan de Emergencia contra incendios y de evacuación en locales y edificios.
- Ley 2/1985 de 21 de enero (B.O.E. de 25/1/85), sobre Protección Civil.
- Real Decreto 1053/1985, de 1 de agosto, medidas provisionales para la actuación en situaciones de emergencia en los casos de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública.
- R.D. 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en Puertos.

- Ley orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana.
- R.D. 407/1992, de 24 de abril (B.O.E. de 1/5/92), Norma Básica de Protección Civil.
- Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria (arts. 9 a 18).
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Resolución de 4 de julio de 1994, de la Secretaría de Estado de Interior, por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros sobre criterios de asignación de medios y recursos de titularidad estatal a los Planes Territoriales de Protección Civil.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales.
- Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en los Transportes de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril
- R.D. 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 62/1997, de 26 de diciembre, que modifica la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 10/1999, de 21 de abril, de modificación de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana.
- R.D. 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
- R.D. 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de Seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, ferrocarril o por vía navegable.
- Real Decreto 2061/1999, de 30 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 888/1986, de 21 de marzo, sobre composición, organización y régimen de funcionamiento de la Comisión Nacional de Protección Civil.
- R.D. 1123/2000, de 16 de junio, por el que se regula la creación e implantación de unidades de apoyo ante desastres.
- El R.D. 958/2002, de 13 de septiembre, sobre instalaciones de avituallamiento de combustibles en los puertos de interés general establece los criterios a seguir por las Autoridades Portuarias para la adjudicación de un mínimo de instalaciones de

avitallamiento de combustibles en la zona de servicio de los puertos de interés general, así como los relativos a los concursos para la adjudicación de las nuevas instalaciones y el otorgamiento de las concesiones correspondientes.

- R.D. 967/2002, de 20 de septiembre, por el que se regula la composición y régimen de funcionamiento de la Comisión Nacional de Protección Civil.
- R.D. 1217/2002, de 22 de noviembre, por el que se determina la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo.
- Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.
- R.D. Ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes.
- R.D. 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
- R.D. 1423/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el R.D. 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
- R.D. 90/2003, de 24 de enero, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.
- R.D. 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.
- R.D. 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz Básica de Protección Civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.
- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
- R.D. 1249/2003, de 3 de octubre, sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos.
- R.D. 1256/2003, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la Comisión para la Coordinación de dicho transporte.

- Ley 54/2003, de 12 de diciembre, que reforma el marco normativo de la Prevención de Riesgos Laborales.
- R.D. 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Contra Incendios en los establecimientos industriales.
- R.D. 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.
- Orden FOM/555/2005, de 2 de marzo, por el que se establecen cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
- Resolución de 21 de noviembre de 2005, de la Dirección General de Transportes por Carretera, sobre la inspección y control por riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas por carretera.
- R.D. 285/2006, de 10 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1123/2000, de 16 de junio, por el que se regula la creación e implantación de unidades de apoyo ante desastres.
- R.D. 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de Edificación.
- R.D. 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español.
- R.D. 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- Real Decreto 1468/2008, de 5 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la norma básica de autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- 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.
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

- Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
- Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalación de protección contra incendios.
- Resolución de 6 de mayo de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica el Convenio con Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal.
- Real Decreto 1053/2015, de 20 de noviembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de maremotos.

### **Autonómica**

- Decreto 214/1987, de 2 de julio de 1987, por el cual se fijan las competencias de la Junta de Andalucía en materia de Protección Civil.
- Acuerdo de 17 de mayo de 1994, por el que se aprueba el Plan de Emergencia Exterior del Sector Químico de las provincias de Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Málaga y Sevilla.
- Orden de 19 de abril de 1995, que establece las condiciones reguladoras de subvenciones destinadas a financiar la implantación y mantenimiento de los Planes de Protección Civil en el ámbito municipal.
- Acuerdo de 13 de octubre de 1999, del Consejo de Gobierno, por el que se ordena la publicación, se otorga el carácter de Plan Director y se determina la entrada en vigor del Plan Territorial de Emergencia de Andalucía.
- Decreto 46/2000, de 7 de febrero, por el que se determinan las competencias y funciones de la Administración de la Junta de Andalucía en relación con las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
- Orden de 18 de octubre de 2000 del Consejero de Empleo y Desarrollo Tecnológico de Desarrollo y Aplicación del Artículo 2 del Decreto 46/2000 de 7 de febrero de la Junta de Andalucía sobre Accidentes Graves en los que intervengan sustancias peligrosas.
- Orden de 22 de junio de 2001, por el que se autoriza la puesta en operación del servicio de atención de llamadas de urgencia 112.

- Ley 2/2002, de 11 de noviembre, de Gestión de Emergencias en Andalucía.
- Decreto 199/2004, de 11 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Gobernación.
- Orden de 24 de junio de 2005, por el que se ordena la publicación del Plan de Emergencia ante el riesgo de accidente en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía.
- Decreto 138/2006, de 11 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión de Protección Civil de Andalucía.
- Ley orgánica 2/2007, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

# ANEXO V

## Definiciones



[puertocadiz.com](http://puertocadiz.com)



## ANEXO V DEFINICIONES

A fin de facilitar el uso de este Plan de Autoprotección, se relacionan a continuación los términos más usados en el mismo de entre los recogidos en el capítulo I-2 del Reglamento y en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como las definiciones adicionales precisas:

**Accidente:** Suceso que puede causar daños sobre las personas, los bienes materiales o el medio ambiente.

**Actividad:** Conjunto de operaciones o tareas propias de concesionarios o usuarios.

**Aguas del puerto:** Se definirán aquí como la superficie de agua incluida en la Zona de Servicio del Puerto. De acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se subdividen en:

*“...una Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de reviro, donde no existan éstos, y una Zona II o exterior de las aguas portuarias, que abarca las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria.”*

**Alarma:** Primer aviso dirigido por la persona que detecta la emergencia al Centro de Control de Emergencias.

**Alejamiento:** Traslado de personas desde sectores o áreas de riesgo a lugares seguros próximos, utilizando sus propios medios.

**APBC:** Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

**Autorización:** Permiso contractual temporal con compensación económica para el desarrollo de actividades en el espacio portuario que no requieran obras o instalaciones de ningún tipo, o bien para la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles.

**Aviso:** Notificación de una situación de emergencia dirigida a personas, servicios o entidades con actividad en la Zona Portuaria.

**Buque:** A los efectos de este Plan, y de acuerdo con el apartado 5 del artículo 3 del Reglamento:

*“... cualquier barco dedicado a la navegación marítima, a la navegación en aguas interiores y aquellos artefactos flotantes utilizados para el transporte de materias peligrosas.”*

**Cargador:** De acuerdo con el artículo 3, apartado 7 del Reglamento:

*“Es la persona natural o jurídica que en su propio nombre solicita el transporte y frente al cual el porteador asume la obligación de efectuarlo.”*

**Concesión:** Permiso contractual temporal con compensación económica para el desarrollo de actividades que impliquen la ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o durante un plazo superior a tres años.

**Concesionario:** Persona física o jurídica particular o ente público al que, en virtud de encargo, se le cede en modo de gestión o uso un servicio o espacio público.

**Confinamiento:** Refugio de personas en edificios propios o próximos, susceptibles de atenuar razonablemente los fenómenos peligrosos provocados por el accidente o atentado.

**Contaminación Marina Accidental:** Cualquier derrame de sustancias contaminantes en el mar producido como consecuencia de un accidente marítimo u otra causa.

**Contenedor:** De acuerdo con el artículo 3, apartado 14 del Reglamento:

*“Elemento del equipo de transporte de carácter permanente, suficientemente resistente para que se le pueda utilizar varias veces ... El término contenedor no incluye ni vehículos ni embalajes o envases, pero sí comprende los contenedores transportados sobre chasis.”*

**Contingencia Marítima:** Cualquier accidente, incidente, acción o situación de la que resulte una sustancial contaminación o amenaza inminente de contaminación del mar por hidrocarburos, u otros productos nocivos para el medio ambiente marino, incluyendo entre otros: colisiones, vías de agua y otros que involucren a los buques, así como los derrames procedentes de plataformas petrolíferas y su producción y también los procedentes de otras operaciones de instalaciones industriales.

**Control de accesos:** Control de entradas y salidas de personas, vehículos y material de la Zona de Servicio e, incluso, de áreas interiores a ésta.

**Daño:** Pérdida o detrimento causado en los intereses, salud, valor o estado de una persona, bien material o medio ambiente.

**Director del Plan de Actuación (DPAE):** Responsable de la conducción de la emergencia, así como de la coordinación de los medios que intervengan en su control.

**Elementos vulnerables:** Las personas, el medio ambiente y los bienes o elementos histórico-artísticos que puedan sufrir daño como consecuencia del accidente.

**Emergencia:** Coyuntura súbita que exige una actuación inmediata. Una situación de emergencia puede ser provocada por accidente o atentado.

**Emergencia de interés nacional:** De acuerdo con el párrafo segundo del artículo primero de la Norma Básica de Protección Civil, aprobada por Real Decreto 407/1992, de 24 de abril<sup>1</sup>:

- “a) Las que requieran para la protección de personas y bienes la aplicación de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, reguladora de los estados de alarma, excepción y sitio.*
- b) Aquellas en las que sea necesario prever la coordinación de Administraciones diversas porque afecten a varias Comunidades Autónomas y exijan una aportación de recursos a nivel supraautonómico.*
- c) Las que por sus dimensiones efectivas o previsibles requieran una dirección nacional de las Administraciones Públicas implicadas.”*

**Evacuación:** Traslado masivo de personas que se encuentran en la zona de intervención hacia zonas alejadas de la misma.

**Intervención:** Tomar parte de forma organizada en una emergencia.

**Medidas:** Preparación y disposición hecha anticipadamente para evitar un riesgo o ejecutar las actuaciones del Plan de Autoprotección.

**Medios:** Elementos materiales y humanos que pueden utilizarse en el Plan de Autoprotección.

**Mercancías peligrosas:** De acuerdo con el artículo 3, apartado 24 del Reglamento:

*“Cualquier materia, producto o sustancia envasada, embalada o a granel que tenga las propiedades indicadas para las sustancias de las clases que figuran en el Código IMDG, así como cualquier otra sustancia que pueda constituir una amenaza para la seguridad en el área portuaria o de sus proximidades. Se consideran también mercancías peligrosas aquellas que, embarcadas a granel, no estando incluidas en el Código IMDG, están sujetas a los requerimientos de los Códigos de la OMI titulados: “Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel”, “Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel” y “Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel”, así como en las secciones pertinentes y en las partes conexas del apéndice B del código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel ... se incluyen igualmente los recipientes, cisternas, envases, embalajes y contenedores que hayan contenido estas clases de mercancías, salvo que hayan sido debidamente*

<sup>1</sup> Publicado en el BOE número 105, de 1 de mayo.

*limpiados, desgasificados, inertizados y secados o cuando dichos recipientes, por la naturaleza de las mercancías que hayan contenido, puedan ser herméticamente cerrados con toda seguridad.”*

Esta definición concuerda con la establecida por el citado Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, por el que se establecen las condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales.

Debido a la circulación de vehículos terrestres por el recinto portuario, esta definición debe incluir las correspondientes definiciones según las normativas ADR (Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, con el que concuerda el Reglamento sobre Transporte de Materias Peligrosas por Carretera, TPC) y RID (Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, con el que concuerda el Reglamento sobre Transporte de Materias Peligrosas por Ferrocarril, TPF), así como las materias allí clasificadas como peligrosas.

**Pasajero:** Persona que utiliza el puerto como lugar de embarque o desembarque y el buque como medio de transporte.

**Plan:** Siglas de Plan de Autoprotección.

**Peligro:** Contingencia inminente de que ocurra algún daño.

**Reglamento:** Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

**Riesgo:** Contingencia a la cual está expuesta alguien o alguna cosa. Actualmente, esperanza matemática del daño.

**Trabajador Portuario:** Personal dedicado a labores portuarias dentro del ámbito de la Zona Portuaria.

**Usuario:** Persona física o jurídica titular de operaciones singulares de carga y descarga, depósito y transporte de mercancías autorizadas por el Puerto de Cádiz.

**Zona Portuaria:** De acuerdo con el artículo 3, apartado 40 del Reglamento:

*“Comprende las aguas del puerto y los terrenos de la zona de servicio.*

*Las primeras son las áreas más o menos aptas para fondeo, varada u operaciones comerciales y cuyas condiciones naturales estén o no afectadas por obras o instalaciones construidas total o parcialmente por el Estado.*

*Los segundos están constituidos por la zona litoral de servicio, determinada en cada caso para ejecutar las operaciones de carga y descarga, depósito y transporte de mercancías y circulación de las personas y vehículos.”*


**Zona de Servicio:** Zona donde se desarrollan las actividades de servicio del Puerto con competencia del Ministerio de Fomento, delimitadas por éste, de acuerdo con el artículo 15 de la Ley de Puertos. Asimismo, y según la Disposición Adicional Primera de la misma, la Zona de Servicio debe considerarse como un concepto sinónimo de Zona Portuaria.

**ANEXO VI**  
**Fichas personales de actuación ante  
emergencia**

## ANEXO VI FICHAS PERSONALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIA


### ÍNDICE DEL ANEXO

FICHA DE EMERGENCIA	REVISIÓN/FECHA
<b>D. Dirección de la Emergencia</b>	
D.01 Dirección del Plan de Actuación (DPAE).	Rev. 0/ Octubre 2021
D.02 Director de Emergencia Marítima	Rev. 0/ Octubre 2021
D.03 Comité Técnico Asesor	Rev. 0/ Octubre 2021
D.04 Responsable   Jefe Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria	Rev. 0/ Octubre 2021
D.05 Centro de Control de Emergencias (Operador de Comunicaciones).	Rev. 0/ Octubre 2021
D.06 Gabinete de Relaciones Públicas.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>I. Área de Intervención</b>	
I.01 Puesto de Mando Avanzado.	Rev. 0/ Octubre 2021
I.02 Grupo de Intervención.	Rev. 0/ Octubre 2021
I.03 Suministros y Reparaciones.	Rev. 0/ Octubre 2021
I.04 Apoyo Logístico.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>T. Área Tráfico y Evacuación</b>	
T.01 Tráfico y Evacuación.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>O. Otros servicios</b>	
O.01 Grupo de Asistencia Sanitaria.	Rev. 0/ Octubre 2021
O.02 Coordinadores de Área.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>V. Varios</b>	
V.01 Personal sin misión asignada en la Emergencia.	Rev. 0/ Octubre 2021


<b>FICHA DE EMERGENCIA DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN (DPAE)</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.01</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>Director del Puerto (Suplentes: Jefe de Departamento de Desarrollo Portuario Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente)</b>		

<b>EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE APBC</b>	
<b>MISIÓN</b>	
En caso de emergencia en una Zona de Servicio dependiente de la APBC, dirige las labores de autoprotección y coordinación con el exterior.	
<b>ACTUACIÓN</b>	
Al tener conocimiento de la emergencia actúa como sigue:	
<b>1. Asume la Dirección del Plan de Actuación</b>	
	1.1 En caso de emergencia de Nivel 1, la Dirección del Plan de Actuación será asumida por la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente. Evalúa la emergencia y, si procede, cambia el nivel. Ordena realizar el Plan de Llamadas. <input type="checkbox"/>
	1.2 Se presenta en el Puerto de la Bahía de Cádiz, si se encuentra ausente de las instalaciones. <input type="checkbox"/>
	1.3 Acude al Centro de Control de Emergencias. <input type="checkbox"/>
	1.4 Se hace cargo de la Dirección del Plan de Actuación. Contacta con el resto de mandos para estar informado de la situación de la emergencia. <input type="checkbox"/>
	1.5 Evalúa la situación de emergencia y cambia si procede el Nivel de la Emergencia. <input type="checkbox"/>
<b>2. Realiza las Comunicaciones al Exterior</b>	
	2.1 Comprueba que se ha realizado la Notificación inmediata de la emergencia al CECEM 112-Andalucía para accidentes de Categoría 2 y 3. Si no ha sido ya efectuada, ordena que se lleve a cabo. <input type="checkbox"/>
	2.2 Coordina, o asume directamente, las comunicaciones con las Autoridades. <input type="checkbox"/>
	- A la mayor brevedad posible, comunica al CECEM 112-Andalucía las circunstancias y datos relevantes del accidente. <input type="checkbox"/>
	- Actúa como portavoz de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ante las Autoridades y medios de comunicación para lo cual se podrá apoyar en el Gabinete de Relaciones Públicas. <input type="checkbox"/>




<b>FICHA DE EMERGENCIA</b> <b>DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN (DPAE)</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.01</b>	<b>Pág. 2/4</b>
<b>Director del Puerto</b> <b>(Suplentes: Jefe de Departamento de Desarrollo Portuario</b> <b>Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente)</b>		

<b>EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE APBC</b>		
<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>		
<b>3. Coordina las actuaciones internas y externas (Cont.)</b>		
	3.1 Ordena el cese de las operaciones que puedan verse afectadas y las medidas de intervención adecuadas.	<input type="checkbox"/>
	3.2 Coordina la consecución y movilización de medios logísticos tanto propios como externos, requeridos durante la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	3.3 Es el responsable de ordenar la concentración y la evacuación del personal.	<input type="checkbox"/>
	3.4 Ordena el cese de la Emergencia, si se dan las siguientes circunstancias: <ul style="list-style-type: none"> <li>- El Grupo de Intervención ha finalizado su actuación.</li> <li>- Los heridos afectados han sido atendidos.</li> <li>- Se ha inspeccionado la zona y la situación está bajo control.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>
<b>4. Coordina las actuaciones de post-emergencia:</b>		
	4.1 Organiza los servicios necesarios para el restablecimiento de la actividad normal.	<input type="checkbox"/>
	4.2 Realiza el control de presencia del personal.	<input type="checkbox"/>
	4.3 Informa al personal del Puerto de la Bahía de Cádiz sobre el alcance de las consecuencias.	<input type="checkbox"/>
	4.4 Recibe a autoridades y medios de comunicación.	<input type="checkbox"/>
	4.5 Convoca una rueda de prensa, si es necesario.	<input type="checkbox"/>
	4.6 Ordena la investigación de las causas y la confección del informe de la emergencia, informando a la Autoridad Competente acerca de las medidas adoptadas y sus conclusiones.	<input type="checkbox"/>
	4.7 En caso necesario, aprueba el plan de seguimiento, vigilancia y corrección de las consecuencias de la emergencia.	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN (DPAE)</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.01</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>Director del Puerto (Suplentes: Jefe de Departamento de Desarrollo Portuario Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente)</b>		

<b>EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE CONCESIONES</b>		
<b>MISIÓN</b>		
En caso de emergencia en una Zona de Servicio dependiente de concesiones sin un buque implicado apoya a la concesión en el control de la emergencia y coordina la ayuda exterior necesaria.		
<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúa como sigue:		
<b>1. Asume la Dirección del Plan de Actuación</b>		
1.1	En caso de emergencia de Nivel 1, la Dirección del Plan de Actuación será asumida por la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente. Si evalúa la emergencia y procede a cambiar el nivel, se avisará al titular del puesto, Director del Puerto, para que asuma la Dirección del Plan de Actuación.	<input type="checkbox"/>
1.2	Se presenta en el Puerto de la Bahía de Cádiz si se encuentra ausente de las instalaciones.	<input type="checkbox"/>
1.3	Acude al Centro de Control de Emergencias.	<input type="checkbox"/>
1.4	Se informa por medio del Operador de Comunicaciones y evalúa la situación de emergencia.	<input type="checkbox"/>
1.5	Contacta con la Dirección de la Emergencia de la Concesión.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Realiza las Comunicaciones al Exterior</b>		
2.1	Comprueba que se ha realizado la Notificación inmediata de la emergencia al CECEM 112-Andalucía. Si no ha sido ya efectuada, ordena que se lleve a cabo.	<input type="checkbox"/>
2.2	Coordina, o asume directamente, las comunicaciones con las Autoridades. <ul style="list-style-type: none"> <li>- A la mayor brevedad posible, comunica al CECEM 112-Andalucía las circunstancias y datos relevantes del accidente.</li> <li>- Actúa como portavoz de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ante las Autoridades y medios de comunicación para lo cual se podrá apoyar en el Gabinete de Relaciones Públicas.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA DIRECTOR DEL PLAN DE ACTUACIÓN (DPAE)</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.01</b>	<b>Pág. 4/4</b>
<b>Director del Puerto (Suplentes: Jefe de Desarrollo Portuario Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente)</b>		


<b>EMERGENCIA EN ZONAS DE SERVICIO DEPENDIENTES DE CONCESIONES</b>		
<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>		
<b>3. Coordina las actuaciones internas y externas</b>		
	3.1 Coordinado con la Dirección de la Emergencia de la Concesión, apoya en la emergencia con los medios de la APBC necesarios y solicita la ayuda externa precisa	<input type="checkbox"/>
<b>4. Una vez finalizada la emergencia y coordinado con la Dirección de la Emergencia de la Concesión</b>		
	4.1 Organiza los servicios necesarios para el restablecimiento de la actividad normal	<input type="checkbox"/>
	4.2 En caso necesario, aprueba el plan de seguimiento, vigilancia y corrección de las consecuencias de la emergencia	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA</b> <b>DIRECTOR DE LA EMERGENCIA MARÍTIMA</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.02</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>Capitán Marítimo</b>		

<b>EMERGENCIAS CON BUQUE IMPLICADO</b>		
<b>MISIÓN</b>		
<p>En caso de emergencia con un buque implicado que se encuentre en un atraque, la Dirección del Plan de Actuación será asumida por Director del Puerto con el apoyo del Capitán Marítimo.</p> <p>En caso de emergencia con un buque implicado que se encuentre fondeado o en navegación por la Bahía de Cádiz, la Dirección la Emergencia Marítima corresponderá al Capitán Marítimo.</p>		
<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúa como sigue:		
<b>1. Asumen el mando de los medios de la APBC ante una emergencia.</b>		
	<p>1.1 Se informa por medio del Operador de Comunicaciones y evalúa la situación de emergencia. El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz informa al Capitán Marítimo de la Emergencia.</p>	<input type="checkbox"/>
	<p>1.2 Coordina las actuaciones necesarias con la APBC para proceder al control de la emergencia.</p>	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante el desarrollo de la emergencia con buque implicado o potencialmente implicado</b>		
	<p>2.1 Adopta las decisiones, da instrucciones, coordina y supervisa las actuaciones operativas para el control de la emergencia, conforme a sus competencias y funciones legalmente establecidas, informando inmediatamente al Director del Puerto en sus decisiones adoptadas (con la excepción de emergencias en buque atracado sin tripulación ni personal a bordo).</p>	<input type="checkbox"/>
	<p>3.2 Ejerce todas las funciones relativas a la navegación, seguridad marítima y salvamento marítimo en las aguas de la zona de servicio del Puerto. En concreto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Propone provisionalmente la prohibición de navegación, así como la entrada y salida de buques, cuando la emergencia así lo requiera.</li> <li>- En caso de necesidad de arribada, verifica la necesidad de la misma y señala los requisitos que en su caso deban cumplirse para la misma.</li> <li>- Si el buque requiere de acogida en lugar de refugio, será el Director General de la Marina Mercante quien adopte la decisión que estime pertinente.</li> <li>- En caso de que el buque transporte sustancias radiactivas y presente daños o averías, ordena al buque el abandono de las aguas interiores marítimas.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA</b> <b>DIRECTOR DE LA EMERGENCIA MARÍTIMA</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.02</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>Capitán Marítimo</b>		

<b>EMERGENCIAS CON BUQUE IMPLICADO</b>		
<b>2. Durante el desarrollo de la emergencia con buque implicado o potencialmente implicado (cont)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de que el buque transporte mercancías peligrosas y presente daños o averías, fija los criterios que determinen las maniobras, incluyendo el atraque a realizar.</li> <li>- En caso de que el buque presente riesgo de hundimiento o constituya un riesgo grave, da informe previo al Director del Puerto de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</li> </ul>	
<b>3. Una vez finalizada la emergencia:</b>		
	3.1 Organiza los servicios necesarios para el restablecimiento de la actividad normal.	<input type="checkbox"/>
	3.2. En caso necesario, se organiza el seguimiento, vigilancia y corrección de las consecuencias de la emergencia.	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA COMITÉ TECNICO ASESOR</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.03</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Director del Puerto (Nota 1)</b> <b>Capitán Marítimo o persona que designe (Nota 2)</b> <b>Jefe Dpto Desarrollo Portuario</b> <b>Jefa Unidad de Seguridad y Medio Ambiente</b>		


<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúan como sigue:		
<b>1. Se incorporan a su puesto en la emergencia.</b>		
	1.1 Se presentan en el Puerto si se encuentran ausentes de las instalaciones.	<input type="checkbox"/>
	1.2 Acuden al C.C.E. o al lugar que el DPAE haya designado en función de las circunstancias.	<input type="checkbox"/>
	1.3 Se informan del desarrollo de la emergencia, a través del DPAE.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Colaboran con el DPAE</b>		
	2.1. Asesoran al DPAE, en aspectos derivados de la emergencia y sobre las decisiones a tomar según su especialidad.	<input type="checkbox"/>
	2.2 Se mantienen informados de la evolución de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.3. Realizan las actuaciones que el DPAE les delegue.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez finalizada la emergencia, los miembros del Comité:</b>		
	3.1 Informan al personal bajo su mando sobre el alcance de las consecuencias.	<input type="checkbox"/>
	3.2 Asesoran al DPAE sobre el contenido y redacción de los comunicados externos a las Autoridades y organismos.	<input type="checkbox"/>
	3.3 Colaboran en la rueda de prensa, si es necesario, junto al DPAE y el Gabinete de Relaciones Públicas.	<input type="checkbox"/>
	3.4 Apoyar al DPAE en el mantenimiento de la operatividad del Plan de Autoprotección.	<input type="checkbox"/>

Nota 1: Para aquellas emergencias en las que haya buque implicado.

Nota 2: Para aquellas emergencias en las que no haya buque implicado.

<b>FICHA DE EMERGENCIA</b> <b>RESPONSABLE   JEFE DE /SERVICIO / EQUIPO / TURNO DE</b> <b>POLICÍA PORTUARIA</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.04</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	
Al recibir el aviso de emergencia actúa como sigue:	
<b>1. Recepción del aviso de la emergencia:</b>	
1.1	Recaba los datos de la emergencia <input type="checkbox"/>
1.2	Determina el lugar donde se ha producido la emergencia: <input type="checkbox"/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonas de Servicio dependientes de la APBC.</li> <li>- Zonas de Servicio dependientes de Concesiones.</li> <li>- Buque implicado.</li> </ul>
1.3	El Operador de Comunicaciones informa al Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria, el cual: <input type="checkbox"/>
	1.3.1 Evalúa el Nivel de Emergencia. <input type="checkbox"/>
	1.3.2 Activa el Plan del Puerto de la Bahía de Cádiz conforme a los criterios establecidos en el Plan. <input type="checkbox"/>
<b>2. Inicialmente (hasta ser relevado) asume la Dirección del Plan de Actuación y el Puesto de Mando Avanzado:</b>	
2.1	En caso de emergencia de Nivel 1: <input type="checkbox"/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si se controla la emergencia, informar al DPAE para que se inicien las labores de post-emergencia. <input type="checkbox"/></li> <li>- En caso de que sean necesarios medios adicionales, activar el Plan en el Nivel 2, dando la orden de realizar el Plan de Llamadas de Emergencia. <input type="checkbox"/></li> </ul>
2.2	En caso de Emergencia Nivel 2: <input type="checkbox"/> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordena realizar el Plan de Llamadas de Emergencia. <input type="checkbox"/></li> <li>- Realizar el seguimiento de las actuaciones. <input type="checkbox"/></li> <li>- Desde el Centro de Control de Emergencias supervisa y coordina las acciones llevadas a cabo por los distintos equipos de emergencia durante la evolución de la misma. <input type="checkbox"/></li> </ul>


<b>FICHA DE EMERGENCIA</b> <b>RESPONSABLE   JEFE DE /SERVICIO / EQUIPO / TURNO DE</b> <b>POLICÍA PORTUARIA</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.04</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	
<b>3. Cuando es relevado de la Dirección del Plan de Actuación por la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente, en caso de Emergencia de Nivel 1 o por el Director del Puerto en caso de Emergencia de Nivel 2 y el Puesto de Mando Avanzado</b>	
	3.1 Les informa de la situación y continúa realizando las misiones encomendadas por el DPAE. <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>
	3.2 Mantiene informados al DPAE y al Puesto de Mando Avanzado de la evolución de la emergencia colaborando en las comunicaciones entre el personal que interviene en el lugar de la emergencia, el DPAE y el Puesto de Mando Avanzado. <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>
	3.3 Escucha permanentemente las noticias de los medios. <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>
	3.4 Recopila la información meteorológica para el seguimiento de la emergencia. <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>




<b>FICHA DE EMERGENCIA CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS (CCE)</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.05</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Operador de Comunicaciones</b>		


<b>ACTUACIÓN</b>	
Al recibir el aviso de emergencia actúa como sigue:	
<b>1. Recepción del aviso de la emergencia:</b>	
	1.1 Recaba los datos de la emergencia <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>
	1.2 Determina el lugar donde se ha producido la emergencia: <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span> - Zonas de Servicio dependientes de la APBC. - Zonas de Servicio dependientes de Concesiones. - Buque implicado.
	1.3 El Operador de Comunicaciones informa al Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria, el cual: <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span> 1.3.1 Evalúa el Nivel de Emergencia. <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span> 1.3.2 Activa el Plan del Puerto de la Bahía de Cádiz conforme a los criterios establecidos en el Plan. <span style="float: right;"><input type="checkbox"/></span>

<b>FICHA DE EMERGENCIA GABINETE DE RELACIONES PUBLICAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>D.06</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Jefa de Dpto. Comunicación, Protocolo y Relaciones Institucionales</b>		


<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúa como sigue:		
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia</b>		
	1.1 Se presenta en el Puerto de la Bahía de Cádiz si se encuentra ausente.	<input type="checkbox"/>
	1.2 Acude a las oficinas centrales de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.	<input type="checkbox"/>
	1.3 Se informa del desarrollo de la emergencia, a través del DPAE.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Colabora con el DPAE y realiza las Comunicaciones al Exterior</b>		
	2.1. Asesora al DPAE sobre aspectos de comunicación, derivados de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.2. Con el resto de miembros del Gabinete de Relaciones Públicas, lleva a cabo las relaciones con el exterior, atendiendo selectivamente a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autoridades.</li> <li>- Familiares.</li> <li>- Medios de Comunicación.</li> <li>- Entidades Públicas.</li> <li>- Compañías de Seguros.</li> <li>- Servicios Jurídicos.</li> <li>- Empresas relacionadas con el Puerto.</li> </ul>	<input type="checkbox"/>
	2.3 Prepara comunicados de prensa que sean necesarios.	<input type="checkbox"/>
	2.4 Realiza el seguimiento de las informaciones que los medios de comunicación hacen públicos durante la emergencia.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez finalizada la emergencia, junto con el resto de miembros del Gabinete de Relaciones Públicas</b>		
	3.1 Recibe a autoridades y medios de comunicación.	<input type="checkbox"/>
	3.2 Colabora en la rueda de prensa.	<input type="checkbox"/>
	3.3 Realiza el seguimiento de las informaciones generadas por la emergencia	<input type="checkbox"/>
	3.4 Define y ejecuta un Plan de Comunicación de respuesta desde la APBC.	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA PUESTO DE MANDO AVANZADO</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>I.01</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Mando del Consorcio de Bomberos de la Provincia de Cádiz (Suplente: Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente en caso de Emergencia Nivel 2)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúa como sigue:		
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia.</b>		
	1.1. Se presenta en el Puerto de la Bahía de Cádiz.	<input type="checkbox"/>
	1.2. Acude al lugar de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante el desarrollo de la emergencia, actúa como sigue teniendo en cuenta que:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si la emergencia es en Zonas de Servicio de la APBC es el responsable directo de la intervención.</li> <li>- Si la emergencia es en Zonas de Servicio de Concesiones debe coordinarse con los Grupos de Intervención dispuestos por la concesión.</li> <li>- Si existe un buque implicado debe coordinarse desde tierra con el Capitán Marítimo.</li> </ul>		
	2.1 Coordina la actuación del Grupo de Intervención, Suministros-Reparaciones y Apoyo Logístico.	<input type="checkbox"/>
	2.2 Está en contacto permanente con el DPAE.	<input type="checkbox"/>
	2.3 Lleva a cabo las instrucciones emitidas por el DPAE.	<input type="checkbox"/>
	2.4 Pide al DPAE la adopción de medidas de protección que estime necesarias.	<input type="checkbox"/>
	2.5 Coordina las actuaciones necesarias en el rescate de personas, que sospeche han quedado atrapadas en la zona de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Cuando la situación de emergencia está bajo control:</b>		
	3.1 Notifica el hecho al DPAE.	<input type="checkbox"/>
	3.2 Colabora con el DPAE, en las labores de inspección de la zona afectada tras la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	3.3 Lleva a cabo las actuaciones de descontaminación de los equipos y control de la salud del personal.	<input type="checkbox"/>
	3.4 Redacta un informe sobre las acciones desarrolladas durante la emergencia, para la investigación de la emergencia.	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA GRUPO DE INTERVENCIÓN</b>		 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
		<b>I.02</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>INTERVENCIÓN EN ZONA SERVICIO TERRESTRE</b>			
<b>NIVEL 1</b>		<b>NIVEL 2</b>	
<b>Personal de la zona</b>		<b>Bomberos de CBPC</b>	
<b>INTERVENCIÓN DE LAS AGUAS DE SERVICIO</b>			
<b>Servicios técnicos-nauticos Medios SASEMAR</b>		<b>Ayuda Exterior</b>	

<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúa como sigue:		
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia</b>		
	1.1 Reciben información e instrucciones del Puesto de Mando Avanzado (Nivel 1: Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente; y en Nivel 2: Mando CBPC).	<input type="checkbox"/>
	1.2 Acuden bajo el mando del Puesto de Mando Avanzado a la zona afectada del Puerto.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante la emergencia, las actuaciones a emprender bajo el Puesto de Mando Avanzado son:</b>		
	2.1 Se equipan adecuadamente.	<input type="checkbox"/>
	2.2 Actúan conforme a los procedimientos de actuación ante emergencia, y en función de las sustancias implicadas en la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.3 Se aproximan a la zona de la emergencia por un acceso no afectado por los efectos dañinos del accidente, preferiblemente a favor del viento.	<input type="checkbox"/>
	2.4 En caso de fuga de producto inflamable eliminan posibles puntos de ignición.	<input type="checkbox"/>
	2.5 En caso de incendio actúan con los elementos contra incendios protegiendo las instalaciones y/o buques afectados.	<input type="checkbox"/>
	2.6 Realizan las labores necesarias para conseguir el control de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.7 Colaboran con el Grupo de Asistencia Sanitaria en el salvamento y rescate de afectados por el incidente.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez declarado el Fin de la emergencia</b>		
	3.1 Proceder a descontaminar los Equipos utilizados en la emergencia.	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA SUMINISTROS Y REPARACIONES</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>I.03</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Personal de División de Mantenimiento y Ayudas a la Navegación</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia, actúa como sigue:		
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia</b>		
	1.1 Se presenta en el Puerto de la Bahía de Cádiz, si el Puesto de Mando Avanzado lo requiere.	<input type="checkbox"/>
	1.2 Comprobar los recursos y medios necesarios, y se asegura de su buen estado.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante la emergencia, las actuaciones a emprender son:</b>		
	2.1 Prestar el soporte que solicite el Puesto de Mando Avanzado.	<input type="checkbox"/>
	2.2 Organizar el suministro y las reparaciones que puedan ser necesarios durante la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.3 Atender las peticiones del Centro de Control de Emergencias.	<input type="checkbox"/>
	2.4 Asegurar los suministros energéticos básicos (agua y energía eléctrica).	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez declarado el Fin de la Emergencia</b>		
	3.1 Reponer los materiales empleados durante la emergencia.	<input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA SERVICIO DE APOYO LOGÍSTICO</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>I.04</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Personal de Explotación</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúa, junto al personal de su sección, como sigue:		
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia</b>		
	1.1 Se presenta en el Puerto de la Bahía de Cádiz, si el Puesto de Mando Avanzado lo requiere.	<input type="checkbox"/>
	1.2 Quedan a la espera de instrucciones del Puesto de Mando Avanzado.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante el desarrollo de la emergencia, actúa como sigue:</b>		
	2.1 Prepara los equipos y materiales que puedan ser necesarios durante la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.2 Llevar a cabo las instrucciones del Puesto de Mando Avanzado.	<input type="checkbox"/>
	2.3 Mantiene la comunicación con el Capitán del buque y el Centro de Control de Emergencias del Puerto.	<input type="checkbox"/>
	2.4 Efectúa las operaciones de carga/descarga y transporte que les sean encomendadas.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez decretado el Fin de la Emergencia:</b>		
	3.1 Realiza las reparaciones y construcciones necesarias de aquellos equipos afectados por la emergencia.	<input type="checkbox"/>


<b>FICHA DE EMERGENCIA TRÁFICO Y EVACUACIÓN</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>T.01</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Policía Portuaria</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia, actúa como sigue:		
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia</b>		
	1.1 Recaba información de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	1.2 Comprueba los recursos y medios necesarios.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante la emergencia, las actuaciones a emprender son:</b>		
	2.1 Controlar el acceso al lugar de la emergencia de cualquier persona o vehículo por petición del Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno.	<input type="checkbox"/>
	2.2 Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.3 Facilitar el alejamiento y concentración del personal no involucrado en la actuación contra la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	2.4 Coordinar el movimiento de vehículos, con el menor riesgo posible.	<input type="checkbox"/>
	2.5 Prestar soporte al Grupo de Intervención cuando sea requerido, en función de las órdenes del Puesto de Mando Avanzado (Nivel 1: Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente; y en Nivel 2: Mando CBPC).	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez declarado el Fin de la Emergencia</b>		
	3.1 Transmitir el fin de la emergencia.	<input type="checkbox"/>
	3.2 Recoger los datos e información precisos para una descripción histórica del accidente que permita su evaluación y análisis posterior.	<input type="checkbox"/>


<b>FICHA DE EMERGENCIA GRUPO DE ASISTENCIA SANITARIA</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>O.01</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Servicio Médico Externo</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>		
Al tener conocimiento de la emergencia actúan como sigue:		
<b>1. Se incorporan a las áreas de asistencia</b>		
	1.1 Acuden al lugar indicado por el DPAE.	<input type="checkbox"/>
	1.2 Se informan de la situación de emergencia.	<input type="checkbox"/>
<b>2. Durante la emergencia actúan como sigue:</b>		
	2.1 Organizan el dispositivo médico-sanitario para la atención de las personas afectadas.	<input type="checkbox"/>
	2.2 En caso necesario, acuden al lugar de la emergencia para proporcionar atención sanitaria a posibles afectados.	<input type="checkbox"/>
	2.3 Realizan el tratamiento sanitario adecuado a los posibles afectados.	<input type="checkbox"/>
	2.4 Organizan la evacuación de los afectados.	<input type="checkbox"/>
	2.5 En caso de accidente donde se produzcan un gran número de naufragos, habilitarán zonas de reunión y concentración, donde se efectuará el recuento y asistencia primaria.	<input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez controlada la situación de emergencia</b>		
	3.1 Se mantienen informados sobre el estado y evolución de afectados.	<input type="checkbox"/>
	3.2 Informar sobre el estado y evolución de los afectados al DPAE.	<input type="checkbox"/>



<b>FICHA DE EMERGENCIA COORDINADORES DE ÁREA</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>O.02</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Persona designada por la Dirección del Plan de Actuación</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	
Al tener conocimiento de la emergencia, actúa como sigue:	
<b>1. Se incorpora a su puesto en la emergencia</b>	
	1.1 Recaba información de la emergencia. <input type="checkbox"/>
	1.2 Comprueba los recursos y medios necesarios. <input type="checkbox"/>
<b>2. Durante la emergencia, las actuaciones a emprender son:</b>	
	2.1 Mantiene la comunicación con el DPAAE. <input type="checkbox"/>
	2.2 En caso necesario, ordena la evacuación o refugio del personal presente y se mantiene a la espera de instrucciones del DPAAE. <input type="checkbox"/>
	2.3 En caso necesario, ordenará la adopción de medidas de autoprotección del personal presente en el área. <input type="checkbox"/>
	2.4 Cuando la emergencia se produzca en su área, se pondrá a disposición del Puesto de Mando Avanzado. <input type="checkbox"/>
<b>3. Una vez declarado el Fin de la Emergencia</b>	
	3.1 Realizará el control de presencia del personal en su área. <input type="checkbox"/>
	3.2 Recoge los datos e información precisos para una descripción histórica del accidente que permita su evaluación y análisis posterior. <input type="checkbox"/>

<b>FICHA DE EMERGENCIA PERSONAL SIN MISIÓN ASIGNADA EN LA EMERGENCIA</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>V.01</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>Personal sin misión en la Emergencia</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	
Al tener conocimiento de la emergencia, actúa como sigue:	
<b>1. Se mantiene en situación de alerta a la espera de recibir instrucciones</b>	
1.1	Si no está en la Zona de la emergencia se mantiene en su puesto de trabajo en espera de recibir órdenes. <input type="checkbox"/>
1.2	Si está en la Zona de la emergencia sale a lugar seguro. <input type="checkbox"/>
1.3	Aguarda instrucciones de su Jefe inmediato. <input type="checkbox"/>
1.4	No abandona las instalaciones si no se da la señal de evacuación. <input type="checkbox"/>
<b>2. En caso de alarma para evacuación</b>	
2.1	Abandona el trabajo. <input type="checkbox"/>
2.2	Evacua el área en dirección transversal a la dirección del viento y lejos de posibles nubes de gases si son visibles. <input type="checkbox"/>
2.3	Se concentra en los puntos de concentración previstos. <input type="checkbox"/>



## ANEXO VII

# Procedimientos generales de actuación ante emergencias


## ANEXO VII PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS

### ÍNDICE DEL ANEXO

PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS	REVISIÓN/FECHA
<b>Aviso de emergencia/evacuación/refugio</b>	
VII.1 Persona que detecta una emergencia.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.2 Actuación ante aviso de emergencia.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.3 Aviso de Evacuación.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.4 Aviso de Refugio.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Edificios</b>	
VII.5 Fuego en edificios.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.6 Nube tóxica que llega a edificio.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.7 Derrumbe de edificios.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Primeros auxilios</b>	
VII.8 Primeros auxilios.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Plan operativo</b>	
VII.9 Evaluación y establecimiento del plan operativo.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Emergencia en la Zona de Servicio de APBC</b>	
VII.10 Emergencias con explosivos (Mercancías peligrosas Clase 1).	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.11 Emergencias con gases (Mercancías peligrosas Clase 2).	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.12 Emergencias con líquidos inflamables (Mercancías peligrosas Clase 3).	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.13 Emergencias con sólidos y otras sustancias inflamables (Mercancías peligrosas Clase 4).	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.14 Emergencias con sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos (Mercancías peligrosas Clase 5)	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.15 Emergencias con sustancias tóxicas e infecciosas (Mercancías peligrosas Clase 6)	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.16 Emergencias con materiales radioactivos (Mercancías peligrosas Clase 7)	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.17 Emergencias con sustancias corrosivas (Mercancías peligrosas Clase 8)	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.18 Emergencias con sustancias peligrosas varias (Mercancías peligrosas Clase 9)	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.19 Emergencias con hidrocarburos, gases licuados y productos químicos a granel.	Rev. 0/ Octubre 2021


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	<b>REVISIÓN/FECHA</b>
<b>Emergencia en la Zona de Servicio de APBC</b>	
VII.20 Emergencia en la manipulación de contenedores, vehículos cisterna o tanques portátiles, conteniendo mercancías peligrosas.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.21 Incendio en transformadores/subestaciones.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.22 Explosiones.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Emergencia en la Zona de Servicio de Concesiones</b>	
VII.23 Accidente en una concesión.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Emergencias marítimas</b>	
VII.24 Accidente Marítimo General.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.25 Incendio / Explosión de un buque o embarcación	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.26 Colisión de buques (contra elementos fijos, elementos fondeados, etc) y/o abordaje.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.27 Varada / Averías o parada de máquinas a bordo / abandono de buque.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.28 Daños a la estructura del buque (grietas, vías de agua).	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.29 Vuelco / Hundimiento.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.30 Buque a la deriva, o garreando, en zona de servicios del Puerto.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.31 Daños al medioambiente (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías).	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Emergencias con daños personales</b>	
VII.32 Todo tipo de daños personales (personal en tierra, tripulación y pasaje).	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.33 Víctima por accidente de tráfico en carretera o a causa del ferrocarril.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.34 Emergencia sanitaria a bordo.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.35 Caída al mar de tripulante o pasajero.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Emergencias especiales</b>	
VII.36 Fenómeno natural peligroso.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.37 Amenaza de bomba.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.38 Accidente de transporte en el exterior del Puerto.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.39 Incidente/accidente en línea eléctrica.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Emergencias Medioambientales</b>	
VII.40 Contaminación del medio hídrico.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.41 Contaminación atmosférica.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.42 Contaminación de suelos.	Rev. 0/ Octubre 2021
VII.43 Desaparición, pérdida o escape de residuo peligroso.	Rev. 0/ Octubre 2021
<b>Recepción de Ayuda Exterior</b>	
VII.44 Modos de recepción de Ayuda Exterior	Rev. 0/ Octubre 2021

## **AVISO DE EMERGENCIA, EVACUACIÓN Y REFUGIO**


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.1</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>PERSONA QUE DETECTA UNA EMERGENCIA</b>		

<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Mantenga la calma.</b></li>   <li>2. <b>Dé la voz de alarma a las personas del entorno</b> donde se produce la emergencia.</li>   <li>3. Asegúrese que se avisa al Operador de Comunicaciones, informándole de:               <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1 Lugar exacto de la emergencia.</li> <li>3.2 Cuál es el <b>tipo de emergencia</b>: presencia de humo, incendio, explosión, fuga de gas, escape de líquidos inflamables/ corrosivos/tóxicos, rotura de depósitos, etc.</li> <li>3.3 Existencia de <b>personas afectadas</b> y tipo de situación: asfixia, quemaduras, traumatismos, etc.</li> <li>3.4 <b>Equipos afectados.</b></li> </ol> </li>   <li>4. Sin exponerse, intente <b>controlar la situación.</b></li>   <li>5. Si la situación está controlada, avise al Operador de Comunicaciones.</li>   <li>6. <b>Si considera que no puede controlar la situación</b> informe al Operador de Comunicaciones.</li>   <li>7. Si se encuentra en una zona afectada, <b>mientras no reciba instrucciones específicas</b>:               <ol style="list-style-type: none"> <li>7.1 Actúe según sea la situación, de acuerdo con el procedimiento de lucha contra emergencias correspondiente.</li> </ol> </li> </ol>	<p>Personal que detecta la emergencia</p>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	VII.1	Pág. 2/2
<b>PERSONA QUE DETECTA UNA EMERGENCIA</b>		


AVISO (Cont. I)	RESPONSABLE
<p>7.2 <b>En general</b>, en tanto no se determine otra cosa,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si la emergencia consiste en <b>presencia de humos o gases tóxicos en el exterior</b>: <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>Manténgase en el interior</b> de los edificios, taponando las aberturas y parando el sistema de aire acondicionado.</li> </ul> </li> <li>- Si la emergencia consiste en <b>incendio, fugas o derrames</b> de sustancias tóxicas, corrosivas o inflamables, o explosiones en la zona de servicios: <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>Aléjese</b> de la zona afectada siguiendo, donde sea aplicable, las instrucciones de escape previstas en casos específicos.</li> <li>· Hágalo <b>sin entretenerse</b> en recoger objetos personales.</li> <li>· <b>Agrúpese</b> donde su jefe inmediato le indique, en un lugar suficientemente apartado de la zona afectada.</li> <li>· Cuando sea el caso, <b>desplácese</b> en dirección transversal a la del viento.</li> <li>· Esté siempre <b>atento a las</b> instrucciones del Grupo de Intervención.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Personal que detecta la emergencia</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	VII.2	Pág. 1/2
<b>ACTUACIÓN ANTE AVISO DE EMERGENCIA</b>		


AVISO	RESPONSABLE
<p>En caso de <b>Aviso de la Emergencia</b>:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Mantenga la calma</b></li>   <li>2. <b>Si tiene misión asignada</b> en emergencias               <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 <b>Acuda</b> a su puesto.</li> <li>2.2 <b>Si releva</b> a otra persona, informe de su incorporación a su mando en emergencias.</li> </ol> </li> <li>3. <b>Si no tiene misión asignada</b> en emergencias:               <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1 Si está <b>realizando trabajos</b> que consideran imprescindibles y no corre riesgos, podrá ser requerido para <b>permanecer</b> en su puesto, continuando su trabajo, en tal caso <b>informe de su permanencia</b> a su superior. Si es usted <b>responsable de algún trabajo</b> que debe continuar, <b>informe inmediatamente al CCE</b> sobre quienes se quedan.</li> <li>3.2 <b>Si no se ordena la concentración/evacuación</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siga las <b>instrucciones que se den por los miembros del Plan</b>.</li> <li>- En su defecto, <b> siga las instrucciones descritas en el procedimiento general “Persona que detecta una emergencia”</b> sobre cómo actuar al detectar una emergencia que usted no puede controlar y permanezca alerta.</li> </ul> </li> </ol> </li> </ol>	<p>Personal afectado por el aviso de emergencia</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	VII.2	Pág. 2/2
<b>ACTUACIÓN ANTE AVISO DE EMERGENCIA</b>		

AVISO (Cont. I)	RESPONSABLE
<p>3.3 <b>Si se ordena la concentración / evacuación:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Diríjase a un lugar protegido de los efectos del accidente.</b> Salvo indicación contraria, y siempre que las circunstancias no lo desaconsejen, el punto de concentración será en el indicado Plan.</li> <li>- <b>No cruce por zonas que</b> el Grupo de Intervención haya <b>restringido</b> al paso y <b>evite cruzar zonas afectadas</b>, zonas con humo o gases, etc. Esté atento a la dirección del viento.</li> <li>- <b>No abandone el lugar de concentración</b> por decisión propia y <b>facilite la acción de los Coordinadores de Área.</b></li> <li>- <b>Esté a disposición</b> del Coordinador de Área, por si su ayuda fuera requerida.</li> <li>- <b>Siga en todo caso las instrucciones</b> que le den.</li> <li>- <b>Si se requiere su ayuda</b> y se le asigna alguna misión, observe estrictamente las instrucciones del responsable al que se le asigne.</li> <li>- Una vez <b>cese la emergencia</b> y se reincorpore al puesto de trabajo, si tiene personal a su cargo <b>compruebe</b> su presencia e <b>informe</b> a su jefe inmediato. La información sobre presencia deberá llegar al DPAE a través del Coordinador de Área.</li> </ul>	<p>Personal afectado por el aviso de emergencia</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.3</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>AVISO DE EVACUACIÓN</b>		

<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La <b>evacuación de un edificio o zona afectada</b> por la emergencia, se realizará como sigue:               <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Dejar lo que se está haciendo, si no es imprescindible para las labores de evacuación.</li> <li>1.2 Abandonar de forma ordenada el edificio o zona, por la ruta menos peligrosa y más rápida.</li> </ol> </li> <li>2. En caso de estar la ruta de evacuación bloqueada por el fuego, utilizar medios de extinción de incendios para abrir una vía de escape.</li> <li>3. En caso de verse afectada la zona por nubes de humos y gases tóxicos, emplear equipos de protección respiratoria.</li> <li>4. Si se sospecha que alguna persona ha quedado atrapada en el edificio o zona afectada, notifíquese inmediatamente al personal con misiones y evacuación.</li> <li>5. Si son visibles nubes de gases (inflamables o tóxicos/corrosivos), mantenerse alejado de las mismas, huyendo en dirección transversal a la del viento.</li> <li>6. Una vez abandonado el edificio o zona afectada, se dirigen a uno de los puntos de concentración señalados en el Plan.</li> <li>7. En el Punto de Concentración seguirán las indicaciones de los Coordinadores de Área.</li> <li>8. Independientemente de la pauta indicada anteriormente, el personal a evacuar seguirá las indicaciones que le formule el personal con misiones de evacuación.</li> </ol>	<p>Personal afectado por la evacuación</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.4</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>AVISO DE REFUGIO</b>		

<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>Al oír, o recibir la orden de refugio, actúe como sigue</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Permanezca en, o acuda a, el interior del edificio más cercano.</li> <li>2. Cierre inmediatamente todas las posibles entradas de aire exterior, sin olvidar el sistema de aire acondicionado.</li> <li>3. Tapone todas las rendijas de puertas y ventanas con ropas empapadas en agua.</li> <li>4. En el momento que se aprecie presencia de gas, deberá usar máscaras o respirar a través de un trapo humedecido.</li> <li>5. Comunicar al CCE la situación, indicando el edificio y el número de personas en el mismo.</li> <li>6. Mantenga la calma y espere el Fin de la Emergencia o el rescate.</li> <li>7. Al término de la emergencia, no toque las ropas utilizadas en el taponamiento y requiera su retirada por personal provisto de protección individual adecuada.</li> </ol>	<p>Personal afectado por la acción de refugio</p>

## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS EN EDIFICIOS**

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.5</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>FUEGO EN EDIFICIOS</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. Avisar al Operador de Comunicaciones.</li> <li>3. Informar sobre características de la emergencia.</li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Personal que detecta la emergencia</p>

<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Efectos térmicos.</li> <li>· Emisión de gases y humos contaminantes/tóxicos.</li> <li>· Contaminación de suelos y aguas.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipo de Protección Contra Incendios.</li> <li>· En espacios confinados: Equipo de Respiración Autónoma.</li> </ul> <p>(Para emplear por el Grupo de Intervención sólo en el caso de rescate de un posible herido)</p>

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar respirar humos.</li> <li>· Atención a estructuras, edificios y posibles derrumbes.</li> </ul>

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**FUEGO EN EDIFICIOS**

**ZONAS/EDIFICIOS POTENCIALMENTE AFECTADOS DEPENDIENTES DE APBC**

**Dársena Cádiz**

- Talleres.
- Control de acceso.
- Oficina en la lonja.
- Centro de Coordinación de Servicios.

**Zona Franca**

- Taller.
- Control de acceso.

**El Puerto de Santa María**

- Talleres.
- Edificio de oficinas.
- Control de acceso.


**Exterior de la Zona Portuaria**

- Edificio APBC.
- Servicio Médico.


**OTROS EDIFICIOS E INSTALACIONES**

- Estación de Servicio.
- Puesto de Inspección Fronterizo.
- Aduanas.
- Capitanía Marítima.
- Edificios de Concesiones.
- Aparcamientos.




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.5</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>FUEGO EN EDIFICIOS</b>		


<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal del edificio
1. Dar la alarma especificando localización y magnitud.	
2. En caso de víctimas o heridos evacuarlos de la zona conforme al procedimiento de Primeros Auxilios.	Grupo de Intervención
3. Cortar la corriente eléctrica.	Personal del edificio
4. Apagar el aire acondicionado.	
5. En fuegos de pequeña magnitud, apagar el fuego con extintor. Atender las instrucciones de uso del extintor.	
6. Si el fuego es de gran magnitud, proceder a la evacuación del edificio:	
6.1 Dejar lo que se está haciendo, si no es imprescindible para las labores de evacuación	
6.2 Abandonar de forma ordenada el edificio o zona, por la ruta menos peligrosa y más rápida.	
6.3 En caso de estar la ruta de evacuación bloqueada por fuego, utilizar medios de extinción de incendios para abrir una vía de escape.	
7. En fuegos de gran magnitud se procederá a dar aviso al Grupo Logístico y de Apoyo, los cuales:	Puesto de Mando Avanzado
7.1 Acordonarán la zona afectada.	Grupo Logístico y de Apoyo
7.2 Desplegarán equipos de lucha C.I.	Grupo de Intervención
7.3 Con equipos de protección personal contra incendios, actuarán para controlar el incendio.	
7.4 Emplear agente extintor más adecuado.	
7.5 En espacios confinados, no acceder al interior sin Equipo de Protección Respiratorio	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.5</b>	<b>Pág. 4/4</b>
<b>FUEGO EN EDIFICIOS</b>		

<b>AVISO (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
8. En caso de incendio de origen eléctrico se debe cortar el suministro. Si el incendio afecta a una bandeja de cables, la combustión del PVC produce HCl. Prestar atención a la formación de humos tóxicos y a la propagación de los humos.	Grupo de Intervención
9. Tras la extinción del fuego, recoger efluentes contaminados (agentes extintores, etc.) y gestionarlos adecuadamente. Evitar que lleguen a alcantarillas y tomas de agua.	
10. Una vez extinguido por completo el incendio informar al DPAE.	Puesto de Mando Avanzado


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.6</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>NUBE TÓXICA QUE LLEGA A EDIFICIO</b>		

<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal del edificio
1. En caso de víctimas o heridos evacuarlos de la zona conforme al procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal del edificio Grupo de Intervención
2. Apagar el aire acondicionado.	Personal del edificio
3. Cerrar puertas y ventanas.	
4. Taponar entradas de aire. Usar ropas y trapos impregnados en agua.	
5. Emplear máscaras, equipos de protección respiratoria, o bien, respirar a través de trapos húmedos.	
6. Valorar, sin arriesgar, la posible evacuación o el refugio en el edificio.	
7. En el caso de refugio, proceder conforme al Procedimiento de actuación ante Aviso de Refugio.	
8. En caso de evacuación, proceder al Procedimiento de actuación ante Aviso de Evacuación.	


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.7</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>DERRUMBE DE EDIFICIOS</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona Grupo de Intervención
1. En caso de víctimas y heridos evacuarlos de la zona conforme al procedimiento de Primeros Auxilios.	
2. Si se prevén nuevos o próximos derrumbes, evacuar la zona y refugiarse en un lugar seguro.	
3. Apuntalar las estructuras que hayan quedado en pie para evitar nuevos derrumbes.	Grupo de Intervención
4. Comprobar la presencia del personal de la zona. En caso de alguna ausencia iniciar proceso de búsqueda y posible rescate.	Responsable de evacuación del edificio
5. Proceder a la retirada de escombros para rescatar a las personas que hayan quedado atrapadas.	Grupo de Intervención
6. En caso de iniciarse otro accidente, proceder conforme al Procedimiento de Actuación correspondiente.	
7. Si ha quedado alguna persona atrapada bajo los escombros, y no es posible su rescate en los medios humanos y materiales disponibles en el Puerto, solicitar Ayuda Exterior.	DPAE CCE
8. Una vez controlada la situación informar al DPAE.	Puesto de Mando Avanzado


## **PRIMEROS AUXILIOS**

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 1/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p><b>0. Aviso y Normas generales</b></p> <p>0.1 Antes de cualquier actuación, <b>¡garantizar la propia seguridad personal del que auxilia!</b>.</p> <p>0.2 Permanecer sereno.</p> <p>0.3 Observar la situación antes de actuar</p> <p>0.4 Examinar bien el herido sin tocarle innecesariamente</p> <p>0.5 No mover un accidentado, salvo que sea totalmente necesario.</p> <p>0.6 No hacer más que lo indispensable.</p> <p>0.7 Jamás dar de beber a quién esté sin conocimiento.</p> <p>0.8 No permitir que se enfríe.</p> <p>0.9 Tranquilizar al lesionado.</p> <p>0.10 Evacuar con suavidad y sin doblar el cuerpo.</p> <p><b>1. Identificar la situación del accidentado (Consciencia, respiración y pulso)</b></p> <p><b>Consciencia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Preguntar al accidentado ¿se encuentra bien?.</li> <li>A) Si contesta adecuadamente: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Consideramos que está <b>consciente</b>.</li> <li>· Observar al accidentado, buscar daños externos o hemorragias y pedir ayuda especializada.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 2/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		

ACTUACIÓN (Cont. I)	RESPONSABLE
<p>B) Si NO responde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Considerar que puede estar inconsciente.</li> <li>· Comprobar si hay ventilación y riego sanguíneo.</li> </ul> <p>Durante la inconsciencia se pierde la fuerza del músculo de la lengua, que cae hacia atrás, convirtiéndose así en un objeto que obstruye las vías respiratorias.</p> <p>Para desobstruir las vías respiratorias, aplicar las Maniobras “frente-mentón”.</p> <p><b>Maniobra frente-mentón</b></p> <p>Elevar manualmente la mandíbula y llevar la frente ligeramente hacia atrás.</p> <p>Si hay sospecha de graves LESIONES en la COLUMNA vertebral, se recomienda NO MOVER al accidentado, manteniéndolo en la posición en la que se encuentre.</p> <p>Para abrir las vías respiratorias, tirar hacia arriba de la mandíbula con una mano mientras se fija la cabeza en una posición estable con la otra, EVITANDO que se MUEVA LA CABEZA en cualquier dirección.</p>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 3/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p><b>Respiración</b></p> <p>Para comprobar si respira, tras asegurarse de haber desobstruido las vías respiratorias con las técnicas anteriores, acercar la cara a la boca del posible afectado, observando si se mueve la caja torácica, escuchando y sintiendo en nuestra mejilla la posible salida de aire.</p> <p><b>Circulación</b></p> <p>Para comprobar si la circulación sanguínea es adecuada, buscar con los dedos los latidos en las arterias carótidas, situadas a ambos lados del CUELLO.</p> <p><b>2. Actuaciones según consciencia, respiración y circulación</b></p> <p>2.1 Consciencia, CON respiración y CON pulso</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observar al herido y pedir ayuda.</li> <li>- Vigilar que no se enfríe y tranquilizarlo.</li> <li>- Desabrocharle cuello, camisa y ropa ajustada.</li> </ul> <p>2.2 Inconsciencia, CON respiración y CON pulso ("inconsciencia aislada")</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vigilar las constantes vitales del herido y pedir ayuda médica.</li> <li>- Prestar atención a que no se obstruyan las vías respiratorias, vigilando que la lengua no caiga hacia atrás. En tal caso, realizar la maniobra "<b>frente-mentón</b>".</li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 4/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		


ACTUACIÓN (Cont. III)	RESPONSABLE
<p>2.3 Inconsciencia, SIN respiración pero CON pulso ("apnea")</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar 10 ventilaciones artificiales bien con el "boca a boca" o con el equipo de reanimación y a continuación pedir ayuda especializada. Hasta su llegada, continuar realizando 10 ventilaciones por minuto mientras persista la situación de apnea, comprobando cada minuto el pulso.</li> </ul> <p>Para realizar el "<b>boca a boca</b>":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar que la lengua obstruya las vías respiratorias, mediante la maniobra "frente-mentón".</li> <li>· Soplar aire por la boca de forma lenta, tapando los orificios de la nariz, y dejando salir el aire libremente, observando como se deshincha la caja torácica. Realizarlo unas <b>10 veces por minuto</b>.</li> </ul> <p>2.4 Inconsciencia, SIN respiración y SIN pulso ("paro cardiorrespiratorio")</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pedir <b>inmediatamente</b> ayuda especializada y, hasta la llegada de los equipos profesionales, realizar <b>luego</b> secuencias de 2 ventilaciones artificiales y 15 compresiones torácicas.</li> </ul>	<p style="text-align: center;">Personal que atiende a la víctima</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 5/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. IV)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Para realizar las <b>compresiones torácicas</b> ("masaje cardíaco externo"):             <ul style="list-style-type: none"> <li>· Colocar al herido sobre una superficie dura "boca arriba" y con la cabeza, el tronco y las extremidades alineadas.</li> <li>· Colocar el talón de la mano derecha sobre la mitad inferior del esternón, en la línea media, y apoyar la mano izquierda sobre la derecha.</li> <li>· Inclinarsse hacia delante, haciendo presión vertical hacia abajo de forma que el esternón descienda de 3 a 5 cm, con un ritmo de 60 compresiones por minuto.</li> </ul> <p>El <b>RITMO</b> en el boca a boca y masaje cardíaco es:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Si hay 1 socorrista: <b>2 Insuflaciones y 15 Compresiones.</b></li> <li>· Si hay 2 socorristas: <b>1 Insuflación y 5 Compresiones.</b></li> </ul> </li> </ul> <p><b>3. Instrucciones a seguir para diversas situaciones</b></p> <p><b>Hemorragia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si encontramos una <b>hemorragia</b>, intentar detenerla comprimiendo fuertemente sobre el lugar del sangrado ayudándonos de pañuelos, ropa, etc.</li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 6/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. V)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si el sangrado se produce en brazos o piernas, será más fácil controlarlo, en algunos casos elevando la extremidad por encima del resto del cuerpo, si es posible, mientras se comprime sobre el lugar de la hemorragia. NO APLICAR el TORNICUETE, a menos que sea en extremidades con sangrado INCONTROLABLE con otros métodos.</li> </ul> <p><b>Atragantamiento</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de <b>atragantamiento</b>, dejar que tosa. Si ha dejado de toser, ayudar a expulsarle posibles elementos atascados mediante compresiones bruscas en la "boca del estómago", haciéndolas cuantas veces sea necesario hasta expulsar el objeto que provoca la asfixia. Si vomita facilitarle la expulsión, tumbándolo de costado, si es posible.</li> </ul> <p><b>Intoxicación por atmósfera tóxica</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trasladar al accidentado a zonas con aire fresco.</li> <li>- Proceder conforme a lo especificado en la Ficha de Seguridad de la sustancia involucrada.</li> <li>- Asegurarse que la asistencia médica conozca las características de las sustancias.</li> </ul> <p><b>Envenenamiento</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Averiguar el producto causante.</li> <li>- No dejar que se enfríe el accidentado.</li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 7/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. VI)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicar con el Instituto de Toxicología para conocer si se debe provocar o no el vómito.</li> <li>- Trasladar urgentemente al Centro de Salud más cercano.</li> </ul> <p><b>Quemaduras</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por fuego: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Aplicar agua sobre la zona afectada.</li> <li>· Evitar que se enfríe y cubrir con paños limpios.</li> <li>· Administrar líquidos, si está consciente.</li> <li>· No tocar zonas de la piel visiblemente dañadas.</li> </ul> </li> <li>- En caso de que se encuentre en llamas, además: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar que corre.</li> <li>· Cubrir con una manta o prenda similar para apagar las llamas.</li> <li>· Si no se dispone el material para tapar a la víctima, ésta debe permanecer tumbada, dándole vueltas sobre su eje lentamente.</li> <li>· Si se dispone de extintores, deben utilizarse, preferentemente, los de espuma o polvo seco, teniendo cuidado de no proyectar el chorro a los ojos.</li> </ul> </li> <li>- Químicas: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Quitar las ropas vigilando que no se dañe la piel.</li> <li>· Aplicar agua abundante a baja presión, por espacio prolongado.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 8/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. VII)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p><b>Contacto con sustancias peligrosas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aplicar agua abundante, a baja presión, durante al menos 20 minutos.</li> <li>- Tapar con gasa estéril.</li> </ul> <p><b>Heridas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lavar con agua y jabón. Extraer piedrecitas o similares.</li> <li>- Aplicar desinfectantes.</li> <li>- Tapar con gasas o trapos limpios.</li> </ul> <p><b>Convulsiones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colocarlo de manera que no se impidan los movimientos y en posición que no le provoque daños.</li> <li>- Impedir que se muerda la lengua, colocando un pañuelo doblado entre los dientes.</li> </ul> <p><b>Lipotimia</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colocarlo tumbado con la cabeza más baja que el resto del cuerpo.</li> </ul> <p><b>Insolación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colocarlo en habitación oscura con bolsa de hielo en la cabeza.</li> <li>- Avisar al médico.</li> </ul> <p><b>Traumatismo o fracturas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En caso de sospecha de daños en la columna, no mover al accidentado. Mantener el cuerpo recto y rígido.</li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.8</b>	<b>Pág. 9/9</b>
<b>PRIMEROS AUXILIOS</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. VIII)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contusión abdominal: No administrar bebida. Asegurar reposo y abrigo. En caso de herida cubrir con gasas limpias.</li> <li>- Fractura abierta: Lavar con agua abundante. Colocar gasa estéril e inmovilizar.</li> <li>- Fractura cerrada: Inmovilizar por encima y debajo del foco.</li> <li>- Fractura de costilla: Aplicar vendaje circular, comprimiendo el tórax por su parte inferior.</li> <li>- Fractura de pelvis: Colocar sobre la espalda y con las piernas flexionadas, apoyando las plantas de los pies.</li> <li>- Fractura craneal: En caso de evidencia o sangrado por el oído, inmovilizar la cabeza. NO administrar bebidas. Vigilar hasta llegada del Médico.</li> </ul>	<p>Personal que atiende a la víctima</p>


## **PLAN OPERATIVO**

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**EVALUACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DEL PLAN OPERATIVO**


<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>La evaluación de la situación y el establecimiento del <b>Plan Operativo</b> se llevará a cabo como sigue:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Analizar la primera información recibida, así como las medidas inmediatas tomadas y a la vista de todos los factores que intervienen en el suceso, considerar las acciones más convenientes, teniendo en cuenta las siguientes premisas:<ol style="list-style-type: none"><li>1.1 Si existen o no zonas sensibles o recursos importantes amenazados por la emergencia.</li><li>1.2 Cuáles son las características y evolución de la emergencia.</li><li>1.3 Cuál es el resultado de las acciones emprendidas hasta el momento.</li></ol></li><li>2. Una vez consideradas las alternativas y evaluada la situación se establecerá un “Plan Operativo” con las consideraciones siguientes:<ol style="list-style-type: none"><li>2.1 Determinación del Nivel de Emergencia</li><li>2.2 Aviso de emergencia, difundiendo el mensaje de activación del Plan en caso de Emergencia Nivel 2.</li><li>2.3 Movilización de los Servicios de Emergencia en función del Nivel de Emergencia y del tipo de jornada laboral.</li><li>2.4 Coordinación de las actuaciones de los distintos miembros de los Grupos adscritos al Plan, así como de la Ayuda Exterior.</li><li>2.5 Seguimiento de la evolución de la emergencia.</li></ol></li></ol>	<p>DPAE</p>



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.9</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>EVALUACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DEL PLAN OPERATIVO</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
2.6 Declaración del Fin de Emergencia, si se dan las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>- El Grupo de Intervención y la posible Ayuda Exterior hayan finalizado su actuación.</li> <li>- Los heridos o afectados hayan recibido asistencia médica.</li> <li>- Las emisiones contaminantes fuera de especificaciones hayan cesado.</li> <li>- Se haya inspeccionado la zona afectada, por el Jefe de Intervención y el DPAE.</li> </ul>	DPAE
2.7 Una vez declarado el Fin de la Emergencia, iniciación de las actuaciones post-emergencia: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limpieza, mantenimiento y reparación de equipos.</li> <li>- Descontaminación del personal y de los equipos empleados en el control de la emergencia.</li> <li>- Control de presencia en las instalaciones.</li> <li>- Atención a Autoridades y medios de comunicación</li> </ul>	Grupo de Intervención  Coordinadores de Área DPAE Comité Asesor
2.8 Regreso del personal a sus puestos de trabajo.	Personal del Puerto

## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS EN LAS ZONAS DE SERVICIO DE APBC**

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.10</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON EXPLOSIVOS (Mercancías peligrosas Clase 1)</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
En caso de detectar una emergencia se deberá: 1. Alertar al personal de la zona. 2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE. 3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> 4. Actuar con los medios disponibles.	Persona que detecta la emergencia

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 1 (Explosivos)</li> </ul>


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sobrepresión.</li> <li>· Proyección de fragmentos.</li> <li>· Formación de nube tóxica.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> <li>· Equipos de Protección Contra Incendios.</li> </ul>


<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar la generación de chispas, roces, impactos, fuentes de calor.</li> </ul>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.10</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON EXPLOSIVOS (Mercancías peligrosas Clase 1)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. Evitar el riesgo de incendio.	
3. Si se produce un incendio en una zona próxima a los explosivos, se retirarán éstos a un lugar seguro. A continuación se extinguirá el fuego con los medios adecuados.	Grupo de Intervención
4. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria
5. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en la emergencia.	Personal de la zona
6. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	
7. Si se prevén explosiones, evacuar la zona. Refugiarse en lugar seguro a salvo de proyectiles y onda expansiva.	Personal en la Zona Grupo de Intervención
8. Prestar especial atención a posibles situaciones de riesgo derivadas de la explosión (vertidos o fugas tóxicas, incendios, etc).	Grupo de Intervención
9. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los procedimientos específicos de medio ambiente.	
10. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho DPAE.	Puesto de Mando Avanzado

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.10</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON EXPLOSIVOS (Mercancías peligrosas Clase 1)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
11. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona. 12. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia. 13. Iniciar las labores de Post-emergencia.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.11</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON GASES (Mercancías peligrosas Clase 2)</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
En caso de detectar una emergencia se deberá: 1. Alertar al personal de la zona. 2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE. 3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> 4. Actuar con los medios disponibles.	Persona que detecta la emergencia

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 2 gases inflamables y/o tóxicos (Butano, oxígeno líquido refrigerado, propileno, líquido inflamable, NEP...)</li> <li>Clase 2.1 Gases inflamables.</li> <li>Clase 2.2 Gases no inflamables y no tóxicos.</li> <li>Clase 2.3 Gases tóxicos.</li> </ul>


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Formación de nube de gas inflamable.</li> <li>· Incendio, efectos térmicos.</li> <li>· Emisión de gases y humos contaminantes y/o tóxicos.</li> <li>· Contaminación hídrica que desaparece con evaporación.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Contra Incendios.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar todo contacto de la sustancia con la piel.</li> <li>· Evitar toda fuente de ignición.</li> </ul>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.11</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON GASES (Mercancías peligrosas Clase 2)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. <b>Evitar</b> la posibilidad de chispas o de cualquier otra fuente de ignición.	Personal en la zona Grupo de Intervención
3. Si se detecta una fuga de gas de un recipiente, debe procederse inmediatamente a su taponamiento, si ello es posible.	Personal en la zona Grupo de Intervención
4. En el caso de fuga de gases tóxicos se equipará al grupo de equipo protector autónomo de respiración.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención
5. En caso de incendio actuar con los medios adecuados de Protección Contra Incendios.	Grupo de Intervención
6. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria
7. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias. Eliminar fuentes de ignición.	Personal de la zona
8. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	
9. Prepararse para una posible actuación ante un fuego.	Grupo de Intervención
10. Durante la actuación del Grupo de Intervención (Nivel 2: CBPC) y de la Ayuda Exterior.	Puesto de Mando Avanzado
10.1 El personal del Grupo de Intervención se equipará con Equipo de Protección Contra Incendios.	Grupo de Intervención
10.2 Actuarán conforme a lo especificado en la Ficha de Datos de Seguridad de la sustancia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.11</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON GASES (Mercancías peligrosas Clase 2)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
11. Permanecer en el lado de donde sopla el viento.	Grupo de Intervención
12. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	
13. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAAE.	Puesto de Mando Avanzado
14. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
15. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
16. Iniciar las labores de Post-emergencia.	




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.12</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON LÍQUIDOS INFLAMABLES (Mercancías peligrosas Clase 3)</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 3.1 Líquidos inflamables con punto de inflamación inferior a <math>-18^{\circ}\text{C}</math> (gasolina, nafta, ciclohexano, ...)</li> <li>· Clase 3.2 Líquidos inflamables con punto de inflamación igual o superior a <math>-18^{\circ}\text{C}</math>, pero inferior a <math>23^{\circ}\text{C}</math> (metanol, acetona, benceno, ...)</li> <li>· Clase 3.3 Líquidos inflamables con punto de inflamación igual o superior a <math>23^{\circ}\text{C}</math> pero no superior a <math>61^{\circ}\text{C}</math> (fueoil, alfametilretireno, gasoil, keroseno, ...)</li> </ul>


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Formación de nube de gas inflamable.</li> <li>· Incendio, efectos térmicos.</li> <li>· Emisión de gases y humos contaminantes y/o tóxicos.</li> <li>· Contaminación de suelos y aguas.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Contra Incendios.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.12</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON LÍQUIDOS INFLAMABLES (Mercancías peligrosas Clase 3)</b>		

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar todo contacto de la sustancia con la piel.</li> <li>· Evitar toda fuente de ignición.</li> </ul>

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. <b>Evitar</b> la posibilidad de chispas o de cualquier otra fuente de ignición.	Personal en la zona
3. Equiparse con los equipos de protección adecuados.	Grupo de Intervención
4. Si se detecta una fuga de líquido de un recipiente, debe procederse inmediatamente a su taponamiento, si ello es posible.	Personal en la zona
5. Proceder a la absorción del derrame o goteo con arena o tierra.	Grupo de Intervención
6. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona
7. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	Grupo de Asistencia Sanitaria
8. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	Personal de la zona
9. Prepararse para una posible actuación ante un fuego.	Grupo de Intervención
10. Durante la actuación del Grupo de Intervención (Nivel 2: CBPC) y de la Ayuda Exterior.	Puesto de Mando Avanzado
10.1 El personal del Grupo de Intervención se equipará con Equipo de Protección Contra Incendios.	Grupo de Intervención
10.2 Actuarán conforme a lo especificado en la Ficha de Datos de Seguridad de la sustancia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.12</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON LÍQUIDOS INFLAMABLES (Mercancías peligrosas Clase 3)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
11. Permanecer en el lado de donde sopla el viento.	Grupo de Intervención
12. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	
13. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAE.	Puesto de Mando Avanzado
14. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
15. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
16. Iniciar las labores de Post-emergencia.	


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.13</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SÓLIDOS Y OTRAS SUSTANCIAS INFLAMABLES (Mercancías peligrosas Clase 4)</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 4.1 Sólidos inflamables (Alcanfor, cerillas de seguridad, ...)</li> <li>· Clase 4.2 Sustancias susceptibles de combustión espontánea (Desechos grasientos de algodón)</li> <li>· Clase 4.3 Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables (Ferrosilicio, fosforo de aluminio, sílico manganocalcio)</li> </ul>


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Formación de nube de gas inflamable.</li> <li>· Incendio, efectos térmicos.</li> <li>· Emisión de gases y humos contaminantes y/o tóxicos.</li> <li>· Contaminación de suelos y aguas.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Contra Incendios.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	VII.13	Pág. 2/3
<b>EMERGENCIA CON SÓLIDOS Y OTRAS SUSTANCIAS INFLAMABLES (Mercancías peligrosas Clase 4)</b>		

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar toda fuente de ignición.</li> <li>· Evitar contacto con agua en las mercancías de clase 4.2 y 4.3.</li> <li>· Evitar fricciones e impactos.</li> <li>· Si las mercancías han estado en espacios cerrados, ventilar estos antes de que el personal acceda a su interior.</li> </ul>

ACTUACIÓN	RESPONSABLE
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. En la manipulación de estas sustancias se prohibirá fumar y se evitará la existencia de fuentes de calor o de ignición en las proximidades.	Personal en la zona Grupo de Intervención
3. En el caso de mercancía de la clase 4.3, actuar según los procedimientos generales de actuación ante emergencias para la clase 2.	Grupo de Intervención
4. Equiparse con los equipos de protección adecuados.	
5. Si se produce derrame o goteo, proceder a su absorción con material inerte (arena o tierra) si no conlleva riesgo.	
6. Evitar la entrada de líquidos en las alcantarillas o desagües similares.	
7. Si se produce un incendio no utilizar agua, vapor o espuma antes de consultar éstos. Debe preverse la posible reacción peligrosa de alguna de estas sustancias al humedecerse.	
8. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria.

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.13</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SÓLIDOS Y OTRAS SUSTANCIAS INFLAMABLES (Mercancías peligrosas Clase 4)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
9. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	Personal de la zona
10. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	
11. Prepararse para una posible actuación ante un fuego.	Grupo de Intervención
12. Durante la actuación del Grupo de Intervención (Nivel 2: CBPC) y de la Ayuda Exterior.	Puesto de Mando Avanzado
12.1 El personal del Grupo de Intervención se equipará con Equipo de Protección Contra Incendios.	Grupo de Intervención
12.2 Actuarán conforme a lo especificado en la Ficha de Datos de Seguridad de la sustancia.	
13. Permanecer en el lado de donde sopla el viento.	
14. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	
15. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAE.	Puesto de Mando Avanzado
16. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
17. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
18. Iniciar las labores de Post-emergencia.	


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.14</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS OXIDANTES Y PERÓXIDOS ORGÁNICOS (Mercancías peligrosas Clase 5)</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 5.1 Sustancias (agentes comburentes)</li> <li>· Clase 5.2 Peróxidos orgánicos.</li> </ul>

<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Inflamación inmediata en contacto con combustible.</li> <li>· Reacciones violentas en contacto con ácidos fuertes.</li> </ul>


<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Contra Incendios.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.14</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS OXIDANTES Y PERÓXIDOS ORGÁNICOS (Mercancías peligrosas Clase 5)</b>		


<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar mezclas con materiales combustibles.</li> <li>· Evitar contacto con ácidos fuertes.</li> <li>· Evitar fuentes de ignición y luces de llama desnuda y alejar toda fuente de calor.</li> <li>· Control de temperatura.</li> </ul>

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. Alejar todo material combustible del lugar del derrame.	Personal de la zona
3. No tocar la materia derramada.	Grupo de Intervención
4. Equiparse con los equipos de protección adecuados (Nivel 2: CBPC).	
5. Evitar la entrada de líquidos en las alcantarillas o desagües similares.	
6. En caso de incendio aplicar sobre los bultos grandes cantidades de agua, si es posible por medio de monitores.	
7. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria
8. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	Personal de la zona
9. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.14</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS OXIDANTES Y PERÓXIDOS ORGÁNICOS (Mercancías peligrosas Clase 5)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
10. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	Grupo de Intervención
11. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAAE.	Puesto de Mando Avanzado
12. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
13. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
14. Iniciar las labores de Post-emergencia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.15</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS (Mercancías peligrosas Clase 6)</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 6.1 Sustancias tóxicas (Dimetilaminoetanol, nitroanisoles, plaguicidas)</li> <li>· Clase 6.2 Sustancias infecciosas (Desechos clínicos no especificados, sustancia infecciosa para el hombre)</li> </ul>


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Emisión de gases tóxicos.</li> <li>· Contaminación de suelos y aguas.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Química total.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>


<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar la ingestión, contacto e inhalación de las sustancias fugadas.</li> </ul>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.15</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS (Mercancías peligrosas Clase 6)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. No tocar el producto derramado.	Personal de la zona Grupo de Intervención
3. Equiparse con los equipos de protección adecuados (Nivel 2: CBPC).	
4. Emplear arena limpia y seca para absorber o retener la derramada.	
5. Evitar la entrada de líquidos en las alcantarillas o desagües similares.	
6. En caso de incendio en las sustancias de clase 6.1, emplear agua en abundancia o extintores de carga seca para la extinción. Usar monitores con soporte orientable si el incendio es importante.	
7. En caso de incendio en las sustancias de clase 6.2, emplear agua pulverizada, evitando grandes chorros de agua que produzcan la diseminación del producto.	
8. En caso de sustancias de clase 6.2 se empleará el desinfectante adecuado en cada caso.	
9. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Intervención.
10. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	Personal de la zona

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.15</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS TÓXICAS E INFECCIOSAS (Mercancías peligrosas Clase 6)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
11. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	Personal en la zona
12. Durante la actuación del Grupo de Intervención y de la ayuda exterior. 12.1 Se equiparán con Equipos de Protección adecuados. 12.2 Actuarán conforme a lo especificado en la Ficha de Datos de Seguridad de la sustancia.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención
13. Permanecer en el lado de donde sopla el viento.	
14. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	Grupo de Intervención
15. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAAE.	Puesto de Mando Avanzado
16. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
17. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
18. Iniciar las labores de Post-emergencia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII. 16</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON MATERIALES RADIATIVOS (Mercancías peligrosas Clase 7)</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clase 7 (Sustancias radiactivas)</li> </ul>


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Formación de atmósfera radiactiva.</li> <li>· Contaminación radiactiva.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> <li>· Equipos de Protección Contra Incendio.</li> </ul>


<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Las normas para las distancias separatorias a aplicar en el transporte marítimo de estas materias están recogidas en la clase 7 del Código IMDG.</li> </ul>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII. 16</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON MATERIALES RADIATIVOS (Mercancías peligrosas Clase 7)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. Cuando se advierta que en un bulto de materiales radiactivos se hayan podido producir escapes, se limitará el acceso a dicho bulto.	Personal de la zona
3. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en la emergencia.	
4. Se llamará con urgencia a un especialista. Se comunicará con: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Delegación del Gobierno de la Junta en Cádiz.</li> <li>- Centro de Coordinación de Emergencias (CECEM 112-Andalucía).</li> <li>- Subdelegación del Gobierno en Cádiz.</li> <li>- Consejo de Seguridad Nuclear (SALEM).</li> </ul>	Director del Puerto
5. Se suspenderá la expedición de aquellos bultos que presenten escapes superiores a los límites admisibles.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de intervención
6. En caso de incendio se activará la alarma y el personal no necesario para la extinción deberá mantenerse alejado 50 metros, por lo menos y a barlovento del lugar del accidente.	Personal en la zona
7. No entrar en la zona de emergencia, salvo en el caso de que fuera necesario auxilios al personal afectado y permanecer en ella el tiempo más corto posible.	
8. Utilizar equipos de respiración autónoma con presión positiva y trajes de protección.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención
9. En caso de incendio, combatirlo a la máxima distancia posible, empleando extintores de polvo químico, de CO <sub>2</sub> o de espuma en pequeños incendios, y agua pulverizada con mangueras o monitores y controlar el agua empleada en la extinción antes de su evacuación en incendios importantes	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <b>Puerto de la Bahía de Cádiz</b> <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII. 16</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON MATERIALES RADIATIVOS (Mercancías peligrosas Clase 7)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>10. Si se sospecha daños al personal por contaminación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Llamar urgentemente a un médico.</li> <li>- Si puede hacerse sin lastimar a la persona afectada, quitarle ropas y zapatos contaminados, aislando éstos, y envolverle en una manta ante de su traslado al hospital.</li> <li>- Si se aprecian quemaduras en los ojos, lavarlos inmediatamente con agua fría, utilizando un vaso ocular, o con un preparado salino estéril si se dispone de él. Posteriormente, llevar a la persona afectada a un oftalmólogo.</li> <li>- Si no se han producido lesiones, quitarle igualmente trajes y zapatos contaminados y duchar a la víctima con agua y jabón.</li> </ul>	<p>Grupo de Asistencia Sanitaria</p>
<p>11. El personal que haya intervenido en las operaciones no deberá abandonar la zona hasta que se tomen las medidas oportunas por parte de los Organismos de Protección Civil y Nuclear competentes.</p>	<p>Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención</p>
<p>12. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.</p>	<p>Grupo de Intervención</p>
<p>13. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAAE.</p>	<p>Puesto de Mando Avanzado</p>
<p>14. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.</p>	<p>Puesto de Mando Avanzado</p>
<p>15. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.</p>	<p>Grupo de Intervención</p>
<p>16. Iniciar las labores de Post-emergencia.</p>	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII. 17</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS CORROSIVAS (Mercancías peligrosas Clase 8)</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>


<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
· Clase 8 (Sustancias corrosivas)

<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Formación de gases irritantes y corrosivos.</li> <li>· Formación de vapores tóxicos.</li> <li>· Formación de nube inflamable.</li> </ul>


<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Química total.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Mantener estos bultos lejos de productos alimenticios y de lo susceptible de incendio o explosión.</li> <li>· Mantener la prohibición de fumar.</li> <li>· Disponer de material inerte.</li> </ul>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autonoma de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII. 17</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS CORROSIVAS (Mercancías peligrosas Clase 8)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. En caso de derrame o goteo no tocar el producto.	Personal de la zona Grupo de Intervención
3. Equiparse con los equipos de protección adecuados.	Grupo de Intervención
4. Tapar y contener el derrame con arena limpia y seca.	
5. En caso de incendio emplear extintores de polvo seco y otros adecuados. En el caso de grandes incendios apartar los bultos o contenedores no afectados y utilizar medios de extinción adecuados.	
6. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria.
7. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	Personal de la zona
8. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	
9. En caso de fugas en tuberías o recipientes:	Grupo de Intervención
9.1 Taponar y detener la fuga con materiales adecuados.	
9.2 Poner en marcha todos los mecanismos disponibles de corte de flujo.	
9.3 Aislar la zona de fuga, sobre todo:	
- Puntos calientes.	
- Protegiendo las entradas de aire a los edificios (para equipos de aire acondicionado).	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autonómica de Puerto de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII. 17</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS CORROSIVAS (Mercancías peligrosas Clase 8)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
10. Diluir la fuga con agua (preferentemente en forma de niebla).	Grupo de Intervención
11. Si se ha producido un charco que emita vapores tóxicos:	
11.1 Intentar confinar el derrame.	
11.2 Inundar con espuma la superficie derramada.	
11.3 Evitar la entrada del producto en alcantarillas y tomas de agua.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención
12. Bloquear el equipo fuente de la fuga o derrame e incluso parar los equipos para eliminar la misma.	
13. Si hay riesgo de incendio y/o explosión:	
13.1 Usar Equipo de Protección adecuado (Nivel 2: CBPC).	
13.2 Mantener una distancia de seguridad para aproximación al derrame.	
13.3 Diluir derrame y aislarlo de los puntos calientes.	
13.4 Preparar tramos de mangueras para acompañar a las personas que vayan a cerrar las válvulas manuales.	
13.5 Refrigerar los recipientes con agua pulverizada, diluir con cortinas de agua.	
14. Evitar que llegue el producto a alcantarillas y tomas de agua.	
15. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	
16. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAAE.	Puesto de Mando Avanzado
17. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención
18. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	
19. Iniciar las labores de Post-emergencia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.18</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS (Mercancías peligrosas Clase 9)</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
· Clase 9 (Sustancias peligrosas varias)


<b>RIESGO</b>
· Riesgo Químico.

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
· Equipos de Protección Química.

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Etiquetar la sustancia si es envasada.</li> <li>· Si es inflamable, prohibir fumar.</li> <li>· Evitar la formación de polvos con las mercancías irritantes.</li> </ul>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.18</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>EMERGENCIA CON SUSTANCIAS PELIGROSAS VARIAS (Mercancías peligrosas Clase 9)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al operador de comunicación en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. Evitar la posibilidad de chispas u otra fuente de ignición si la sustancia es inflamable.	
3. En caso de derrame, proceder según el Procedimiento General de Actuación ante Emergencias de sustancias corrosivas.	Grupo de Intervención
4. Evitar la posible producción de polvo.	
5. En caso de incendio, utilizar extintores de polvo seco u otro apropiado.	
6. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria.
7. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	
8. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	Personal en la zona
9. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	Grupo de Intervención
10. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAE.	Puesto de Mando Avanzado
11. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
12. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
13. Iniciar las labores de Post-emergencia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.19</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>EMERGENCIA CON HIDROCARBUROS, GASES LICUADOS Y PRODUCTOS QUÍMICOS A GRANEL</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
· Hidrocarburos, gases licuados y productos químicos a granel.


<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Formación de nube de gas inflamable.</li> <li>· Incendio, efectos térmicos.</li> <li>· Emisión de gases y humos contaminantes y/o tóxicos.</li> <li>· Contaminación de suelos y aguas.</li> </ul>

<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipos de Protección Contra Incendios.</li> <li>· Equipo de respiración autónoma.</li> </ul>


<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
· Evitar toda fuente de ignición.

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.19</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>EMERGENCIA CON HIDROCARBUROS, GASES LICUADOS Y PRODUCTOS QUÍMICOS A GRANEL</b>		

ACTUACIÓN	RESPONSABLE
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona
1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.	Persona que detecte la emergencia
2. <b>Evitar</b> la posibilidad de chispas o de cualquier otra fuente de ignición.	Personal en la zona
3. Parar las operaciones de carga/descarga hasta que el derrame haya sido corregido.	Grupo de Intervención
4. Identificar clase de sustancia y actuar conforme al Procedimiento General de Actuación de la Clase.	
5. Activar la alarma y cerrar puertas de acceso a lugares cerrados.	
6. Equiparse con los equipos de protección adecuados.	
7. Si el derrame es líquido, dispersarlo con chorros de agua y con agua pulverizada para dispersar el gas.	
8. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal de la zona Grupo de Intervención.
9. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.	Personal de la zona
10. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.19</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>EMERGENCIA CON HIDROCARBUROS, GASES LICUADOS Y PRODUCTOS QUÍMICOS A GRANEL</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont.)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
11. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.	Grupo de Intervención
12. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAAE.	Puesto de Mando Avanzado
13. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.	Puesto de Mando Avanzado
14. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.	Grupo de Intervención
15. Iniciar las labores de Post-emergencia.	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.20</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>EMERGENCIA EN LA MANIPULACIÓN DE CONTENEDORES, VEHÍCULOS CISTERNA O TANQUES PORTÁTILES, CONTENIENDO MERCANCÍAS PELIGROSAS</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alertar al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>3. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona afectada.</li> <li>· Sustancia involucrada.</li> <li>· Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> <li>4. Actuar con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p>


<b>SUSTANCIAS MANIPULADAS</b>
· Mercancías peligrosas.

<b>RIESGO</b>
· Según mercancía (Ver Procedimiento General de Actuación ante Emergencias de la clase de sustancia en estudio).


<b>EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL</b>
· Según mercancía (Ver Procedimiento General de Actuación ante Emergencias de la clase de sustancia en estudio).

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
· Segregación de contenedores, vehículos o tanques portátiles según artículo 112 del Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.20</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>EMERGENCIA EN LA MANIPULACIÓN DE CONTENEDORES, VEHÍCULOS CISTERNA O TANQUES PORTÁTILES, CONTENIENDO MERCANCÍAS PELIGROSAS</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectar una emergencia en un terminal se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones en el CCE.</li> <li>2. Mantener la estricta prohibición de fumar y alejamiento de toda fuente de ignición o de calor, en el muelle o lugar de manipulación.</li> <li>3. En caso de derrame proceder como se especifica en el Procedimiento General de Actuación ante Emergencia de dicha clase de mercancía.</li> <li>4. En caso de incendio, enfriar el exterior del contenedor con agua pulverizada o niebla si procede. Si el responsable presenta de su conformidad, se procederá a la apertura de un agujero de 2 ó 3 centímetros de diámetro en la parte superior del contenedor, sobre el lugar más caliente, aplicando a través de éste, una lanza de aspersion, de modo que el agua alcance a todo el interior del contenedor.</li> <li>5. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.</li> <li>6. Parar todo trabajo que no sea necesario para la actuación en las emergencias.</li> <li>7. El personal sin misión asignada debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos de concentración previstos o concentrarse donde el Puesto de Mando Avanzado determine.</li> <li>8. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los Procedimientos Medioambientales.</li> <li>9. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAE.</li> <li>10. Finalizada la emergencia, proceder a la limpieza de la zona.</li> <li>11. Proceder a descontaminar trajes y equipos tras la emergencia.</li> <li>12. Iniciar las labores de Post-emergencia.</li> </ol>	<p>Persona que la detecta</p> <p>Grupo de Intervención (CBPC)</p> <p>Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención (CBPC)</p> <p>Personal de la zona Grupo de Asistencia Sanitaria</p> <p>Personal de la zona</p> <p>Grupo de Intervención</p> <p>Puesto de Mando Avanzado</p> <p>Puesto de Mando Avanzado Grupo de Intervención</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.21</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>INCENDIO EN TRANSFORMADORES/SUBESTACIONES</b>		


<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Alertar</b> al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones.</li> <li>3. <b>Informar</b> sobre características de la emergencia.</li> <li>4. <b>Actuar</b> con los medios disponibles.</li> </ol>	<p>Personal que detecta la emergencia</p>

<b>SUSTANCIA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Aceites dieléctricos.</li> <li>· PVC.</li> </ul>

<b>RIESGO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Incendio, efectos térmicos.</li> <li>· Emisión de gases y humos contaminantes/tóxicos.</li> </ul>


<b>EQUIPO DE PROTECCION PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipo de Protección Contra Incendios.</li> <li>· En espacios confinados: Equipo de Respiración Autónoma. (Para emplear por el Grupo de Intervención sólo en el caso de rescate de un posible herido)</li> </ul>

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar todo contacto con las sustancias.</li> <li>· Evitar respirar los vapores.</li> <li>· Extinguir llamas, evitar fuentes de ignición.</li> </ul>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.21</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>INCENDIO EN TRANSFORMADORES/SUBESTACIONES</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en zona afectada
1. En caso de víctimas y heridos evacuarlos de la zona conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.	Grupo de Intervención (CBPC)
2. En caso de existencia de fuego en la subestación/ transformador.	Grupo de Intervención
2.1 Dirigirse a la subestación y comprobar la existencia de humo.	
2.2 Bajo ningún concepto se entrará en la subestación.	
2.3 Proceder a avisar a la Ayuda Exterior (Protección Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado).	Puesto de Mando Avanzado
3. Desalojar el área y evitar inhalar los humos producidos por el incendio.	Personal en zona afectada
4. Cortar el suministro eléctrico.	Grupo de Intervención
5. No emplear en la extinción agua hasta que se haya garantizado el corte de suministro eléctrico.	Grupo de Intervención (CBPC)
6. Si la subestación/transformador afectado está protegido con sistemas automáticos de extinción:	
6.1 Asegurarse que el sistema se ha activado automáticamente.	
6.2 En caso contrario, intentar activar el sistema de forma manual.	



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.22</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>EXPLOSIONES</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Alertar</b> al personal de la zona.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones.</li> <li>3. <b>Informar</b> sobre características de la emergencia.</li> <li>4. <b>Actuar</b> con los medios disponibles.</li> </ol>	Personal que detecta la emergencia


<b>EQUIPO DE PROTECCION PERSONAL</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Equipo de Protección Contra Incendios.</li> <li>· En espacios confinados: Equipo de Respiración Autónoma. (Para emplear por el Grupo de Intervención sólo en el caso de rescate de un posible herido)</li> </ul>

<b>PRECAUCIONES GENERALES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Evitar todo contacto con las sustancias.</li> <li>· Evitar respirar los vapores.</li> <li>· Extinguir llamas, evitar fuentes de ignición.</li> </ul>

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
0. No arriesgarse inútilmente.	Personal en la zona Grupo de Intervención
1. En caso de víctimas y heridos evacuarlos de la zona conforme al procedimiento de Primeros Auxilios.	Personal en la zona Grupo de Intervención
2. Si se prevén nuevas o próximas explosiones, evacuar la zona. Refugiarse en lugar seguro a salvo de proyectiles y onda expansiva.	Personal en la zona Grupo de Intervención (CBPC)




## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS EN LAS ZONAS DE SERVICIO DE CONCESIONES**


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.23</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>ACCIDENTE EN UNA CONCESIÓN</b>		

<b>AVISO DE EMERGENCIA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Alertar</b> al personal de la concesión.</li> <li>2. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones.</li> <li>3. <b>Informar</b> sobre características de la Emergencia.</li> <li>4. <b>Actuar</b> coordinados y bajo la responsabilidad del mando de la concesión con los medios disponibles en la concesión.</li> </ol>	<p>Personal que detecta la emergencia</p>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.23</b>	<b>Pág. 2/4</b>
<b>ACCIDENTE EN UNA CONCESIÓN</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p><b>NOTA IMPORTANTE:</b></p> <p>La actuación de la APBC será de apoyo y coordinación con los medios de la concesión. Para ello actuará según los procedimientos generales bajo el mando y coordinación de la concesión.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>0. No arriesgarse inútilmente.</li> <li>1. Evacuar a afectados de la zona conforme al Procedimiento de Primeros Auxilios.</li> <li>2. Parar trabajos que no sean necesarios para la actuación ante la emergencia.</li> <li>3. El personal no esencial debe abandonar el área en dirección transversal a la del viento y agruparse en los puntos que les indiquen el Grupo de Intervención de la concesión localizados fuera de las zonas afectadas y de la dirección del viento o concentrarse donde se determine y comunique.</li> <li>4. En fuegos de gran magnitud, proceder a avisar a Director del Puerto y pedir Ayuda Exterior.</li> <li>5. Durante la actuación del Grupo de Intervención, y de la Ayuda Exterior deberán: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Equiparse con Equipos de Protección Contra Incendios.</li> <li>- Actuar conforme a lo especificado en la Ficha de Datos de Seguridad de la Sustancia.</li> </ul> </li> <li>6. Restringir, en la medida de lo posible, el acceso a la zona afectada.</li> <li>7. No iniciar labores de extinción en las proximidades de <b>EQUIPOS DE TENSIÓN</b> hasta haber asegurado el corte de suministro eléctrico de la zona. Si no es posible hacerlo: <ol style="list-style-type: none"> <li>7.1 No utilizar chorros de agua. El agua sólo debe usarse pulverizada.</li> </ol> </li> </ol>	<p style="text-align: center;">Personal de la Concesión</p> <p style="text-align: center;">Dirección Plan de la concesión</p> <p style="text-align: center;">Grupo o Equipo de Intervención de la concesión</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.23</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>ACCIDENTE EN UNA CONCESIÓN</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>7.2 No andar sobre charcos de agua en contacto con equipos en tensión.</p> <p>7.3 En fuegos pequeños, apagar con extintores de CO<sub>2</sub>, o de polvo químico seco si el equipo eléctrico está seriamente dañado o es irrecuperable.</p> <p>8. Actuar con elementos fijos y/o portátiles disponibles para confinar el fuego. En exterior, actuar con viento a favor.</p> <p>9. Refrigerar equipos expuestos al fuego.</p> <p>10. Extinguir con agentes adecuados conforme a lo indicado en la Ficha de Seguridad de la sustancia involucrada.</p> <p>11. Si la zona afectada está protegida con sistemas automáticos de extinción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Asegurarse que el sistema se ha activado automáticamente.</li> <li>- En caso contrario, intentar activar el sistema de forma manual.</li> <li>- Refrigerar equipos expuestos al fuego si no son cubiertos por el sistema de extinción.</li> </ul> <p>12. Si la zona no está protegida con sistemas automáticos de extinción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Atacar la base del incendio con los medios de extinción adecuados a la sustancia involucrada en el incendio.</li> <li>- Refrigerar los equipos expuestos al fuego.</li> </ul> <p>13. Si hay derrames de productos, intentar parar la fuga y/o suministro, intentar su contención y evitar que alcance la red de drenajes o se introduzca por rejillas. Evitar que se propague el incendio a niveles inferiores del edificio.</p>	<p>Grupo de Intervención de la concesión</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.23</b>	<b>Pág. 4/4</b>
<b>ACCIDENTE EN UNA CONCESIÓN</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
14. Tras la extinción del fuego, recoger efluentes contaminados (vertido y agentes extintores), y gestionarlos adecuadamente. Evitar que lleguen en alcantarillas y tomas de agua.	Grupo de Intervención de la concesión
15. Proceder a la limpieza de la zona. Las aguas contaminadas en ningún momento se incorporarán a la red de pluviales.	
16. Una vez controlada la situación de emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará del hecho al DPAE.	Mando de Intervención de la concesión

## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS MARÍTIMAS**

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.24</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>ACCIDENTE MARÍTIMO</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>1. Al recibir aviso de emergencia por un accidente marítimo, el Operador de Comunicaciones procederá a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar al Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria, a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente y al Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, informando éste a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
<p>2. En función de los datos recogidos, activará el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente, actuando conforme a la operatividad establecida en el presente Plan.</p>	DPAE
<p>3. Si la emergencia es evaluada como de Nivel 3, el Operador de Comunicaciones realiza el Plan de Llamadas para establecer la operatividad completa.</p>	Operador de Comunicaciones
<p>4. Desplegar los medios, materiales y humanos existentes en el Puerto de la Bahía de Cádiz para el control y supresión de la situación de emergencia ocurrida desde tierra.</p>	Puesto de Mando Avanzado
<p>5. Coordinar y apoyar la actuación conforme a las instrucciones de Capitanía Marítima.</p>	Director del Puerto

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.25</b>	<b>Pág. 1/6</b>
<b>INCENDIO/EXPLOSIÓN EN BUQUE O EMBARCACIÓN</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. En caso de <b>incendio en buque atracado</b> :	
5.1. Movilizar los medios contra incendios, materiales y humanos para control y supresión del incendio, desde tierra.	DPAE
5.2. Equiparse con los equipos de protección adecuados.	Grupo de Intervención
5.3. Desplazarse a la zona próxima al buque, y teniendo en cuenta la clase de sustancia que transporta, actuar conforme al procedimiento específico de la sustancia.	
5.4. En caso de víctimas y heridos, atenderles conforme al procedimiento de primeros auxilios, y solicitar, en caso necesario, la movilización de ambulancias	Grupo Asistencia Sanitaria
5.5. Si hay personas en el agua, movilizar embarcaciones menores y coordinar el desembarque y concentración.	DPAE
5.6. Controlar el acceso al lugar de la emergencia de cualquier persona o vehículo.	Tráfico y Evacuación
5.7. Intentar atajar el aporte de sustancia si el fuego está en el agua.	Grupo de Intervención

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**INCENDIO/EXPLOSIÓN EN BUQUE O EMBARCACIÓN**

ACTUACIÓN (Cont. I)	RESPONSABLE
<p>5.8. Tener en cuenta las siguientes situaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Si hay otros buques amenazados en las proximidades.</li> <li>- Si el incendio amenaza la zona contigua al Puerto.</li> </ul>	<p align="center">DPAE</p>
<p>5.9. Movilizar medios adicionales para el control y supresión de la emergencia.</p>	
<p>5.10. En caso necesario, proceder al desalojo de la zona.</p>	<p>Tráfico y Evacuación</p>
<p>5.11. Estudiar la posibilidad de sacar el buque del Puerto si fuera necesario.</p>	<p align="center">DPAE</p>
<p>6. En caso de <b>explosión en buque atracado</b>:</p>	
<p>6.1. Si tras la explosión, se ha producido un incendio en el buque, desplegar los medios materiales y humanos para el control y supresión del incendio desde tierra.</p>	<p align="center">Grupo de Intervención</p>
<p>6.2. En caso de víctimas y heridos, actuar conforme al procedimiento de primeros auxilios, y solicitar, en caso necesario, la movilización de ambulancias.</p>	<p align="center">Grupo de Asistencia Sanitaria</p>
<p>6.3. Si hay personas en el agua, movilizar embarcaciones menores y coordinar el desembarque y concentración.</p>	<p align="center">Grupo de Intervención</p>
<p>6.4. Controlar el acceso al lugar de la emergencia de cualquier persona o vehículo.</p>	<p>Tráfico y Evacuación</p>
<p>6.5. Si se prevén explosiones en un buque atracado, evacuar la zona. Refugiarse en un lugar seguro a salvo de proyectiles y onda expansiva.</p>	<p align="center">Grupo de Intervención</p>
<p>6.6. Si se prevén explosiones, evacuar la zona. Refugiarse en un lugar seguro a salvo de proyectiles y onda expansiva.</p>	<p align="center">Grupo de Intervención</p>
<p>6.7. Si se ha producido una nube tóxica, informarse sobre la dirección del viento, movilizar remolcadores con medios CI y alertar a Protección Civil</p>	<p align="center">DPAE</p>
<p>6.8. Prestar atención a posibles situaciones de riesgo derivadas de la explosión (vertidos o fugas tóxicas, incendios, etc.).</p>	<p align="center">Grupo de Intervención</p>
<p>6.9. En caso de contaminación del medio hídrico y suelos, actuar conforme a los procedimientos específicos de medio ambiente.</p>	

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**INCENDIO/EXPLOSIÓN EN BUQUE O EMBARCACIÓN**

ACTUACIÓN (Cont. II)	RESPONSABLE
<p>7. En caso de <b>incendio en buque fondeado o en navegación</b>:</p> <p>7.1. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.</p> <p>7.2. Si hay personas en el agua, movilizar embarcaciones menores y coordinar el desembarque y concentración.</p> <p>7.3. En el caso de que se vaya a proceder al abandono del buque, alertar a los buques de la zona y movilizar al Servicio Marítimo de la Guardia Civil y al Servicio de Vigilancia Aduanera.</p> <p>7.4. Estudiar la situación, para convocar el Comité de Emergencia.</p>	<p>Servicios de Emergencia Plan del Puerto</p> <p>DPAE</p>
<p>8. En caso de <b>explosión en buque fondeado o en navegación</b>:</p> <p>8.1. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.</p> <p>8.2. Si hay personas en el agua, movilizar embarcaciones menores y coordinar el desembarque y concentración.</p> <p>8.3. Si se ha producido una nube tóxica, informarse sobre la dirección del viento, movilizar remolcadores con medios CI y alertar a Protección Civil.</p> <p>8.4. Avisar y alertar al tráfico de buques en la zona.</p> <p>8.5. Movilizar remolcadores si existe riesgo de hundimiento inminente.</p>	<p>Servicios de Emergencia Plan del Puerto</p> <p>DPAE</p>
<p>9. Una vez controlada la emergencia, el Puesto de Mando Avanzado informará el hecho al DPAE.</p>	<p>Puesto de Mando Avanzado</p>
<p>No obstante, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	







**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**INCENDIO/EXPLOSIÓN EN BUQUE O EMBARCACIÓN**


<b>ACTUACIÓN (Cont. IV)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>12. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto:</b></p> <p>12.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>12.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>12.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p> <p>13. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio:</b></p> <p>13.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>13.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>13.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>13.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p> <p>14. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales:</b></p> <p>14.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>14.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>14.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>14.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p> <p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p> <p>Administración Marítima</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.25</b>	<b>Pág. 6/6</b>
<b>INCENDIO/EXPLOSIÓN EN BUQUE O EMBARCACIÓN</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. V)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>15. Cuando un buque presenta <b>peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave</b>, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto:</p> <p>15.1 Dará informe previo a la APBC de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</p> <p>15.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>15.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>16. Cuando un <b>buque pueda quedar atracado y sin tripulación</b>:</p> <p>16.1 Dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque.</p> <p>16.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>16.3 Cambiará de atraque o fondeo.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.26</b>	<b>Pág. 1/5</b>
<b>COLISIÓN DE BUQUES (CONTRA ELEMENTOS FIJOS, ELEMENTOS FONDEADOS, ETC) Y/O ABORDAJE</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable / Jefe de Turno (Servicio / Equipo) de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente, y en su caso, convocar al Comité Técnico Asesor.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Movilizar los remolcadores necesarios para trasladar el buque hasta una zona de varada designada.	DPAE
6. Parar trabajos en la zona, que no sean necesarios para la actuación en la emergencia.	Personal de la zona
7. El Grupo de Intervención deberá: <ul style="list-style-type: none"> <li>7.1 Equiparse con los Equipos de Protección adecuados.</li> <li>7.2 Desplazarse al lugar de la emergencia y esperar instrucciones.</li> </ul>	Grupo de Intervención
8. En caso de abordaje: <ul style="list-style-type: none"> <li>8.1. En el caso de naufragos, movilizar las embarcaciones necesarias para su recogida; y localizar a los consignatarios.</li> <li>8.2. En caso de víctimas y heridos ante un supuesto abordaje, movilizar las asistencias necesarias.</li> </ul>	DPAE


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.26</b>	<b>Pág. 2/5</b>
<b>COLISIÓN DE BUQUES (CONTRA ELEMENTOS FIJOS, ELEMENTOS FONDEADOS, ETC) Y/O ABORDAJE</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
8.3. Movilizar algún remolcador si existe riesgo de hundimiento inminente.  8.4. Si se produce incendio/explosión, actuar conforme al Procedimiento General de Actuación VII.25.	DPAE
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.26</b>	<b>Pág. 4/5</b>
<b>COLISIÓN DE BUQUES (CONTRA ELEMENTOS FIJOS, ELEMENTOS FONDEADOS, ETC) Y/O ABORDAJE</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. III)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>11. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto</b>:</p> <p>11.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>11.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>11.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>12. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio</b>:</p> <p>12.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>12.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>12.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>12.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>13. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales</b>:</p> <p>13.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>13.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>13.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>13.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Administración Marítima</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.26</b>	<b>Pág. 5/5</b>
<b>COLISIÓN DE BUQUES (CONTRA ELEMENTOS FIJOS, ELEMENTOS FONDEADOS, ETC) Y/O ABORDAJE</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. IV)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>14. Cuando un buque presenta <b>peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave</b>, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto:</p> <p>14.1 Dará informe previo a la APBC de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</p> <p>14.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>14.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>15. Cuando un <b>buque pueda quedar atracado y sin tripulación</b>:</p> <p>15.1 Dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque.</p> <p>15.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>15.3 Cambiará de atraque o fondeo.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.27</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>VARADA / AVERÍAS O PARADA DE MÁQUINAS A BORDO / ABANDONO DE BUQUE</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Avisar y alertar al tráfico de buques en la zona.	DPAE
6. Averiguar el estado y número de personas a bordo, tipo y cantidad de mercancía (si MMPP), cantidad de combustible y aceites, partes afectadas del buque, tipo de fondo, posibilidad de utilizar medios propios del buque, energía, propulsión y maquinillas.	
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.27</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>VARADA / AVERÍAS O PARADA DE MÁQUINAS A BORDO / ABANDONO DE BUQUE</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>9. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto:</b></p> <p>9.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>9.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>9.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>10. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio:</b></p> <p>10.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>10.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>10.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>10.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>11. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales:</b></p> <p>11.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>11.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>11.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>11.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Administración Marítima</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.27</b>	<b>Pág. 4/4</b>
<b>VARADA / AVERÍAS O PARADA DE MÁQUINAS A BORDO / ABANDONO DE BUQUE</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. III)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>12. Cuando un buque presenta <b>peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave</b>, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto:</p> <p>12.1 Dará informe previo a la APBC de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</p> <p>12.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>12.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>13. Cuando un <b>buque pueda quedar atracado y sin tripulación</b>:</p> <p>13.1 Dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque.</p> <p>13.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>13.3 Cambiará de atraque o fondeo.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**DAÑOS A LA ESTRUCTURA DEL BUQUE (GRIETAS, VÍAS DE AGUA)**

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Si el buque no es capaz por sus propios medios de achicar la entrada de agua, avisar a bomberos, como primera medida, para que actúen con sus bombas. Las bombas de achique de los bomberos también pueden ser trasladadas en remolcadores hasta el buque.	DPAE
6. Averiguar número de personas a bordo y su posibilidad de evacuación, descripción de la avería, partes del buque afectadas y medios a bordo para controlar la vía de agua, y si existe posibilidad de derrame de hidrocarburo u otra mercancía al agua.	
Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:	



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.28</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>DAÑOS A LA ESTRUCTURA DEL BUQUE (GRIETAS, VÍAS DE AGUA)</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>9. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto</b>:</p> <p>9.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>9.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>9.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>10. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio</b>:</p> <p>10.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>10.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>10.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>10.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**DAÑOS A LA ESTRUCTURA DEL BUQUE (GRIETAS, VÍAS DE AGUA)**


ACTUACIÓN (Cont. III)	RESPONSABLE
<p>11. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales:</b></p> <p>11.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>11.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>11.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>11.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Administración Marítima</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>12. Cuando un buque presenta peligro de <b>hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave</b>, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto:</p> <p>12.1 Dará informe previo a la APBC de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</p> <p>12.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>12.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>13. Cuando un buque pueda <b>quedar atracado y sin tripulación:</b></p> <p>13.1 Dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque.</p> <p>13.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>13.3 Cambiará de atraque o fondeo.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.29</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>VUELCO / HUNDIMIENTO</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Averiguar el número de personas a bordo, y si se han utilizado, chalecos, balsas o botes salvavidas, tipo de carga y cantidad de combustible a bordo, existencia de radiobaliza.	DPAE
6. Averiguar tipo de mercancía y posible derrame de hidrocarburos.	
Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:	




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.29</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>VUELCO / HUNDIMIENTO</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>9. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto</b>:</p> <p>9.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>9.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>9.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>10. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio</b>:</p> <p>10.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>10.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>10.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>10.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.29</b>	<b>Pág. 4/4</b>
<b>VUELCO / HUNDIMIENTO</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. III)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>11. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales:</b></p> <p>11.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>11.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>11.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>11.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Administración Marítima</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>12. Cuando un buque presenta <b>peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave</b>, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto:</p> <p>12.1 Dará informe previo a la APBC de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</p> <p>12.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>12.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>13. Cuando un <b>buque pueda quedar atracado y sin tripulación:</b></p> <p>13.1 Dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque.</p> <p>13.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>13.3 Cambiará de atraque o fondeo.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.30</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>BUQUE A LA DERIVA, O GARREANDO, EN ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.</li> <li>2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul> </li> <li>3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.</li> <li>4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.</li> <li>5. Avisar y mantener contacto con el buque por VHF.</li> <li>6. Avisar a los demás buques en las proximidades.</li> <li>7. Averiguar descripción de la avería.</li> </ol>	<p>Persona que detecte la emergencia Buque Operador de Comunicaciones</p> <p>Servicios de Emergencia Plan del Puerto</p> <p>DPAE</p>
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.30</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>BUQUE A LA DERIVA, O GARREANDO, EN ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>10. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto</b>:</p> <p>10.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>10.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>10.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>11. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio</b>:</p> <p>11.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>11.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>11.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>11.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**BUQUE A LA DERIVA, O GARREANDO, EN ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO**


<b>ACTUACIÓN (Cont. III)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>12. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales:</b></p> <p>12.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>12.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>12.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>12.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p style="text-align: center;">Administración Marítima</p> <p style="text-align: center;">Capitán Marítimo</p> <p style="text-align: center;">Director del Puerto</p>
<p>13. Cuando un buque presenta <b>peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave</b>, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto:</p> <p>13.1 Dará informe previo a la APBC de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario.</p> <p>13.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>13.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p style="text-align: center;">Capitán Marítimo</p> <p style="text-align: center;">Director del Puerto</p>
<p>14. Cuando un <b>buque pueda quedar atracado y sin tripulación:</b></p> <p>14.1 Dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque.</p> <p>14.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>14.3 Cambiará de atraque o fondeo.</p>	<p style="text-align: center;">Capitán Marítimo</p> <p style="text-align: center;">Director del Puerto</p>




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.31</b>	<b>Pág. 1/4</b>
<b>DAÑOS AL MEDIOAMBIENTE (VERTIDOS POR AVERÍAS, EN OPERACIONES DE SUMINISTRO O CAÍDA DE MERCANCÍAS)</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Averiguar el estado y número de personas a bordo, tipo y cantidad de mercancía (si MMPP), cantidad de combustible y aceites, partes afectadas del buque, tipo de fondo, posibilidad de utilizar medios propios del buque, energía, propulsión y maquinillas.	DPAE
6. Posibilidad de trasiego de lastre, averiguar sonda alrededor del casco.	
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.31</b>	<b>Pág. 3/4</b>
<b>DAÑOS AL MEDIOAMBIENTE (VERTIDOS POR AVERÍAS, EN OPERACIONES DE SUMINISTRO O CAÍDA DE MERCANCÍAS)</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>9. Cuando por razón de la emergencia se requiera la <b>arribada forzosa de un buque a puerto</b>:</p> <p>9.1 Verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que, en su caso, deberán cumplirse para la misma.</p> <p>9.2 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>9.3 En caso de discrepancia, determinará el lugar de fondeo y cambiará fondeo de otros buques.</p>	<p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>
<p>10. Cuando un buque <b>requiera acogida en lugar de refugio</b>:</p> <p>10.1 Adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio.</p> <p>10.2 Ejecutará las medidas encomendadas por el Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.</p> <p>10.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>10.4 En caso de discrepancia, determinará el lugar de atraque o fondeo y cambiará atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Director General de la Marina Mercante</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.31</b>	<b>Pág. 4/4</b>
<b>DAÑOS AL MEDIOAMBIENTE (VERTIDOS POR AVERÍAS, EN OPERACIONES DE SUMINISTRO O CAÍDA DE MERCANCÍAS)</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. III)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>11. Cuando un <b>buque que porta mercancías peligrosas/radiactivas, presenta averías o daños, o presente condiciones excepcionales:</b></p> <p>11.1 En caso de portar sustancias radiactivas, ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio puede tener efectos peligrosos.</p> <p>11.2 Para el resto de situaciones, fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos.</p> <p>11.3 Coordinará y controlará el tráfico portuario.</p> <p>11.4 Determinará el cambio de atraque o fondeo de otros buques.</p>	<p>Administración Marítima</p> <p>Capitán Marítimo</p> <p>Director del Puerto</p>

## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS CON DAÑOS ESPECIALES**

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.32</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>TODOS TIPO DE DAÑOS PERSONALES (PERSONAL EN TIERRA, TRIPULACIÓN Y PASAJE)</b>		


<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. En caso de ser necesario, coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas y minimizar las consecuencias de la emergencia.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Averiguar número de personas en tierra y/o a bordo.	DPAE
6. En caso de víctimas o heridos actuar conforme al Procedimiento General de Actuación VII.8 Primeros Auxilios y solicitar, en caso necesario, la movilización de ambulancias.	Grupo de Asistencia Sanitaria
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, en caso de implicación de buque, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.33</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>VÍCTIMA POR ACCIDENTE DE TRÁFICO EN CARRETERA O A CAUSA DEL FERROCARRIL</b>		


<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. En caso de víctimas o heridos, actuar conforme al Procedimiento General de Actuación VII.8 Primeros Auxilios y solicitar, en caso necesario, la movilización de ambulancias.	Grupo de Asistencia Sanitaria



<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.34</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>EMERGENCIA SANITARIA A BORDO</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Averiguar número de personas a bordo en caso de requerirse operaciones de salvamento.	DPAE
6. En caso de contagio por COVID actuar de acuerdo al protocolo COVID definido en el Puerto.	
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.35</b>	<b>Pág. 1/2</b>
<b>CAÍDA AL MAR DE TRIPULANTE O PASAJERO</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar al Operador de Comunicaciones en el CCE del Puerto.	Persona que detecte la emergencia Buque
2. Al recibir aviso de emergencia en el CCE del Puerto, el Operador de Comunicaciones procederá a informar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable   Jefe de Servicio / Equipo / Turno de la Policía Portuaria.</li> <li>- Jefa de Unidad Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>- El Centro de Coordinación de Salvamento de Cádiz, que informa a Capitanía Marítima.</li> </ul>	Operador de Comunicaciones
3. Activar el Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz en el Nivel de Emergencia correspondiente.	DPAE
4. Coordinarse y prestar la ayuda que se demande desde la Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto
5. Avisar rápidamente a cualquier embarcación que haya disponible en las cercanías y coordinar el desembarque y concentración.	DPAE
6. Avisar a embarcaciones que estén en movimiento en la zona para evitar un accidente mayor	
7. En caso de víctimas o heridos actuar conforme al Procedimiento General de Actuación VII.8 Primeros Auxilios y solicitar, en caso necesario, la movilización de ambulancias.	Grupo de Asistencia Sanitaria
<p>Adicionalmente, y atendiendo a lo dispuesto en el <b>Convenio entre la Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público de Puertos del Estado</b> para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del Sistema Portuario de titularidad estatal, la delimitación de responsabilidades será la siguiente:</p>	



## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS ESPECIALES**




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.36</b>	<b>Pág. 2/4</b>
<b>FENÓMENO NATURAL PELIGROSO</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>5. Verificar el estado y la seguridad de:</p> <p>5.1 Instalaciones en general.</p> <p>5.2 Equipos o accesorios que puedan ser desplazados como consecuencia del fenómeno natural previsto. Prestar especial atención a estructuras y construcciones de tipo temporal (por ejemplo: casetas de construcción, andamios, etc.), y equipos móviles y vehículos ubicados en el exterior.</p> <p>5.3 Trasladar a zonas protegidas equipos y materiales delicados o que tengan riesgos al contacto con el agua.</p> <p>5.4 Hacer acopio de material como linternas, baterías, prendas de protección frente al agua, etc.</p> <p>5.5 Equipos que puedan ser de gran utilidad en caso de emergencia: sistemas auxiliares de suministro eléctrico, sistemas de iluminación autónomos, equipos de comunicaciones (emisoras, teléfonos móviles), bombas de achique de agua.</p> <p>5.6 Sistemas de drenaje de agua de lluvia (comprobar que no están bloqueados).</p> <p>5.7 Trasladar equipos móviles a niveles por encima del nivel del suelo.</p> <p>5.8 Considerar la necesidad de construir diques alrededor de equipos o elementos clasificados de alto riesgo.</p>	<p>Grupo Logístico y de Apoyo</p>









<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.37</b>	<b>Pág. 1/5</b>
<b>AMENAZA DE BOMBA</b>		

<b>ALARMA</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. El Operador de Comunicaciones informa a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente que evaluará la necesidad de avisar a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Director del Puerto.</li> <li>- Jefe de Departamento de Planificación y Explotación.</li> </ul>	CCE


<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
1. Avisar a la Guardia Civil.	DPAE
2. No se deberá arrancar equipos, ni activar interruptores o emisoras, tampoco deberá mover objetos extraños, ni usar vehículos o ascensores en la zona afectada.	Personal de la zona afectada
3. Si se detecta la presencia de algún objeto sospechoso deberá indicarlo inmediatamente al Operador de Comunicaciones, desde donde se informará al DPAE.	Personal que lo detecte
4. Se efectúan las siguientes actuaciones:	
4.1 Control del acceso y el tráfico en el Puerto de la Bahía de Cádiz, evitando la aglomeración de vehículos en la entrada.	Grupo Logístico y de Apoyo
4.2 Evacuación del personal.	Coordinadores de Área
4.3 Facilitar el acceso a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.	
4.4 Colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.	Personal del Puerto

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.37</b>	<b>Pág. 2/5</b>
<b>AMENAZA DE BOMBA</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>5. En caso de informar el comunicante acerca del <b>lugar de colocación de la bomba</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En edificios: abandonarlo, dejando puertas y ventanas abiertas.</li> <li>- Exteriores: permanecer en edificios alejados. Alejarse de la zona próxima.</li> </ul>	<p>Personal presente en la zona</p>
<p>6. <b>Evacuación del Puerto de la Bahía de Cádiz</b>, en caso de considerarse conveniente o bien aconsejable por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, se indicará el aviso de evacuación. Se procederá a la evacuación del personal realizándose el recuento en los puntos de concentración.</p>	<p>Coordinadores de Área (A designar por DPAE)</p>
<p>7. Durante la evacuación de las instalaciones se seguirán las siguientes indicaciones:</p> <p>7.1 Cesar la actividad de forma inmediata, o lo antes posible.</p> <p>7.2 Alejarse de la proximidad de vehículos.</p> <p>7.3 No recoger nada. Dejar todo como está cuando se reciba el aviso.</p> <p>7.4 Evacuar de forma rápida y fluida, evitando aglomeraciones.</p> <p>7.5 No usar vehículos propios hasta que se dé por terminada la emergencia.</p> <p>7.6 Seguir las indicaciones de los responsables de la coordinación de la evacuación.</p> <p>7.7 Si durante la evacuación se detecta la presencia de algún objeto sospechoso, comunicar su localización al Equipo de Evacuación o al DPAE. No manipular ni mover el objeto.</p>	<p>Personal afectado</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.37</b>	<b>Pág. 3/5</b>
<b>AMENAZA DE BOMBA</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>8. Informar de la decisión de evacuación a la Dirección del Puerto.</p> <p>9. En caso de información sobre la <b>hora de la explosión</b>, proceder conforme a los puntos siguientes hasta un tiempo prudencial (anterior a la hora señalada). A continuación, alejarse de la zona.</p> <p>10. La <b>búsqueda del artefacto</b>. El personal del Puerto de la Bahía de Cádiz se limitará a asesorar. La búsqueda se realizará siguiendo el orden establecido a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonas de probable ubicación, si el comunicante ha informado del lugar de colocación del artefacto.</li> <li>- Zonas en las que la localización de una bomba obligaría a evacuar el Puerto.</li> <li>- Zonas en las que la explosión de una bomba daría lugar a los mayores daños para la instalación.</li> <li>- El resto de zonas del Puerto de la Bahía de Cádiz que no hayan sido revisadas.</li> </ul> <p>11. En caso de encontrar un objeto o artefacto extraño:</p> <p>11.1 Evacuar la zona sin provocar pánico. Dejar abiertas puertas y ventanas, acordonar la zona en un radio amplio.</p> <p>11.2 No tocar el artefacto.</p> <p>11.3 No moverlo, no perforarlo, ni mojarlo.</p> <p>11.4 No pasar objetos metálicos cerca de él.</p> <p>11.5 No emplear emisoras de radio, ni teléfonos portátiles en sus inmediaciones.</p> <p>11.6 No fumar.</p>	<p style="text-align: center;">DPAE</p> <p style="text-align: center;">Personal del Puerto</p> <p style="text-align: center;">Personal de la zona</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.37</b>	<b>Pág. 4/5</b>
<b>AMENAZA DE BOMBA</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. III)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
12. La búsqueda se dará por concluida cuando se localice(n) el (los) artefacto(s) explosivo(s), o bien se hayan barrido todas las zonas y haya indicios razonables de no existencia de artefacto.	DPAE
13. En caso de <b>explosión</b> :	Personal del Puerto
13.1 No acercarse a la zona de la explosión.	
13.2 No acercarse a la valla ni al aparcamiento (posible electrificación).	
13.3 En caso de iniciarse otro accidente, proceder conforme al Procedimiento de Actuación correspondiente.	Grupo de Intervención
14. Esperar instrucciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado antes de reanudar las actividades habituales.	Personal del Puerto
15. Una vez controlada la situación se notifica el hecho al personal del Puerto de la Bahía de Cádiz, a la Dirección del Puerto, así como a las autoridades implicadas.	DPAE

**PROCEDIMIENTOS GENERALES  
DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS**

**AMENAZA DE BOMBA**

**DATOS A RECOGER POR EL RECEPTOR DE LA LLAMADA EN CASO DE  
AMENAZA DE BOMBA**

**PREGUNTAS A HACER:**

1. ¿A qué hora explotará la bomba?.
2. ¿Dónde está colocada?.
3. ¿Qué forma tiene?.
4. ¿Qué tipo de explosivo?.
5. ¿Puso Ud. la bomba?.
6. ¿Por qué?.
7. ¿Cuál es su dirección?.
8. ¿Cuál es su nombre?.

**VOZ DE LA PERSONA QUE LLAMA:**

- |               |                        |
|---------------|------------------------|
| - Calmada.    | - Nasal.               |
| - Enojada.    | - Tartamuda.           |
| - Excitada.   | - Ceceo.               |
| - Lenta.      | - Ronca.               |
| - Rápida.     | - Grave.               |
| - Baja.       | - Estridente.          |
| - Alta.       | - Despejando garganta. |
| - Risa.       | - Respiración honda.   |
| - Llorando.   | - Quebrantada.         |
| - Normal.     | - Disfrazada.          |
| - Clara.      | - Acento.              |
| - Susurrando. | - Conocida.            |

Si la voz es conocida, ¿A quién se le parece?

**PALABRAS EXACTAS DE LA AMENAZA**

---

---

---

---

---

**RUIDOS DE FONDO**

- |              |                       |
|--------------|-----------------------|
| - Altavoces. | - Maquinaria oficina. |
| - Voces.     | - Maquinaria fábrica. |
| - Música.    | - Ruidos de animales. |
| - Local.     | - Ruidos callejeros.  |
| - Cabina.    | - Larga distancia.    |
| - Motor.     | - Ruidos caseros.     |
| - Otros.     |                       |

**LENGUAJE DE LA AMENAZA**

- |               |                  |
|---------------|------------------|
| - Correcto.   | - Incoherente.   |
| - Educado.    | - Grabado.       |
| - Obsceno.    | - Mensaje leído. |
| - Irracional. |                  |

Edad \_\_\_\_\_

Sexo de la persona que llama

Número donde se recibió la llamada \_\_\_\_\_

Duración de la llamada

Fecha \_\_\_\_\_

Hora


**NOTAS:**

---

---

---




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.38</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>ACCIDENTE DE TRANSPORTE EN EL EXTERIOR DEL PUERTO</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
3. Disponer los medios que se estimen necesarios para asegurar la zona que pueda verse afectada.	DPAE. Puesto de Mando Avanzado
4. Por expreso requerimiento de la Autoridad Competente, se podrá autorizar la colaboración de los medios materiales y humanos de que dispone las instalaciones en las labores de control y supresión de la situación de emergencia ocurrida.	DPAE
5. En caso de originarse una situación de emergencia en las instalaciones a consecuencia del accidente exterior, proceder conforme al Procedimiento de Actuación ante Emergencia correspondiente.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto






<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.39</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>INCIDENTE/ACCIDENTE EN LÍNEA ELÉCTRICA</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
5. Tener presente que el electrocutado es un conductor eléctrico mientras a través de él pase corriente.	Personal de del Puerto DPAE
6. Evaluar la posibilidad de que una evolución desfavorable afecte al Puerto de la Bahía de Cádiz. Si el Puerto de la Bahía de Cádiz puede verse afectada, notificar a los medios humanos considerados en el Plan su permanencia en estado de alerta.	
7. Si se considera necesario, cortar el tráfico en la zona afectada.	Grupo Logístico y de Apoyo
8. Disponer de los medios que se estimen necesarios para asegurar la zona que puede verse afectada.	
9. Por expreso requerimiento de la Autoridad Competente, se podrá autorizar la colaboración de los medios materiales y humanos de que dispone el Puerto de la Bahía de Cádiz en las labores de control y supresión de la situación de emergencia ocurrida.	DPAE
10. En caso de originarse una situación de emergencia en el Puerto de la Bahía de Cádiz a consecuencia del accidente exterior, proceder conforme al Procedimiento de Actuación ante Emergencia correspondiente.	Servicios de Emergencia Plan del Puerto

## **PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN MEDIOAMBIENTALES**

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 Puerto de la Bahía de Cádiz <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.40</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>CONTAMINACIÓN DEL MEDIO HÍDRICO</b>		


<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de detectarse un derrame o vertido contaminante al medio hídrico procedente de Zonas de Servicio de la APBC se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones y Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>2. <b>Informar</b> sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación personal.</li> <li>- Zona afectada.</li> <li>- Sustancia involucrada.</li> <li>- Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> </ol>	<p>Persona que lo detecte</p>

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avisar al Director del Puerto.</li> <li>2. Solicitar la valoración de la extensión del derrame de la sustancia contaminante en el mar, e informar a Capitanía Marítima.</li> <li>3. Coordinarse con Capitanía Marítima de Cádiz a fin de salvar vidas, minimizar las consecuencias de la emergencia, preservar el medio ambiente y proteger los recursos.</li> <li>4. Atender a la posible activación por parte de la concesión del Plan Interior de Contingencia.</li> <li>5. Seguir las instrucciones que provengan del Director del Plan Interior Marítimo.</li> <li>6. Evaluar las consecuencias de la emergencia, investigar las causas y proponer medidas correctoras.</li> </ol>	<p style="text-align: center;">Operador de Comunicaciones DPAE Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente</p> <p style="text-align: center;">Servicios de Emergencia Plan del Puerto</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.41</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA</b>		


<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>En caso de que la emisión a la atmósfera de sustancias contaminantes proveniente de Zonas de Servicios de APBC origina un episodio contaminante, se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones y a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente.</li> <li>2. Informar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación personal.</li> <li>- Sustancia involucrada.</li> <li>- Magnitud.</li> <li>- Condiciones del viento.</li> </ul> </li> </ol>	<p>Persona que lo detecte</p>

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avisar al Operador de Comunicaciones.</li> <li>2. Si procede, realizar las comunicaciones previstas en el exterior.</li> <li>3. Durante la actuación se intentarán abatir los vapores y gases emitidos a la atmósfera</li> <li>4. Llevar a cabo un seguimiento de la evolución de la nube formada.</li> <li>5. Restablecida la situación normal iniciar las actuaciones, de "Fin de la Emergencia".</li> </ol>	<p>Persona que detecta la emergencia</p> <p>Operador de Comunicaciones</p> <p>Puesto de Mando Avanzado</p> <p>DPAE</p> <p>Comité Asesor</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.42</b>	<b>Pág. 1/3</b>
<b>CONTAMINACIÓN DE SUELOS</b>		

<b>AVISO</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>Ante un derrame o fuga de un producto en Zonas de Servicio de APBC que pueda contaminar por infiltración el subsuelo y/o aguas subterráneas, se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones y a la Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente</li> <li>2. <b>Informar</b> sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación personal.</li> <li>- Área(s) afectada(s).</li> <li>- Naturaleza y características de la sustancia derramada.</li> <li>- Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> </ol>	<p>Persona que lo detecte</p>

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Al objeto de evitar los posibles daños sobre las personas, en función de las características de peligrosidad de la sustancia derramada (toxicidad, corrosividad, inflamabilidad, etc.) se deberán: <ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Parar trabajos ajenos.</li> <li>1.2 Desalojar el área en dirección transversal al viento.</li> <li>1.3 Eliminar posibles fuentes de ignición.</li> </ol> </li> <li>2. Sin exponerse, intentar controlar la fuga y confinar el derrame.</li> <li>3. Si procede, realizar las comunicaciones al exterior. En caso de producirse el derrame de una sustancia caracterizada como residuo peligroso, se llevará a cabo la notificación obligatoriamente a la Autoridad Ambiental.</li> <li>4. En caso de ser necesario, solicitar la ayuda del Grupo de Intervención, que deberán: <ol style="list-style-type: none"> <li>4.1 Equiparse con Equipos de Protección adecuados.</li> <li>4.2 En coordinación con el personal de operación donde ha ocurrido el suceso, ejecutar las maniobras para atajar la fuga.</li> </ol> </li> </ol>	<p>Grupo de Intervención</p> <p>Operador de Comunicaciones</p> <p>Grupo de Intervención</p>


<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.42</b>	<b>Pág. 2/3</b>
<b>CONTAMINACIÓN DE SUELOS</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
4.3 Evitar contacto directo con el producto e inhalación de vapores.	Grupo de Intervención
4.4 Con equipos de movimiento de tierras, construir diques o zanjas para contener el derrame, evitando la producción de fuentes de ignición en caso de estar involucradas sustancias inflamables.	Grupo de Intervención Grupo Logístico y de Apoyo
4.5 Emplear materiales adecuados para recoger la sustancia derramada. Derrames pequeños pueden contenerse con agentes absorbentes y se recogerán en depósito cerrado.	
4.6 Evitar que el vertido alcance corrientes y tomas de agua.	Grupo de Intervención
4.7 Ventilar la zona para evitar alta concentración de vapores (tóxicos o inflamables). En caso de formarse nube tóxica o inflamable, utilizar cortina de agua pulverizada para su abatimiento.	
4.8 En caso de vertidos de dimensiones no excesivamente grandes, excavar y recoger la capa superficial del terreno.	Grupo de Intervención Grupo Logística y de Apoyo
4.9 Una vez confinado el derrame, proceder a su inmediata retirada, empleando equipos de bombeo, trasiego y almacenamiento compatibles con la sustancia implicada.	
4.10 Los residuos generados, tanto por el episodio contaminante como los producidos durante la actuación, deberán ser gestionados como tales. Se prestará especial atención a aquéllos que puedan ser caracterizados como residuo peligroso.	Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente
5. Una vez atajada la fuga y confinado el derrame, proceden a determinar el alcance y gravedad de la contaminación. Para ello, coordinarán las siguientes Actuaciones:	
5.1 Inspección del área afectada por el derrame especialmente en: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aguas superficiales.</li> <li>- Fuentes y tomas de agua cercanas.</li> <li>- Instalaciones y conductos subterráneos.</li> </ul>	

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.42</b>	<b>Pág. 3/3</b>
<b>CONTAMINACIÓN DE SUELOS</b>		


<b>ACTUACIÓN (Cont. II)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
5.2 Detección, con equipos adecuados, de la presencia de vapores (tóxicos o inflamables) en áreas o recintos confinados. En caso de encontrar vapores acumulados, se ventilará la zona, o bien, se abatirán con agua pulverizada.	Grupo de Intervención Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente
6. Iniciar, según proceda, las Actuaciones de "Fin de la Emergencia"	DPAE




<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	VII.43	Pág. 1/2
<b>DESAPARICIÓN, PÉRDIDA O ESCAPE DE RESIDUO PELIGROSO</b>		

AVISO	RESPONSABLE
<p>En caso de producirse la desaparición, pérdida o escape de residuo peligroso en Zonas de Servicios de la APBC se deberá:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Avisar</b> al Operador de Comunicaciones.</li> <li>2. <b>Informar</b> sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificación personal.</li> <li>- Área(s) implicada(s).</li> <li>- Naturaleza y características del residuo peligroso implicado.</li> <li>- Magnitud y alcance.</li> </ul> </li> </ol>	<p>Persona que lo detecte</p>

ACTUACIÓN	RESPONSABLE
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. En caso de escape, equiparse con los medios de protección personal adecuados.</li> <li>2. Aislar el área donde haya ocurrido el suceso.</li> <li>3. En caso necesario, prevenir las posibles reacciones colaterales, evitando que el residuo derramado entre en contacto con otros residuos con los que pudiera reaccionar peligrosamente.</li> <li>4. Evitar contacto directo con el producto.</li> <li>5. Si existe riesgo de incendio, prepararse para un posible fuego.</li> <li>6. Emplear los medios y materiales adecuados para contener y recoger el residuo, evitando que pueda alcanzar elementos vulnerables (corrientes y tomas de agua, infiltraciones en el terreno, etc.).</li> <li>7. Los residuos originados durante la actuación, deben ser gestionados como tales.</li> </ol>	<p>Grupo de Intervención</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.43</b>	<b>Pág. 2/2</b>
<b>DESAPARICIÓN, PÉRDIDA O ESCAPE DE RESIDUO PELIGROSO</b>		

<b>ACTUACIÓN (Cont. I)</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>8. De acuerdo con la legislación de residuos peligrosos notificar el suceso a la Autoridad Ambiental mediante un informe completo con los siguientes datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fecha,</li> <li>- naturaleza y características del residuo peligroso,</li> <li>- medidas adoptadas,</li> <li>- residuos generados,</li> <li>- evaluación medioambiental,</li> </ul> <p>Para ello se recabará cuanta información se precise.</p> <p>9. Finalizada la situación, iniciar las Actuaciones de "Fin de la Emergencia".</p>	<p>DPAE</p>

<b>PROCEDIMIENTOS GENERALES DE ACTUACIÓN ANTE EMERGENCIAS</b>	 <small>Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz</small>	
	<b>VII.44</b>	<b>Pág. 1/1</b>
<b>MODOS DE RECEPCIÓN DE AYUDA EXTERIOR</b>		

<b>ACTUACIÓN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
<p>Quando se ha solicitado apoyo a la Ayuda Exterior:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El DPAE avisa al Mando de Tráfico y Evacuación que se ha solicitado el apoyo exterior, con objeto de que éste coordine el acceso.</li> <li>2. A través del Mando de Tráfico y Evacuación ordena a su Grupo mantener libre de obstáculos los accesos a la zona portuaria.</li> <li>3. Se mantendrán a la espera de (Bomberos, Guardia Civil, Policía Nacional, Autoridades, etc.) en los puntos especificados para la recepción de los mismos, en el presente procedimiento.</li> <li>4. A la llegada de la Ayuda Exterior, les informan de la magnitud de la emergencia y del lugar en el que se ha producido y del itinerario a seguir.</li> <li>5. En caso necesario, acompañan a la Ayuda Exterior hasta la zona de la emergencia.</li> <li>6. Comunican al DPAE la llegada de Ayuda Exterior.</li> <li>7. Se coordina con el mando de la Ayuda Exterior en las labores de conducción de la emergencia.</li> <li>8. Mantiene el control de accesos libre y evita el acceso de personal no autorizado y sin funciones en la emergencia.</li> </ol>	<p style="text-align: center;">DPAE</p> <p>Mando de Tráfico y Evacuación</p> <p>Grupo de Trafico y Evacuación</p> <p style="text-align: center;">DPAE</p> <p>Grupo de Trafico y Evacuación</p>



**ANEXO VIII**  
**Control de revisiones del Plan de  
Autoprotección**

### CONTROL DE REVISIONES DE LA EDICIÓN 8

Alcance	Páginas	Descripción	Fecha	Vº Bº Jefa de Unidad de Seguridad y Medio Ambiente

## ANEXO IX

Convenio entre la dirección general de la  
marina mercante y el organismo público  
puertos del estado para la gestión de  
emergencias en los puertos e instalaciones  
integrantes del sistema portuario de titularidad  
estatal

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

**5035** *Resolución de 6 de mayo de 2020, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se publica el Convenio con Puertos del Estado para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal.*

La Dirección General de la Marina Mercante y el Organismo Público Puertos del Estado han suscrito con fecha de 5 de febrero de 2020 un Convenio para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 48.8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se dispone su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 6 de mayo de 2020.—El Director General de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla.

#### **CONVENIO ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y EL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO PARA LA GESTIÓN DE EMERGENCIAS EN LOS PUERTOS E INSTALACIONES INTEGRANTES DEL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL**

En Madrid a 5 de febrero de 2020.

De una parte, don Benito Núñez Quintanilla, Director General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, nombrado por Real Decreto 626/2018, de 22 de junio.

De otra parte, don Salvador de la Encina Ortega, Presidente del Organismo Público Puertos del Estado, en virtud del nombramiento efectuado por Real Decreto 184/2019, de 22 de marzo.

Las partes se reconocen recíprocamente capacidad legal suficiente para la celebración de este Convenio en ejercicio de las competencias que la legislación les atribuye y, al efecto,

#### EXPONEN

##### I

El 5 de marzo del 2018 el Organismo Público Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante, suscribieron un Protocolo de Colaboración para la gestión de emergencias en los puertos e instalaciones integrantes del sistema portuario de titularidad estatal, acordando establecer unas directrices a tener en cuenta en la elaboración de los planes de actuación en emergencias integrados en los planes de autoprotección de los puertos de interés general.

##### II

Cuando en un Puerto de Interés General se produce una emergencia, se presentan distintos escenarios en los que el control de la emergencia requiere la actuación coordinada de las Administraciones Marítima y Portuaria. Así sucede con los relacionados con la seguridad de la vida humana en la mar, la potencial contaminación, la vulnerabilidad de las instalaciones portuarias y de los buques atracados, fondeados o en navegación dentro de

la zona de servicio del puerto, los riesgos derivados de mercancías peligrosas en tránsito o almacenadas en instalaciones portuarias, e incluso escenarios que pudieran sobrepasar el ámbito de competencia de la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, llegando a una potencial afección al entorno en la que el puerto se ubica.

Por otro lado, en situaciones de emergencia hay que tener en cuenta la presencia y actividad en el puerto de diferentes entidades (como pueden ser bomberos, policías y cuerpos de seguridad, unidades de SASEMAR, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, remolcadores, prácticos, empresas potencialmente afectadas, entre otros), siendo necesaria la coordinación de todas las actuaciones a realizar para el control de la emergencia.

Todo ello pone de manifiesto la necesidad de garantizar una adecuada coordinación entre las Autoridades Portuarias y las Capitanías Marítimas, dada la concurrencia de competencias y funciones y la conveniencia de mejorar la elaboración de los planes de autoprotección de los puertos a fin de asegurar una mejor respuesta a las emergencias.

### III

Por lo expuesto, las partes reunidas suscriben este Convenio, mediante el cual se lleva a cabo una concreción de las actuaciones que ya se apuntaban en protocolo suscrito de fecha 3 de marzo de 2018.

Para ello se ha partido de los criterios, funciones y obligaciones establecidas en la normativa aplicable y se ha incluido la casuística de los posibles escenarios de emergencias en los que pueda estar implicado un buque, lo que permitirá mejorar la cooperación y coordinación entre las Capitanías Marítimas y las Autoridades Portuarias durante una emergencia y garantizar una rápida y eficaz respuesta en su control y minimización de sus consecuencias.

### CLÁUSULAS

#### Primera. *Objeto del Convenio.*

Este Convenio tiene por objeto establecer los criterios de colaboración y coordinación necesarios entre las autoridades marítimas y portuarias para garantizar una respuesta eficaz en la gestión de las emergencias. Estos criterios serán incluidos en los Planes de Autoprotección de los Puertos de Interés General.

#### Segunda. *Plan de Autoprotección del Puerto.*

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) y la normativa de Protección Civil, establecen la obligación a los Puertos de Interés General de disponer de Planes de Autoprotección, cuyo ámbito de aplicación territorial abarca la zona de servicio del puerto delimitada mediante Orden Ministerial, por el Ministerio de Fomento (artículo 69 TRLPEMM), en la que están incluidos los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 del TRLPEMM.

Conforme a la normativa vigente, el Plan de Autoprotección del puerto cuenta con un Responsable que normalmente es el Director de la Autoridad Portuaria.

#### Tercera. *Plan de Actuación en Emergencias.*

El Plan de Actuación en Emergencias está incluido en el capítulo 6 del Plan de Autoprotección y constituye el documento en el que se prevé la organización de la respuesta ante situaciones de emergencias debidamente clasificadas, las medidas de protección e intervención a adoptar, y los procedimientos y secuencia de actuación para dar respuesta a las posibles emergencias.



Requiere un Director, persona responsable única designada por la Autoridad Portuaria con autoridad y capacidad de gestión. El Director del Plan de Actuación en Emergencias tendrá un suplente designado.

En lo que afecta a este Convenio, el Plan de Actuación en Emergencias del Plan de Autoprotección del Puerto se activará siempre que ocurra o pueda ocurrir una emergencia de protección civil en la zona de servicio del puerto ya que, inclusive en el Nivel de Alerta, se requieren actuaciones de comunicación, seguridad y prevención que pueden afectar al ámbito marítimo si existe un buque, embarcación o artefacto naval<sup>(1)</sup> implicado o potencialmente implicado.

---

<sup>(1)</sup> En el resto del documento se utilizará solo el término «buque» entendiéndose que se refiere a los buques, embarcaciones, artefactos navales, tal y como se definen en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Las plataformas fijas definidas en la Ley 14/2014 serán consideradas artefacto naval cuando estén atracadas o fondeadas en la zona de servicio del puerto.

#### Cuarta. *Comité Técnico Asesor.*

La activación del Plan de Actuación en Emergencias incluido en el Plan de Autoprotección posibilita la activación del Comité Técnico Asesor por el Director del Plan de Actuación en Emergencias.

El Comité Técnico Asesor estará formado por expertos cuyos conocimientos pudieran ser relevantes y cuyo cometido es asesorar al Director del Plan de Actuación en Emergencias en las materias de su conocimiento y competencia, siendo estos responsables del asesoramiento prestado.

El Director del Plan de Actuación en Emergencias podrá convocar a todos aquellos expertos que estime oportuno en función del nivel y tipo de emergencia, para integrarse en el Comité Técnico Asesor.

En el caso de la Administración Marítima, a requerimiento del Director del Plan de Actuación en Emergencias, el Capitán Marítimo pondrá a disposición del Comité Técnico Asesor al personal que considere más apropiado para la situación.

Si por la agravación de la emergencia, fuera necesaria la activación de otros Planes de Ámbito Superior, el Comité Técnico Asesor podrá integrarse en el Comité Asesor del Plan de Ámbito Superior que se active conforme a la decisión de su Responsable.

#### Quinta. *Localización 24 horas miembros del Comité Técnico Asesor.*

Para facilitar su rápida convocatoria, el Director del Plan de Actuación en Emergencias y quien desempeñe la función de coordinador de comunicaciones del plan, deberán disponer de los teléfonos de contacto 24 horas de los miembros del Comité Técnico Asesor.

Asimismo, los miembros del Comité Técnico Asesor deben tener nombrado un suplente para los casos en los que no puedan acudir a la convocatoria, facilitando nombre, cargo y teléfono de disponibilidad 24 horas al Director del Plan de Actuación en Emergencias y al Coordinador de Comunicaciones.

#### Sexta. *Intercambio de información entre la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima.*

El Director del Plan de Actuación en Emergencias facilitará toda la información y pormenores de la emergencia al Capitán Marítimo, y éste a su vez, trasladará al Director del Plan de Actuación en Emergencias toda la información de carácter técnico-náutico de que disponga.

Esta información se prestará por ambas partes sin necesidad de ser demandada, de forma completa e inmediata.

Séptima. *Dirección del Plan de Actuación en Emergencias.*

El Plan de Actuación en Emergencias requiere la ejecución de diferentes actuaciones operativas según el tipo y los niveles de emergencia activados.

El Director del Plan de Actuación en Emergencias, asesorado por los miembros del Comité Técnico Asesor, tomará las decisiones de las actuaciones de emergencia a llevar a cabo y serán los distintos especialistas, en el ámbito de su responsabilidad, los que darán las instrucciones para la correcta ejecución de la operativa necesaria, coordinando y, en su caso, supervisando la actuación operativa en la emergencia y manteniendo permanentemente informado de su desarrollo y evolución al Director del Plan de Actuación en Emergencias.

Octava. *Capitán del Buque.*

El Capitán del buque implicado o potencialmente implicado en una emergencia, siguiendo las instrucciones y coordinación de la Administración Marítima o de la Autoridad Portuaria, cada una en su ámbito de actuación, mantendrá mientras sea posible, el mando y gestión de la emergencia en su buque. Para ello contará, cuando sea necesario, con el apoyo de los servicios de practicaaje, remolque, amarre y otros que pudieran intervenir en el control de la emergencia, llevándose siempre a cabo estas actuaciones en concordancia con el Director del Plan de Actuación en Emergencias.

Novena. *Capitanía Marítima.*

El Capitán Marítimo, en concordancia con las actuaciones de emergencia establecidas por el Director del Plan de Actuación en emergencias, dirigirá, es decir, adoptará las decisiones, dará las instrucciones, coordinará y supervisará las actuaciones operativas para el control de la emergencia, conforme a sus competencias y funciones legalmente establecidas.

El Capitán Marítimo ejercerá, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima y salvamento marítimo en las aguas de la zona de servicio de los puertos, teniendo, además, un deber de especial colaboración con las Autoridades Portuarias en los casos de contaminación del medio marino que se produzcan en la zona de servicio de los puertos donde la actuación corresponde a las Autoridades Portuarias, tal y como establece el artículo 266.4 TRLPEMM.

Los servicios de practicaaje y de remolque portuarios estarán en todo momento a disposición de los respectivos capitanes marítimos, por razones de emergencia o de seguridad marítima, en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.1.d) y 266.4.e) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Los servicios marítimos encomendados por la Administración General del Estado a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en materia de salvamento marítimo y prevención y lucha contra la contaminación, que se presten por dicha sociedad en el ámbito geográfico de competencias de las Capitanías Marítimas, se llevarán a cabo bajo la dirección y con sujeción a las instrucciones del Capitán Marítimo correspondiente, conforme a lo dispuesto en la normativa sobre planes y programas aplicables a estas materias, sin perjuicio de lo dispuesto en los protocolos de actuación formalizados al efecto entre dicha sociedad y la Dirección General de la Marina Mercante (artículo 7.2 del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos).

Décima. *Medios y recursos materiales y humanos.*

El Capitán Marítimo utilizará los medios y recursos humanos y materiales de que dispongan para la correcta ejecución de las actuaciones operativas bajo su responsabilidad, designando al personal que estimen oportuno e informando inmediatamente de todo ello al Director del Plan de Actuación en Emergencias.

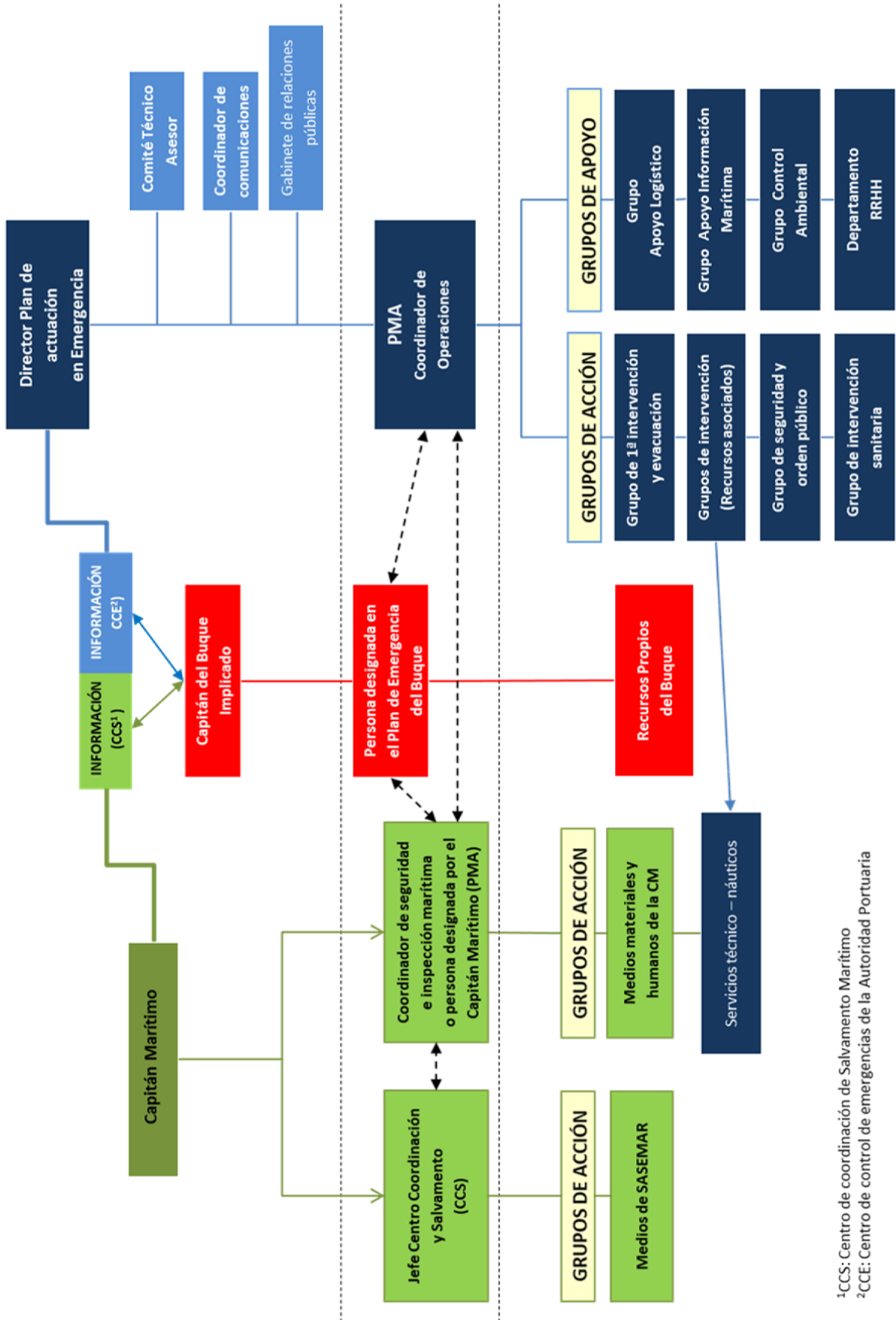
Undécima. *Estructuras Funcionales de Autoprotección en Emergencia con buque implicado.*

Escenario 1: Cuando la emergencia pueda afectar o se origine en un buque atracado, en fondeo o en navegación en la zona de servicio de los puertos de interés general, el Capitán del buque adoptará todas las medidas oportunas de acuerdo con sus procedimientos internos.

Por su parte, el Director del Plan de Actuación en emergencias activará el Plan de Actuación en Emergencias del puerto y convocará, cuando lo estime necesario, al Comité Técnico Asesor.

El Capitán Marítimo tomará las decisiones oportunas en el ámbito de sus competencias y funciones, informando inmediatamente al Director del Plan de Actuación en Emergencias.

**PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO. Escenario 1: Plan de Actuación en Emergencias con buque implicado en situación de alerta**



<sup>1</sup>CCS: Centro de coordinación de Salvamento Marítimo  
<sup>2</sup>CCE: Centro de control de emergencias de la Autoridad Portuaria

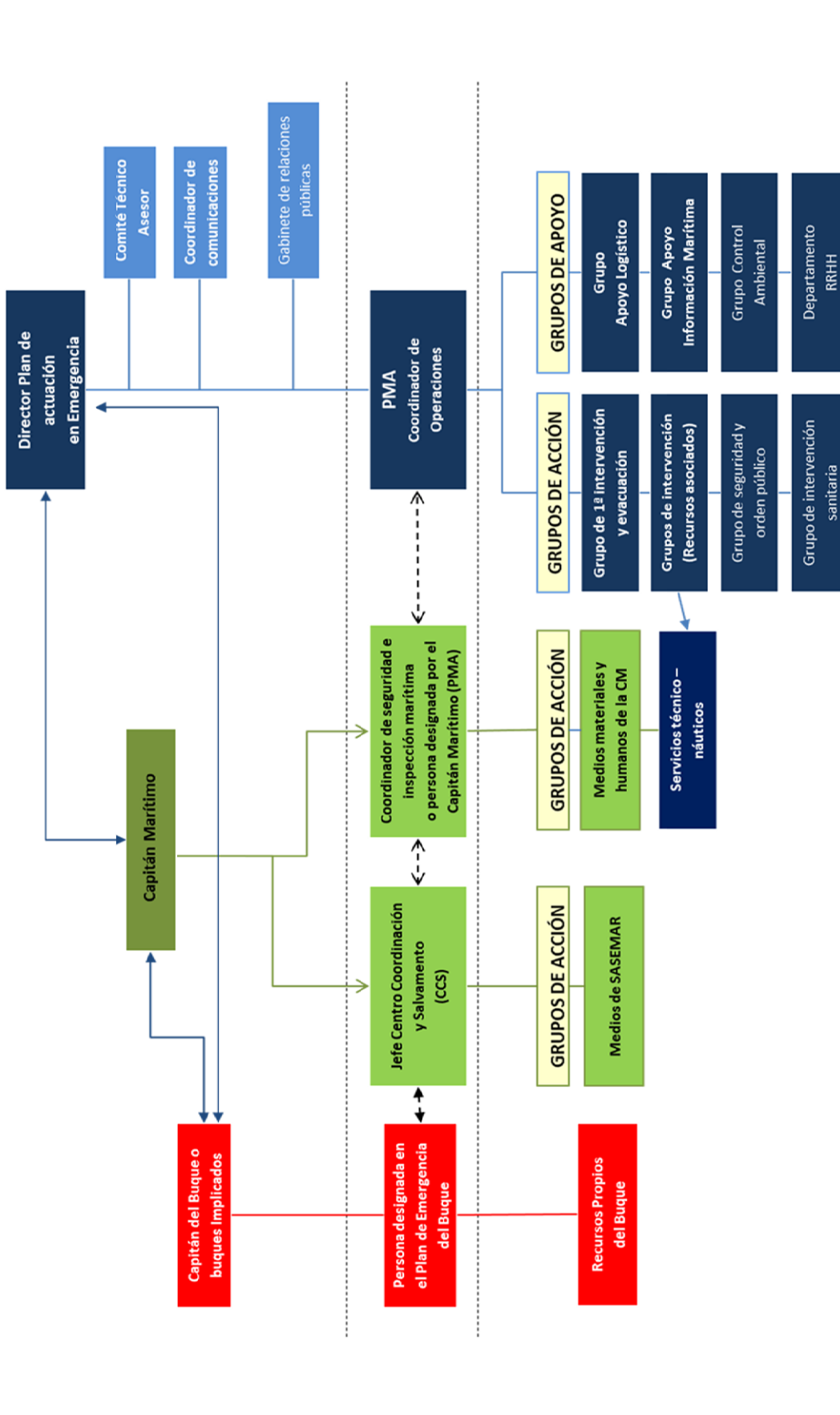
Escenario 2: Cuando se active el Plan de Actuación en Emergencias debido a una situación de emergencia en la zona de servicio del puerto, que tenga su origen en un buque, o que su origen sea distinto, y/o que tenga o pueda tener incidencia en otros buques o en instalaciones portuarias, de acuerdo con los artículos 26.j y 106 del TRLPEMM, la Administración Portuaria y, por tanto, el Director del Plan de Actuación en emergencias (DPAE), dirigirá las operaciones para controlar la emergencia, en colaboración con la Autoridad Marítima, quien como Administración competente en el salvamento marítimo y, en general, en todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima (tal y como establece el artículo 266.4 del TRLPEMM), dirigirá, es decir, adoptará las decisiones, dará las instrucciones, coordinará y supervisará las actuaciones operativas para el control de la emergencia en los buques, salvo en el caso de buque atracado sin tripulación ni personal a bordo. Las alusiones a la seguridad marítima han de entenderse conforme a lo establecido en la Disposición Final 4ª del TRLPEMM, referidas a los aspectos técnicos de la seguridad de los buques y la navegación, la carga y las personas a bordo.

La Capitanía Marítima informará inmediatamente al Director del Plan de Actuación en Emergencias de sus decisiones adoptadas en el ámbito de sus competencias y funciones legalmente establecidas.

En el Anexo 1 a este Convenio, sin ánimo de relación exhaustiva ni cerrada, se determinan los riesgos a los que están expuestos los buques y los escenarios que, por la materialización del riesgo, se producirían.

Igualmente, sin ánimo de relación exhaustiva ni cerrada, en el Anexo 2 a este Convenio se incluye una tabla de las actuaciones de las Administraciones Marítima y Portuaria para cada uno de los escenarios definidos en el Anexo 1.

**PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO.**  
**Escenario 2: Plan de Actuación en Emergencia con buque implicado o potencialmente implicado en niveles de intervención**



## Duodécima. *Seguimiento, interpretación y actualización del Convenio.*

Para el seguimiento, interpretación y actualización del presente Convenio, se establece una Comisión de Seguimiento del mismo, formada por un representante de la Dirección General de la Marina Mercante, así como tres Capitanes Marítimos y un representante del Organismo Público Puertos del Estado y tres representantes de las Autoridades Portuarias. Esta comisión de seguimiento deberá reunirse al menos una vez al año y propondrá la realización de ejercicios y simulacros en los cuales deberán participar los diferentes miembros de ambas Administraciones a los efectos de comprobar la efectividad del Convenio y su correcta implantación en los Planes de Autoprotección.

La Comisión de Seguimiento podrá proponer acciones formativas conjuntas a los efectos de facilitar la implantación del Convenio. Asimismo, podrá proponer modificaciones a este Convenio y sus anexos teniendo en cuenta la implantación y experiencia adquirida durante la misma.

Las decisiones de la Comisión de Seguimiento se adoptarán con el voto favorable de al menos 6 de sus miembros.

En caso de que surjan controversias sobre la aplicación del Convenio, así como de incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por cada una de las partes en aplicación de este Convenio, la Comisión de Seguimiento, propondrá al Director General de la Marina Mercante y al Presidente del Organismo Público Puertos del Estado la fórmula para su resolución.

## Decimotercera. *Aprobación de los Planes de Autoprotección.*

La obligación legal de revisión cada tres años de los Planes de Autoprotección y la propia dinámica cambiante de los puertos de interés general, plantean la necesidad de que la tramitación previa a su aprobación no se alargue en el tiempo.

Los Planes de Autoprotección de los Puertos de Interés General son aprobados por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, del que forma parte el Capitán Marítimo.

Con la finalidad de facilitar la supervisión y adaptación de los Planes de Autoprotección al presente Convenio, las Autoridades Portuarias, un mes antes de elevar la propuesta de aprobación al Consejo de Administración, remitirán a la Capitanía Marítima que corresponda una copia completa del Plan de Autoprotección a aprobar en el Consejo de Administración.

## Decimocuarta. *Naturaleza jurídica del Convenio.*

Este Convenio queda sometido al régimen jurídico de los convenios, previsto en el capítulo VI del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, teniendo naturaleza administrativa.

## Decimoquinta. *Revisión y modificación del Convenio.*

El presente Convenio podrá ser revisado en cualquier momento, siempre que lo manifieste cualquiera de las partes para adaptarlo a nuevas exigencias legales o de cualquier otra índole, o porque la experiencia del Convenio haga necesaria la modificación de algún punto del mismo.

Dicha modificación, adoptada por acuerdo unánime de las partes, exigirá la suscripción de la correspondiente adenda de modificación del Convenio.

## Decimosexta. *Plazo de vigencia, extinción y resolución del Convenio.*

La duración del presente Convenio será de cuatro años. En cualquier momento antes de la finalización del plazo de vigencia señalado, los firmantes podrán acordar unánimemente la prórroga del Convenio por un periodo de hasta otros cuatro años

adicionales o su extinción, salvo denuncia de alguna de las partes, con una antelación mínima de seis meses al final del periodo de vigencia del Convenio o de su prórroga.

Este Convenio producirá efectos una vez inscrito en el Registro Electrónico estatal de órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, y publicado en el «Boletín Oficial del Estado».

El presente Convenio se extinguirá por el cumplimiento de las actuaciones que constituyen su objeto o por incurrir en causa de resolución.

Son causas de resolución:

- a) El transcurso del plazo de vigencia del Convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- b) El acuerdo unánime de los firmantes.
- c) El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado, asimismo, a la Comisión de Seguimiento.

Si trascurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará la otra parte firmante la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el Convenio. La resolución del Convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto.

- d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del Convenio.
- e) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el Convenio o en otras leyes.

En caso de resolución anticipada corresponde a la Comisión de Seguimiento determinar la forma en que habrán de concluirse las actuaciones en curso.

Decimoséptima. *Firma del Convenio.*

Por lo expuesto, las partes reunidas suscriben este Convenio, con la finalidad de desarrollar, modificar y actualizar el protocolo suscrito de fecha 3 de marzo de 2018, al que sustituye.

Lugar y fecha ut supra.

Don Benito Núñez Quintana

Director General de la Marina Mercante

Don Salvador de la Encina Ortega

Presidente de Puertos del Estado



## ANEXO 1

**Relación orientativa y no limitativa de posibles riesgos y escenarios en emergencias con buque implicado o potencialmente implicado**

ZONA EN LA QUE TRANSCURRE	RIESGOS		ESCENARIO EN LA EMERGENCIA
<b>ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO</b>	<b>Incendio/Explosión</b>	}	Requiere prohibir o restringir la navegación
	<b>Abordaje</b>		
	<b>Varada</b>		
	<b>Colisión de buque</b> (contra elementos fijos, elementos fondeados, etc.)		Requiere operaciones de salvamento
	<b>Daños en la estructura del buque</b> (grietas, vías de agua...)		Requiere arribada forzosa en Zona II de aguas
	<b>Averías o parada de máquinas a bordo</b>		Uno o varios buques impiden o estorban el libre acceso a puerto o el libre tránsito
	<b>Abandono de buque</b>		Requiere acogida en lugar de refugio
	<b>Hundimiento de buque</b>		Averías o daños en buque que porta sustancias radioactivas
	<b>Caída al mar de tripulante/pasajero</b>		
	<b>Todo tipo de daños personales</b> (tripulación y pasaje)		Averías o daños en buque que porta mercancías peligrosas o en condiciones excepcionales
	<b>Emergencia Sanitaria a bordo</b>		
	<b>Daños al medio ambiente</b> (vertidos por averías, en operaciones de suministro o caída de mercancías)		Peligro de hundimiento o que constituya un riesgo grave
		Buque atracado y sin tripulación	

## ANEXO 2

**Actuación de las Administraciones Marítimas y Portuaria en función de los posibles escenarios en emergencias con buque implicado o potencialmente implicado definidos en el Anexo 1**

Es importante señalar que una emergencia en la zona de servicio del puerto, pueden presentarse varios escenarios simultánea y/o sucesivamente.

Escenario de la emergencia	Actuaciones de la Administración Marítima	Actuaciones de la Administración Portuaria
<p>Cuando por razón de la emergencia se requiere prohibir o restringir la navegación.</p>	<p>El capitán marítimo propondrá provisionalmente la prohibición de la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como la entrada y salida de buques, cuando lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, existan obstáculos para la navegación o medien razones de protección, emergencia, seguridad pública, o medioambiental o de orden público. Dicha propuesta de prohibición podrá asimismo formularse o condicionarse respecto a los buques que, por presentar graves deficiencias de navegabilidad, pudieran constituir un peligro para la seguridad de las personas o de los bienes o del medioambiente. (Art. 8 Ley 14/2014 y Arts. 7 y 10 R.D. 638/2007)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activara el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Autorizar la entrada en el puerto de buques. -Cerrar temporalmente el puerto y terminales a la navegación de buques. -Coordinación y control del tráfico portuario. - (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014) y Art. 12 Orden FOM/1194/2011.</p>
<p>Cuando por razón de la emergencia se requieran operaciones de salvamento.</p>	<p>La Administración Marítima dirigirá o impartirá instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento que serán de obligado cumplimiento por el capitán, el armador o su representante, el cargador y el salvador. Los servicios marítimos encomendados a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se llevarán a cabo para la dirección y con sujeción a las instrucciones del Capitán Marítimo. (Arts. 7 y 10 RD 638/2007; Art.367 Ley 14/2014 y Art. 6 c, d, e, j y art 266 g.TRLPEMM)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activara el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -En caso de discrepancia determinar el lugar de atraque o fondeo. -En caso de discrepancia determinar el cambio de atraque o fondeo del buque afectado. - Determinar el lugar de atraque o fondeo de otros buques. (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106,112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014 y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>

Escenario de la emergencia	Actuaciones de la Administración Marítima	Actuaciones de la Administración Portuaria
<p>Cuando se requiera la arribada forzosa de un buque a puerto.</p>	<p>El Capitán marítimo verificará la necesidad de la arribada y señalará los requisitos que en su caso deban cumplirse para la misma. (Arts. 7 y 10 RD 638/2007 y Art. 9 Ley 14/2014)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activará el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -En caso de discrepancia determinar el lugar de fondeo. -Cambio de fondeo de otros buques (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014 y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>
<p>Cuando un buque requiera acogida en lugar de refugio.</p>	<p>El Director General de la Marina Mercante adoptará la decisión que estime pertinente sobre la acogida de buques necesitados de asistencia en lugares de refugio. El Capitán Marítimo ejecutará las medidas encomendadas por El Director General de la Marina Mercante en situaciones de siniestro, accidentes o sucesos, así como la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima. (Art. 299 TRLPEMM y Arts. 7 y 10 RD 638/2007)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activará el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -En caso de discrepancia determinar el lugar de atraque o fondeo -Cambio de atraque o fondeo de otros buques (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014 y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>
<p>Cuando un buque que porta sustancias radioactivas, presente averías o daños.</p>	<p>Por parte de la Administración Marítima se ordenará al buque que abandone las aguas interiores marítimas si se determina que la estancia del buque en zona de servicio portuaria puede tener efectos peligrosos. (Arts. 7 y 10 RD 638/2007 y Art. 14. Ley 14/2014)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activará el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -Cambio de atraque o fondeo de otros buques. (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014 y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>

Escenario de la emergencia	Actuaciones de la Administración Marítima	Actuaciones de la Administración Portuaria
<p>Cuando un buque que porte mercancías peligrosas presente averías o daños, o presente condiciones excepcionales.</p>	<p>En aquellos casos que el/los buques/s implicado/s porten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales, el Capitán Marítimo fijará los criterios que determinen las maniobras, incluido el atraque a realizar por los mismos. (Arts. 7 y 10 RD 638/2007; Art. 266.d y g del TRLPEMM)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activara el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -Cambio de atraque o fondeo de otros buques. (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014 y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>
<p>Cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, que pueda perjudicar a la actividad o suponer un peligro notorio para las personas, o para los bienes o para el medio ambiente; o se produzca el hundimiento en las aguas del puerto.</p>	<p>El Capitán Marítimo dará informe previo a la Autoridad Portuaria de las medidas procedentes a adoptar por parte del naviero, armador o consignatario. (Arts. 7 y 10 RD 638/2007; Art. 304.1 TRLPEMM)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activara el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto. -Pondrá a disposición del Capitán Marítimo los recursos técnico-náuticos de amarre, practicae y remolque.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -En caso de discrepancia determinar el lugar de atraque o fondeo. -En caso de discrepancia determinar el cambio de atraque o fondeo. (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM; Arts. 7 y 8 Ley 14/2014 y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>
<p>Cuando un buque este atracado y sin tripulación.</p>	<p>El Capitán Marítimo dará informe a la Autoridad Portuaria del estado del buque. (Arts. 263 TRLPEMM y Arts. 7, 10 y 13 RD 638/2007)</p>	<p>Director del Plan de Actuación en Emergencias: -Activara el Plan de Actuación en Emergencias en el nivel que considere oportuno. -En su caso, convocará al Comité Técnico Asesor. -Dirigirá la emergencia en la zona de servicio del puerto.</p> <p>Autoridad Portuaria: -Coordinación y control del tráfico portuario. -Cambio de atraque o fondeo. (Punto 6 Norma Básica Autoprotección; Arts. 26, 106, 112, 113, 126, 127, y 128 TRLPEMM y Art. 12 Orden FOM/1194/2011)</p>



## ANEXO X

# Plan de seguridad en el transporte de explosivos en el puerto de la bahía de Cádiz



# PLAN DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE DE EXPLOSIVOS EN EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Año 2019

Unidad de Seguridad y Medio Ambiente

Departamento de Desarrollo Portuario

# INDICE

1.ANTECEDENTES .....	1
2.RESOLUCIÓN DE LA ITC 20.....	1
2.1 CANTIDAD MÁXIMA DE EXPLOSIVO ADMISIBLE EN PUERTO (Q <sub>P</sub> ) .....	1
2.2 CANTIDAD MÁXIMA ADMISIBLE EN SOBRE BARCO (Q <sub>B</sub> ) .....	3
3.APLICACIÓN DE LA ITC 20 Y EL REGLAMENTO DE MMPP EN LA TERMINAL DE TCR. ....	3
3.1 CANTIDAD MÁXIMA DE EXPLOSIVO ADMISIBLE EN PUERTO (Q <sub>P</sub> ) .....	3
3.2 CANTIDAD MÁXIMA ADMISIBLE EN SOBRE BARCO (Q <sub>B</sub> ) .....	4
3.3 ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS CARGADOS .....	5
4.APLICACIÓN DE LA ITC 20 Y EL REGLAMENTO DE MMPP EN LA DÁRSENA DE LA CABEZUELA – PUERTO REAL.....	5
4.1 CANTIDAD MÁXIMA DE EXPLOSIVO ADMISIBLE EN PUERTO (Q <sub>P</sub> ) .....	6
4.2 CANTIDAD MÁXIMA ADMISIBLE EN SOBRE BARCO (Q <sub>B</sub> ) .....	7
4.3 ZONA DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS CARGADOS .....	8
5.CONCLUSIONES.....	8
6.PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN Y NORMAS DE SEGURIDAD.....	9
7.ANEXOS .....	11
7.1 PLANO DE CONJUNTO DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ. ....	16
7.2 PLANO ESPECÍFICO DE LA DÁRSENA DE CÁDIZ. ....	17
7.3 PLANO ESPECÍFICO DE LA DÁRSENA DE LA CABEZUELA – PUERTO REAL..	18

## 1. ANTECEDENTES

El tráfico de la clase 1 de Mercancías Peligrosas (explosivos) empieza a tener incidencia en el Puerto Bahía de Cádiz, por lo que es de obligado cumplimiento aplicar la Instrucción Técnica Complementaria número 20 del Real Decreto 130/2017 de 16 de Febrero por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos (en adelante ITC 20), y el Real Decreto 145/1989 por el que se aprueba el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.

Contemplando la posibilidad de realizar embarques/desembarques de explosivos de dicha clase, se estudiarán en base a la reglamentación vigente los lugares idóneos para realizar dichas tareas tanto en la dársena de Cádiz, como para la dársena de la Cabezuela – Puerto Real.

## 2. RESOLUCIÓN DE LA ITC 20

El Real Decreto 130/2017 de 16 de Febrero por el que se aprueba el Reglamento de explosivos, en su Instrucción Técnica Complementaria número 20 (en adelante ITC 20), establece los requisitos de seguridad que deben cumplirse en los puertos, aeropuertos y aeródromos, en relación a la carga, estacionamiento y descarga de explosivos.

Esta instrucción recoge los requisitos acerca de los siguientes términos:

- Cantidad máxima de explosivo admisible en Puerto ( $Q_P$ ) = Entendida como la máxima cantidad neta de explosivo presente en puertos.
- Cantidad máxima admisible sobre barco ( $Q_b$ ) = Entendida como la máxima cantidad neta de explosivo presente en buque.

### 2.1 Cantidad máxima de explosivo admisible en Puerto ( $Q_P$ )

El primer factor limitante, la cantidad máxima de explosivo admisible en Puerto ( $Q_P$ ), la ITC 20 en su punto 3.4 la refiere como:

*“La cantidad neta máxima en kilogramos admisible de explosivos que puede estar presente en los puertos, aeropuertos o aeródromos, y vendrá determinada por las distancias mínimas que deben cumplir los vehículos cargados, zonas de estacionamiento y unidades de almacenamiento, existentes en tales emplazamientos”.*

Para ello define en su punto 3 un régimen de distancias:

- Estacionamiento de vehículos con explosivo:



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

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

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

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

- El barco/avión a cargar o descargar:

$$d = 3\sqrt[3]{Q_1}$$

- Edificios habitados:

$$d = 20\sqrt[3]{Q_1}$$

- Carreteras y ferrocarriles de uso público:

$$d = 15\sqrt[3]{Q_1}$$

Siendo  $Q_1 = n \cdot Q_0$ .

- Separación de unidades de almacenamiento:

La ITC 20 define como unidades de almacenamiento:

*“Los contenedores, las instalaciones, locales o cualquier edificio destinado al almacenamiento de explosivos”*

Dado que esta Autoridad portuaria no tiene instalaciones dedicadas al almacenamiento de explosivos, todas las operaciones de carga/descarga de explosivos serán de embarque/desembarque inmediato.

## **2.2 Cantidad máxima admisible en sobre barco ( $Q_B$ )**

El segundo factor limitante, cantidad máxima admisible sobre buque ( $Q_B$ ) está determinada por la cantidad máxima concentrada admisible en puerto ( $Q_B$  es función de  $Q_P$ ).

$$Q_B = K \cdot Q_P$$

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

$$K = A \cdot B$$

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

$A = 1$ , para cargamento en cubierta de barco.

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

$A = 5$ , para cargamento en la bodega del barco, por debajo de la línea de flotación

Dependiendo  $B$  del método de embalaje y manipulación:

$B = 1$ , para cajas y bultos sueltos.

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

$B = 4$ , para cargamento en contenedor.

## **3. APLICACIÓN DE LA ITC 20 Y EL REGLAMENTO DE MMPP EN LA TERMINAL DE TCR.**

La terminal de TCR S.A. está ubicada en el término municipal de Cádiz, siendo este lugar de embarque RORO de MMPP clase 1 con destino a Canarias.

Su situación la podemos observar según los planos de los Anexos I y II.

La forma de contacto con esta dársena es a través de la Policía Portuaria bien por el Canal 2 o por teléfono (956 24 04 80).

### **3.1 Cantidad máxima de explosivo admisible en Puerto ( $Q_P$ )**

A la hora de calcular las cantidades máximas admisibles sobre muelle/buque, se ha trabajado sobre dos puntos posibles de atraque / zonas de operación, correspondientes a las dos rampas, siempre en base a que carecemos de unidades de almacenamiento.

En función de los dos puntos previstos se calcula la distancia mínima hacia los objetos limitantes, en este caso están definidos por el límite de cerramiento

delimitante con la Av. De Astilleros y con la Av. Del Puerto a la altura del IES Cornelio Balbo, según plano del Anexo II:

- Rampa 3, M. Marqués de Comillas // Av. Del Puerto → distancia 680 m.
- Rampa 4, M. de la Libertad // Av. De Astilleros → distancia 775 m.

No se tienen en cuenta las edificaciones interiores al recinto ya que son de uso portuario.

Aplicando la fórmula  $Q_1 = (d/20)^3$  recogida en la instrucción, ya que la distancia entre las vías de comunicación y edificios habitados es similar, se obtiene las cantidades máximas de explosivo admisibles en función de la distancia obtenida:

1.  $Q_1 = (680 / 20)^3 = 39.304 \text{ kg.}$

2.  $Q_1 = (775 / 20)^3 = 58.185,5 \text{ kg.}$

### **3.2 Cantidad máxima admisible en sobre barco ( $Q_B$ )**

A título informativo, aplicando las fórmulas correspondientes de la ITC 20 antes citadas, dichas cantidades serían:

MÉTODO DE EMBALAJE/ MANIPULACIÓN	POSICIÓN DEL CARGAMENTO		
	(Q <sub>b</sub> = EXPRESADO EN KG)		
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	1	2	5
PALETAS	2	4	10
CONTENEDOR	4	8	20
<b>RAMPA 3, M. MARQUÉS DE COMILLAS</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	39.304	78.608	196.520
PALETAS	78.608	157.216	393.040
CONTENEDOR	157.216	314.432	786.080
<b>RAMPA 4, M. DE LA LIBERTAD</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	58.185,5	116.371	290.927,5
PALETAS	116.371	232.742	581.855
CONTENEDOR	232.742	465.484	1.163.710

### 3.3 Zona de estacionamiento de vehículos cargados

En relación a la zona de estacionamiento de vehículos cargados para operaciones de carga o descarga, se considera la zona óptima la situada en la perpendicular al muelle de la Libertad a la altura del noray 2-3 y a una distancia de 70 metros de éste, situada a 725 m. del perímetro exterior.

Para determinar la cantidad máxima de explosivos, tomaremos la distancia más limitante, que en este caso sería la medida desde la zona de estacionamiento al buque (70 metros), y aplicando la fórmula correspondiente resultaría:

$$Q_1 = (70 / 3)^3 = 12.703,7 \text{ kilos}$$

### 4. APLICACIÓN DE LA ITC 20 Y EL REGLAMENTO DE MMPP EN LA DÁRSENA DE LA CABEZUELA – PUERTO REAL.

El muelle de la Cabezuela, está ubicado en el término municipal de Puerto Real. Su situación la podemos observar según los planos de los Anexos I y III.

La forma de contacto con esta dársena es a través de la Policía Portuaria bien por el Canal 2 o por teléfono (956 24 04 80).

#### 4.1 Cantidad máxima de explosivo admisible en Puerto ( $Q_p$ )

Dada la singularidad de la Dársena de Cabezuela se ha trabajado sobre seis puntos posibles de ataque / zonas de operación, siempre en base a que carecemos de unidades de almacenamiento.

No se tienen en cuenta las edificaciones interiores al recinto ya que son de uso portuario.

En función de los seis puntos previstos se calcula la distancia mínima hacia los objetos limitantes (en este caso están definidos por el pilote del puente dentro del recinto y el punto más próximo que marca la finalización del Dominio Público Portuario, considerados como carreteras de uso público):

- Cabezuela oeste norays 15-16 // Puente → distancia 123,64 m.
- Cabezuela oeste norays 10-11 // Puente → distancia 248,15 m.
- Cabezuela oeste norays 6-7 // Puente → distancia 350,01 m.
- Cabezuela sur norays 5-6 // Puente → distancia 538,32m.
- Cabezuela sur norays 10-11 // Limite ext → distancia 482,74 m.
- Cabezuela sur norays 15-16 // Limite ext → distancia 362,34 m.

Aplicando la fórmula  $Q_1 = (d/15)^3$  recogida en la instrucción se obtiene las cantidades máximas de explosivo admisibles en función de la distancia obtenida:

1.  $Q_1 = (123,64 / 15)^3 = 560,02$  kg.
2.  $Q_1 = (248,15 / 15)^3 = 4.527,61$  kg.
3.  $Q_1 = (350,01 / 15)^3 = 12.704,79$  kg.
4.  $Q_1 = (538,32 / 15)^3 = 46.221,90$  kg.
5.  $Q_1 = (482,74 / 15)^3 = 23.351,15$  kg.
6.  $Q_1 = (362,34 / 15)^3 = 14.095,32$  kg.

#### 4.2 Cantidad máxima admisible en sobre barco ( $Q_B$ )

A título informativo, aplicando las fórmulas correspondientes de la ITC 20 antes citadas, dichas cantidades serían:

MÉTODO DE EMBALAJE/ MANIPULACIÓN	POSICIÓN DEL CARGAMENTO		
	(Q <sub>b</sub> = EXPRESADO EN KG)		
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	1	2	5
PALETAS	2	4	10
CONTENEDOR	4	8	20
<b>CABEZUELA OESTE 15-16</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	560,02	1.120,04	2.800,10
PALETAS	1.120,04	2.240,08	5.600,20
CONTENEDOR	2.240,08	4.480,16	11.200,40
<b>CABEZUELA OESTE 10-11</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	4.527,61	9.055,22	22.638,05
PALETAS	9.055,22	18.110,44	45.276,10
CONTENEDOR	18.110,44	36.220,88	90.552,20
<b>CABEZUELA OESTE 6 - 7</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	12.704,79	25.409,58	63.523,95
PALETAS	25.409,58	50.819,16	127.047,90
CONTENEDOR	50.819,16	101.638,32	254.095,80
<b>CABEZUELA SUR 5 - 6</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	46.221,90	92.443,80	231.109,50
PALETAS	92.443,80	184.887,60	462.219,00
CONTENEDOR	184.887,60	369.775,20	924.438,00

<b>CABEZUELA SUR 10 - 11</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	23.351,15	46.702,30	116.755,75
PALETAS	46.702,30	93.404,60	233.511,50
CONTENEDOR	93.404,60	186.809,20	467.023,00
<b>CABEZUELA SUR 15 - 16</b>			
	CUBIERTA	BODEGA SOBRE L. FLOTACIÓN	BODEGA BAJO L. FLOTACIÓN
CAJAS Y BULTOS SUELTOS	14.095,32	28.190,64	70.476,60
PALETAS	28.190,64	56.381,28	140.953,20
CONTENEDOR	56.381,28	112.762,56	281.906,40

#### **4.3 Zona de estacionamiento de vehículos cargados**

En relación a la zona de estacionamiento de vehículos cargados para operaciones de carga o descarga, se considera la zona óptima de estacionamiento de vehículos cargados la que está ubicada en el vial en la perpendicular al muelle a la altura del noray nº 15 de Cabezuela Sur y a una distancia de 130 metros de éste, situada a 390 m. del perímetro exterior.

Usando de estas distancias la más limitante, la medida desde la zona de estacionamiento al perímetro exterior (390 m), la cantidad máxima de explosivos sería la siguiente:

$$Q_1 = (390 / 15)^3 = 17.576 \text{ kilos}$$

#### **5. CONCLUSIONES**

Según el punto 3.4 de la citada ITC 20, la cantidad neta máxima admisible de explosivos que puede estar presente en los puertos, aeropuertos o aeródromos,  $Q_P$  en kilogramos, vendrá determinada por las distancias mínimas que deben cumplir los vehículos cargados, zonas de estacionamiento y unidades de almacenamiento, existentes en tales emplazamientos.

Una vez se han calculado:

- La cantidad máxima concentrada admisible en el puerto
- La cantidad máxima en la zona de estacionamiento

se determina utilizar la menor de las dos cantidades. Así:

**Para Dársena de Cádiz – Terminal de TCR:**

**QP= 12.703,7 kilos**

**Para Dársena de La Cabezuela – Puerto Real:**

**QP= 17.576 kilos**

Otra conclusión que podemos sacar, es que en base a las distancias de seguridad el lugar óptimo de atraque en la dársena de Cádiz sería **rampa 4 del muelle de la Libertad.**, y en La Cabezuela – Puerto Real, entre los **bolardos 5-6 del Muelle Sur.**

## **6. PROCEDIMIENTO DE ACTUACIÓN Y NORMAS DE SEGURIDAD**

Con independencia del cumplimiento con carácter general de la normativa vigente, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

1. Las competencias reguladas en materia de Transporte Marítimo de Explosivos corresponderán a las siguientes Autoridades:
  - A la A.P.B.C. y Capitanía Marítima, en aquellos aspectos que le estén expresamente atribuidos, y específicamente en la regulación de la admisión, manipulación y almacenamiento en la zona de servicio de los puertos.
  - Al Ministerio de Interior, a través de la Comandancia de la Guardia Civil de Cádiz, en cuanto al régimen de vigilancia y medidas de seguridad durante su permanencia en puerto.
  - Al Ministerio de Industria respecto a los envases y embalajes autorizados y a la clasificación y compatibilidad de los explosivos.
2. El solicitante cumplirá el Real Decreto 130/2017 de 16 de Febrero por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos, debiendo contar el buque de la autorización expresa del Capitán Marítimo de entrada/salida a la que se refiere el art. 266 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
3. Se dará aviso previo a las operaciones de embarque a la Autoridad Portuaria (956 240 480), Capitanía Marítima (956 222 760) y a la Comandancia de la Guardia Civil de Cádiz (629 677 005).
4. Se dará el correspondiente alta en el portal IMOWeb, adjuntando la documentación necesaria.
5. En caso de embarque/desembarque con grúa, será obligatorio el uso de spreader.



6. La operación de embarque/desembarque de los contenedores de MM.PP. será controlada por el Operador de Muelle Responsable, que verificará el cumplimiento de lo establecido en el Capítulo III – 1, título III del Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de MM.PP en los Puertos (RD 145/1989 de 20 de enero), el cual estará en contacto con el Policía Portuario de servicio en la zona y el Centro de Coordinación de Servicios (956 240 480), estando obligado a comunicar cualquier anomalía, incidencia o accidente relacionado con el embarque.
7. Durante el transporte por la zona portuaria se respetarán los valores límites de velocidad según las zonas, en ningún momento sobrepasando los 40 km/h.
8. Únicamente podrá efectuarse la operación de embarque/desembarque de explosivos con luz diurna.
9. La autoridad competente (Comandancia de la Guardia Civil) ejercerá la supervisión de la custodia de las citadas materias y de las actividades con ellas relacionadas, en tanto se encuentren en el recinto portuario.
10. El capitán quedará responsabilizado de ellas desde el momento en que hubieran sido embarcadas, sin perjuicio de la facultad de la autoridad competente para realizar las inspecciones y adoptar las prevenciones que estime convenientes.
11. La Autoridad Portuaria otorgará prioridad a las actividades y maniobras que hubieran de realizar el citado buque con el objeto de que su estancia en puerto sea lo más reducida posible.
12. En caso de fuerza mayor u otra circunstancia excepcional que impida la salida inmediata del buque, la Intervención de Armas y Explosivos (Guardia Civil), dictará las órdenes correspondientes para reforzar las condiciones de seguridad ciudadana y mantendrá una vigilancia especial, en las proximidades de la embarcación y, en su caso, a bordo.
13. Durante su estancia en puerto, el buque deberá permanecer en el lugar que le hubiera sido asignado. Solamente podrán efectuar movimiento cuando hubiesen obtenido el oportuno permiso de la Autoridad Portuaria y/o Capitanía Marítima.
14. El buque debe disponer a bordo del personal que constituya las guardias de puerto en cubierta y máquina, además del que pueda ser necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia, e incluso para maniobrar en cualquier momento. Las guardias en puerto se organizarán siempre de

acuerdo con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar y las resoluciones de la OMI sobre la materia.

15. Asimismo, debe mantenerse el buque, durante su estancia en puerto con explosivos, con las máquinas propulsoras listas para salir del mismo en cualquier momento. Por ello, no podrán efectuar reparación alguna que pueda impedir o retrasar la salida, salvo autorización expresa del Capitán Marítimo, previa consulta del Operador de Muelle.
16. Los vehículos que traigan o lleven explosivos a/o desde la zona portuaria habrán de cumplir los requisitos de Guía de Circulación que preceptúa este Reglamento y exhibirán las placas y etiquetas que les correspondan.
17. A la entrada en el recinto portuario, el encargado del transporte presentará la guía de circulación y la autorización de embarque de las mercancías ante la Autoridad Portuaria (Puerta Control Comercial).
18. No se permitirá el acceso al muelle o terminal por vía terrestre de ninguna clase de explosivos hasta que el buque que ha de recibirlas esté debidamente atracado y listo para iniciar la carga y se hayan cumplido las disposiciones generales pertinentes.
19. Tanto el buque que haya embarcado explosivos como los camiones que hayan descargado saldrán del puerto en cuanto termine el embarque de cada uno. Ambas operaciones habrán de hacerse cumpliendo las instrucciones del Capitán Marítimo y del Director del Puerto, respectivamente.
20. Los explosivos deberán ser embarcados directamente de camión a buque. Los explosivos no se almacenarán ni manipularán sobre los muelles, salvo autorización de la Autoridad Portuaria y con las medidas de seguridad que establezca la Intervención de Armas y Explosivos (Guardia Civil).
21. Durante las operaciones de carga y descarga de explosivos, los vehículos cargados que estén en espera permanecerán a una distancia prudencial del buque en el que se realiza estas operaciones, en la zona indicada al efecto.
22. El personal que realice las labores de carga/descarga tendrán:
  - Formación suficiente para realizar las operaciones con estas mercancías peligrosas.
  - Información del producto que manipulan.

## **7. ANEXOS**

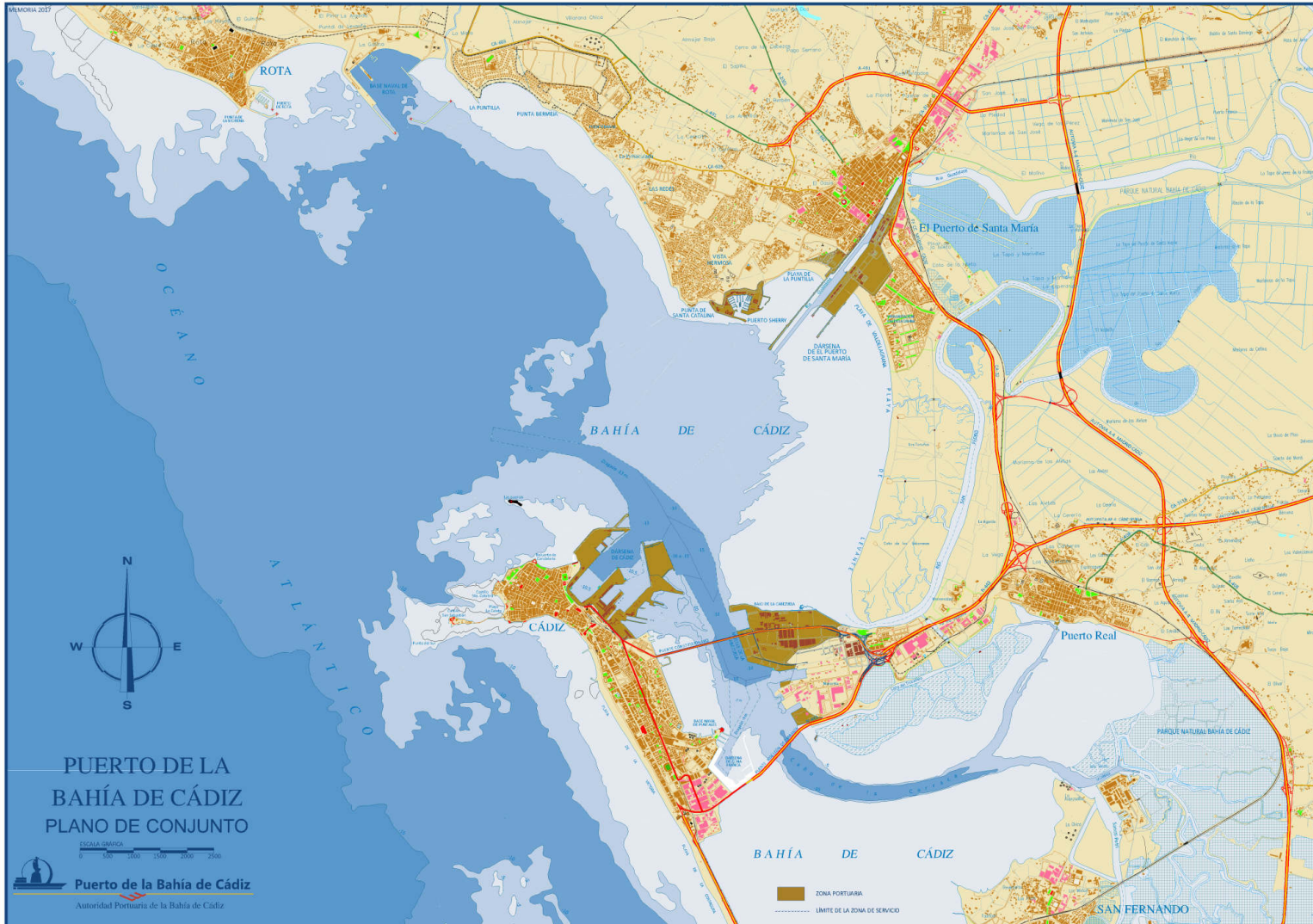
**7.1** Plano de Conjunto del Puerto de la Bahía de Cádiz.

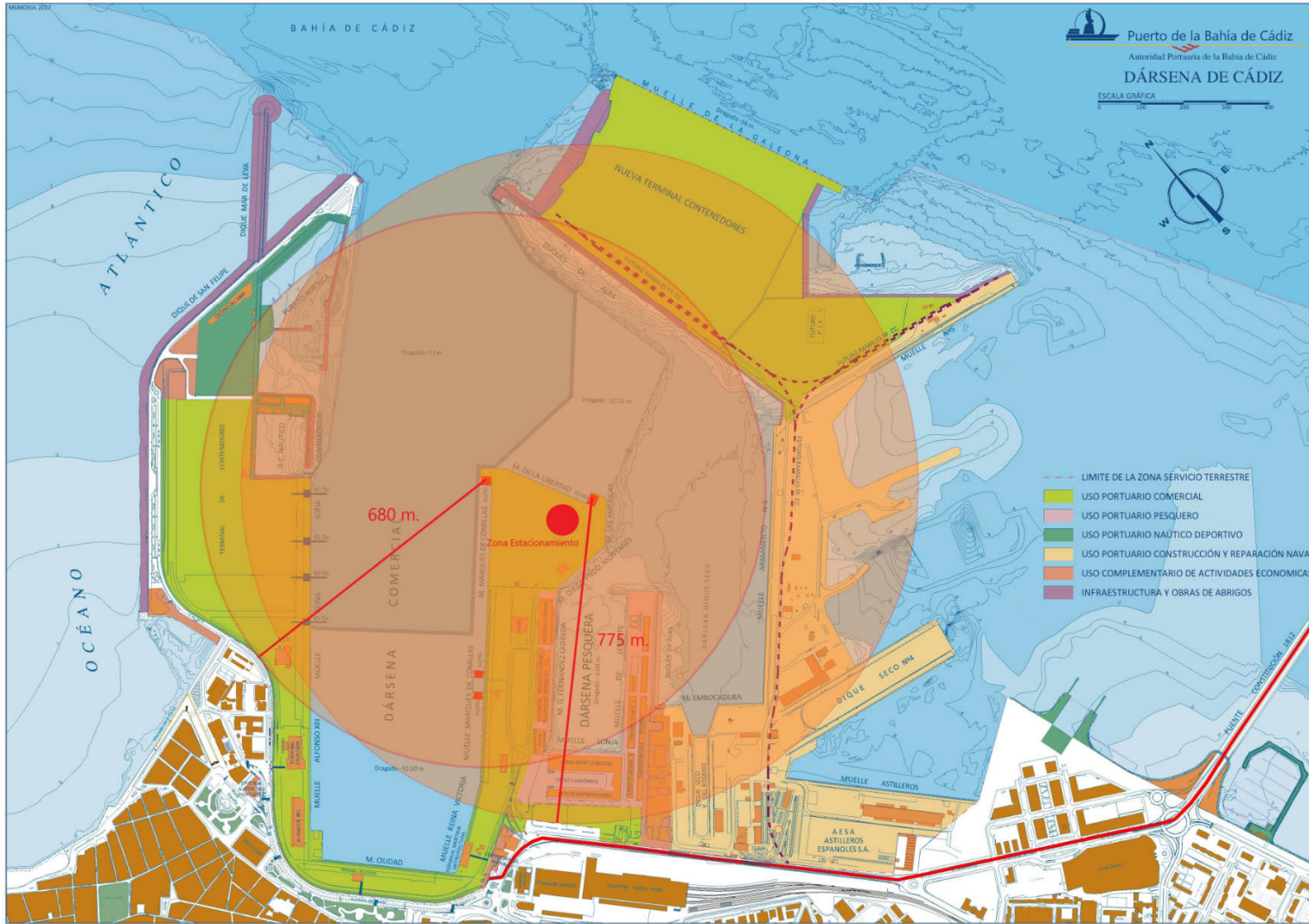
**7.2** Plano Específico de la dársena de Cádiz.

### 7.3 Plano Específico de la dársena de La Cabezuela – Puerto Real.

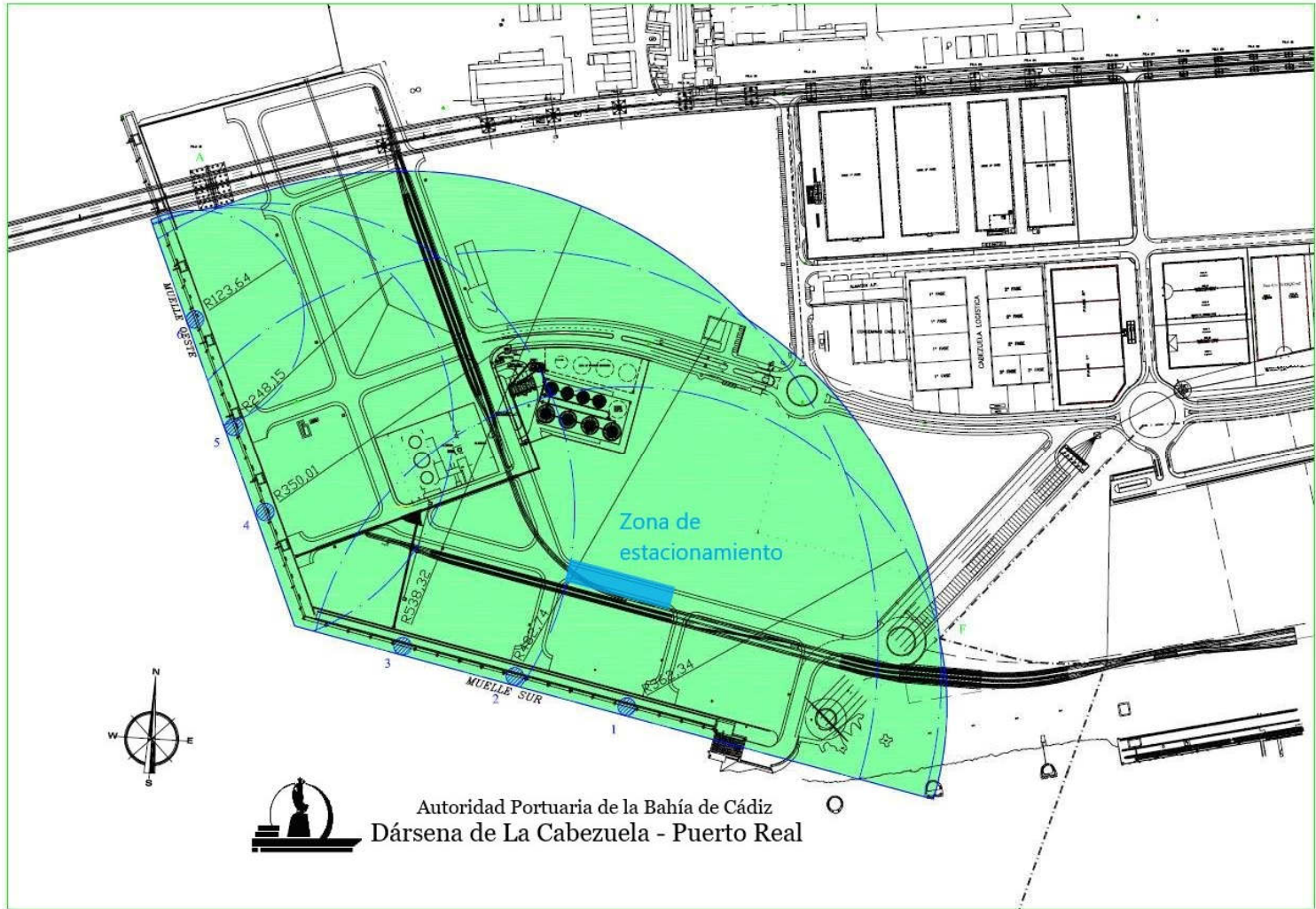
Elaborado:  El Jefe de la División de Seguridad y Medio Ambiente Rafael J. Catalán Alonso	Revisado:  El Jefe del Departamento de Desarrollo Portuario José Miguel Pérez Sánchez	Vº Bº:  El Director de la A.P.B.C. J. Agustín Romero Gago
---	---	---







- LIMITE DE LA ZONA SERVICIO TERRESTRE
- USO PORTUARIO COMERCIAL
- USO PORTUARIO PESQUERO
- USO PORTUARIO NAUTICO DEPORTIVO
- USO PORTUARIO CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL
- USO COMPLEMENTARIO DE ACTIVIDADES ECONOMICAS
- INFRAESTRUCTURA Y OBRAS DE ABRIGOS



Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz  
Dársena de La Cabezuela - Puerto Real

**ANEXO XI**  
**Recomendaciones básicas sobre riesgo por  
tsunami**

## 1. ¿QUÉ ES UN TSUNAMI?

Un tsunami es una ola o serie de olas marinas que se produce cuando una gran masa de agua es desplazada bruscamente por una alteración del fondo marino. La causa más habitual es un terremoto bajo el fondo del mar (aunque no todos generan tsunamis), pero también puede ser provocado por deslizamientos, erupciones volcánicas o, incluso, por la caída de un meteorito. No siempre que se registra un terremoto en el mar se produce un tsunami.

En el mar las masas de agua que se desplazan llegan a alcanzar grandes velocidades (unos 700 km/h) con olas muy pequeñas (de poca altura) porque la profundidad es grande. Sin embargo, al acercarse a la costa, la profundidad disminuye bruscamente; por eso aumenta la altura de la ola y disminuye su velocidad hasta unos 35 km/h. Estas olas grandes pueden provocar mucho daño.

Cuanto más cerca esté el epicentro de la costa, menos tiempo tardará el tsunami en alcanzar la orilla y, por tanto, habrá un mayor peligro para la población ya que se dispone de menos tiempo para evacuar la zona.

No siempre es más grande la primera ola. Debido al complicado comportamiento de las olas del tsunami cerca de la costa, la primera ola a menudo no es la de mayor tamaño. La segunda o tercera serían más peligrosas que la primera porque pueden arrastrar objetos como troncos de árboles, muebles, rocas, casas, vehículos y todo lo que a su paso puede ser llevado por la corriente.

Entre los efectos de un tsunami se cuentan, además de la inundación correspondiente, la erosión de cimientos de edificios, puentes y carreteras. También pueden crear fuertes corrientes que dañen o destruyan barcos amarrados al muelle o anclados. Las fugas de gas o de fuel pueden provocar, asimismo, daños adicionales por contaminación o incendio.

Dentro del ámbito regional, la vertiente atlántica andaluza (costa occidental) es la que presenta un índice más alto de peligrosidad, con alturas de inundación cercanas a los 12 metros en algunos puntos de la costa como en Cádiz y en la franja entre Conil de la Frontera y el Cabo de Trafalgar. Los tiempos de llegada oscilan entre los 45 y los 60 minutos

La estructura general de la planificación de protección civil para este tipo de emergencias, integrada tanto por el Plan Estatal y como por los Planes de las Comunidades Autónomas se establece dentro del **Real Decreto 1053/2015, de 20 de noviembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante el riesgo de maremotos.**

En principio serán aplicables los Planes municipales (que se integrarían dentro del Plan elaborado por la Junta de Andalucía) de los municipios donde se enmarcan las zonas portuarias de la APBC, una vez sean aprobados.



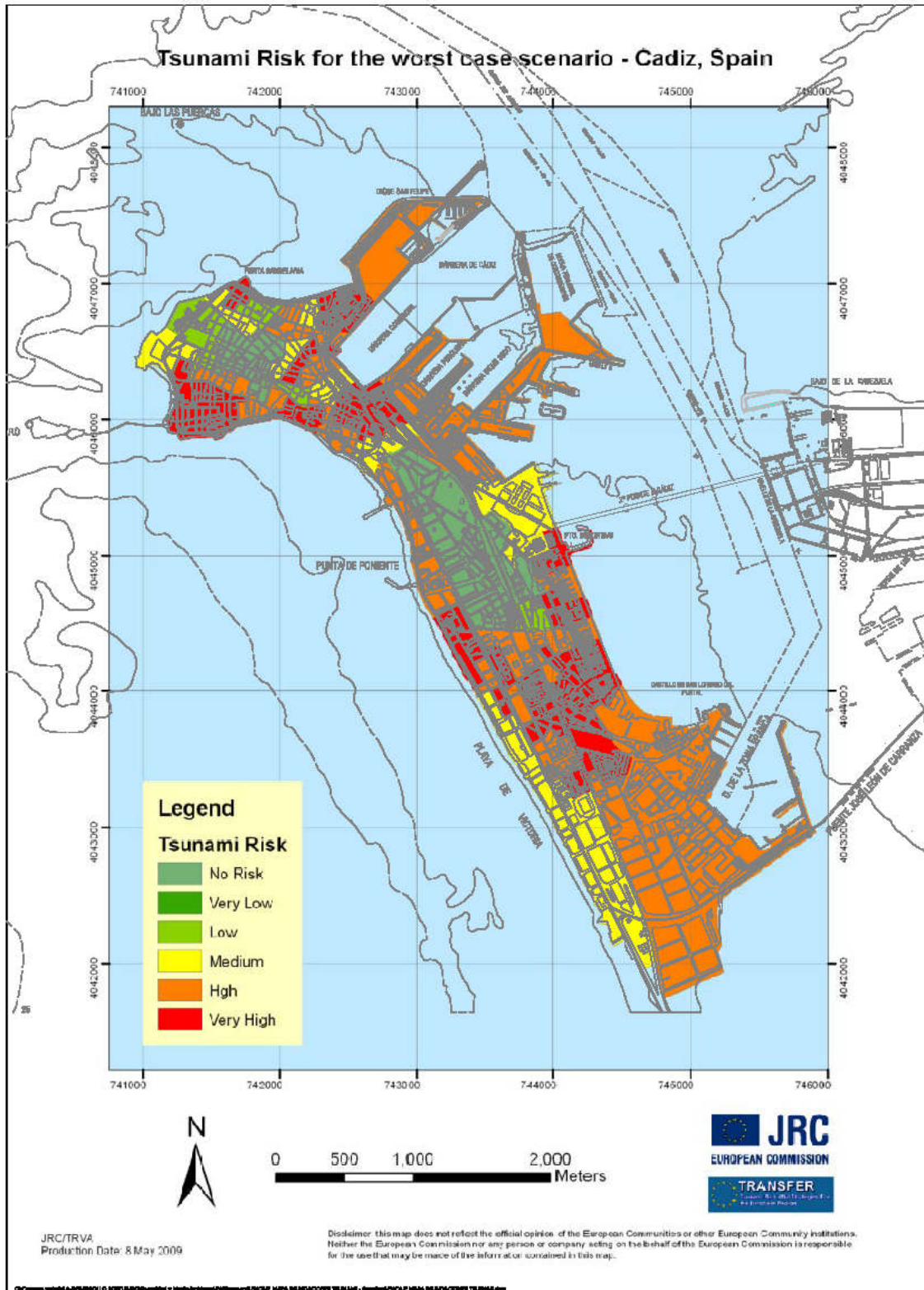


Imagen de Cádiz capital, identificando las zonas de riesgo por tsunami tomando como base el peor escenario posible (marea alta, etc.).

## 2. RECOMENDACIONES GENERALES

### Antes:

- Localiza lugares altos donde puedas refugiarte en caso de maremoto, por ejemplo, edificios resistentes de más de cuatro pisos
- Conoce la distribución de los lugares seguros y vías de escape del lugar de trabajo
- Aprende a cortar la electricidad, el agua y el gas (incluso en la oscuridad)
- Ten preparado un botiquín, radio, pilas secas, cargadores de móvil y elementos necesarios para una evacuación
- En oficinas y grupos numerosos, hay organizado un plan de evacuación que todos deben conocer.
- Ten establecido un “punto de encuentro” con la familia/seres queridos previamente planificado y consensuado, para poder reunirse **una vez finalizado los efectos del tsunami** (no antes). El domicilio particular puede que no sea una ubicación factible.

### Durante:

- Mantén la calma y evita situaciones de pánico
- Si estás en el litoral y sientes un terremoto tan fuerte como para agrietar muros es posible que en los minutos siguientes se produzca un TSUNAMI
- Dirígete a una zona alta de, al menos, 30 metros sobre el nivel del mar, siguiendo las vías de evacuación. Equivalente a cuarta o quinta planta de un edificio estándar.
- No te quedes en la playa, muelle, ni cerca, para observar el mar. La orilla del mar puede retroceder entre 100-200 m., lo que debe alertar de probable tsunami.
- No olvidar que pueden producirse replicas.
- Es muy probable que las redes de comunicaciones se colapsen y sea difícil comunicarse por teléfono.
- PONTE A SALVO. Solo se dispone de 30 o 40’.

### Después:

- Es el momento de valorar la situación, comprobar daños y adoptar una conducta preventiva que evite nuevas situaciones de peligro
- REALOJOS: Vuelve solo cuando las autoridades lo permitan. UN TSUNAMI PUEDE DURAR HORAS.
- Comprueba el estado de tu casa antes de volver a ocuparla.
- Revisa tu provisión de alimentos y bebidas. No comas ni bebas de recipientes abiertos.
- No uses tu coche salvo que sea de urgencia. Despeja las calles a los vehículos de emergencia.
- Mantén la calma, corta cualquier bulo o rumor e infórmate por canales oficiales y medios de comunicación. Hay que atender los avisos y comunicaciones oficiales. Es preferible sintonizar las redes nacionales. No hacer caso de los bulos.

### ¿Cuándo evacuar?

- Cuando estés cerca de la costa y sientas un terremoto fuerte o prolongado.
- Cuando observes una retirada rápida y evidente del mar. El agua volverá bruscamente.
- Cuando haya una alerta o comunicado oficial.
- 

### ¿Cuándo regresar?

- Cuando lo dispongan las autoridades.
- Un tsunami es una serie de olas que puede continuar llegando a la costa durante horas; la mayor puede ser la siguiente.

Estas recomendaciones se basan en lo expuesto en la Guía Didáctica Tsunamis, elaborada por Emergencias 112 Andalucía y la Junta de Andalucía, en colaboración con el Instituto Universitario de Investigación Andaluz de Geofísica y Prevención de Desastres Sísmicos y la Universidad de Granada, que se adjunta a continuación:

# Guía didáctica

# TSUNAMIS

**112**  
Emergencias

**A**  
Junta  
de Andalucía

Recomendaciones básicas para estar preparados y  
prevenir riesgos



# Índice



- 1 ¿Qué es un Tsunami?
- 2 Causas
- 3 ¿Cómo se produce?
- 4 Clasificación
- 5 Riesgos en Andalucía
- 6 Recomendaciones:
  - 6.1. Antes
  - 6.2. Durante
  - 6.3. Después
- 7 Atención psicológica
- 8 En los niños:
  - 8.1. Reacciones
  - 8.2. Orientaciones para padres y profesores
- 9 Información en emergencias

# 1. ¿Qué es un tsunami?

Un tsunami es una ola o serie de olas marinas que se produce cuando una gran masa de agua es desplazada bruscamente por una alteración del fondo marino. La causa más habitual es un terremoto bajo el fondo del mar (aunque no todos generan tsunamis), pero también puede ser provocado por deslizamientos, erupciones volcánicas o, incluso, por la caída de un meteorito.

No siempre que se registra un terremoto en el mar se produce un tsunami.



El tsunami no es perceptible en alta mar por las embarcaciones ni suele verse desde el aire.

En el mar las masas de agua que se desplazan llegan a alcanzar **grandes velocidades** (unos 700 km/h) con olas muy pequeñas (de poca altura) porque la profundidad es grande. Sin embargo, al acercarse a la costa, la profundidad disminuye bruscamente; por eso **aumenta la altura** de la ola y disminuye su velocidad hasta unos 35 km/h. Estas olas grandes pueden provocar mucho daño.

Cuanto más cerca esté el epicentro de la costa, menos tiempo tardará el tsunami en alcanzar la orilla y, por tanto, habrá un **mayor peligro** para la población ya que se dispone de menos tiempo para evacuar la zona.

## ¿Es lo mismo un tsunami que un maremoto?



NO, **tsunami** y **maremoto** no son lo mismo. La etimología de ambos términos también es diferente: 'Tsunami' es una palabra japonesa que proviene de la unión de 'tsu' (puerto) y 'nami' (ola), que literalmente se traduce como "ola de puerto". Por su parte, 'maremoto' viene del latín 'mare' (mar) y 'motus' (movimiento).



## ¿Cual es la diferencia entre tsunami y maremoto?

Según el USGS (Servicio Geológico de Estados Unidos), aunque ambos son olas del mar, son dos fenómenos diferentes y no relacionados. Un maremoto es una onda de agua poco profunda causada por las interacciones gravitacionales entre el Sol, la Luna y la Tierra ("maremoto" se usaba en épocas anteriores para describir lo que ahora llamamos un tsunami). Un tsunami es una ola marina provocada por alteraciones del fondo marino que desplazan la columna de agua que hay sobre éste.

## 2. Causas

Hay varias causas naturales que pueden dar origen a los tsunamis:

- Seísmos (es la más común, 80% según el IGN)
- Erupción volcánica
- Caída de un meteorito
- Deslizamiento

En todos estos casos hay una desestabilización y un desplazamiento de grandes masas de agua en forma de múltiples olas que se precipitan hacia la costa como una gran marea que sube rápidamente con corrientes poderosas. Los tsunamis pueden penetrar mucho más tierra adentro que las olas normales.





### 3. ¿Cómo se produce?

La retirada repentina del mar es un aviso de que puede llegar un tsunami



No todos los terremotos con epicentro marino provocan tsunamis. Para que se produzca un tsunami la **magnitud del terremoto debe ser**, generalmente, **igual o mayor a 6.5**, el sismo debe ser **superficial** y producir una **deformación del fondo marino**.

---

Cuando un tsunami alcanza la costa puede haber una **retirada del agua**, con lo que queda expuesta una gran parte de la costa que usualmente se encuentra bajo el agua. Esta repentina retirada del mar debe considerarse como un aviso de la llegada inminente de un tsunami. En otros casos, sin embargo, comienzan con un aumento del nivel del mar.

---

Un tsunami no es solo una ola, sino una serie de olas, que en su propagación afecta a toda la columna de agua bajo la superficie del mar y que viaja por toda la cuenca de un océano con poca pérdida de energía, lo que la hace **destructora a grandes distancias** (miles de kilómetros).

No siempre es más grande la primera ola. Debido al complicado comportamiento de las olas del tsunami cerca de la costa, la primera ola a menudo no es la de mayor tamaño. La segunda o tercera serían más peligrosas que la primera porque **pueden arrastrar objetos como troncos de árboles, muebles, rocas, casas, vehículos** y todo lo que a su paso puede ser llevado por la corriente. De ahí la importancia de no regresar a la playa hasta que las autoridades hayan dado por finalizada la alerta.

---

La llegada de un tsunami a la costa puede provocar, en casos extremos, un aumento del nivel del mar de varias decenas de metros, penetrar tierra adentro varios kilómetros y no son extraños los casos en los que se han registrado alturas de ola de más de 10 metros.

---

Entre los efectos de un tsunami se cuentan, además de la inundación correspondiente, la **erosión de cimientos de edificios, puentes y carreteras**. También pueden crear fuertes corrientes que dañen o destruyan barcos amarrados al muelle o anclados. Las fugas de gas o de fuel pueden provocar, asimismo, daños adicionales por contaminación o incendio.



**La segunda y tercera ola son más peligrosas porque pueden arrastrar árboles, coches y casas**

# 4. Clasificación

Hay dos formas de clasificar los tsunamis: en atención a la distancia desde su origen a la costa o en función de su intensidad.

## 4.1. Distancia



### Locales

Cuando el epicentro del terremoto está a menos de 100 kms de la costa



### Regionales

Si el lugar de llegada a la costa está a no más de 1.000 kms de distancia de la zona de generación o a pocas horas de tiempo de viaje desde esa zona



### Lejanos

Si el lugar de llegada está en costas opuestas a través del océano, a más de 1.000 kms de distancia de la zona de generación

112  
Emergencias

Andalucía

## 4.2. Intensidad

### Escala de Ambraseys

#### Muy suave

1 Ola sólo perceptible por mareógrafos.

#### Suave

2 La ola es percibida por aquellos que viven a lo largo de la costa y están familiarizados con el mar.

#### Bastante fuerte

3 Percibido por todos. Inundación de costas de pendientes suaves. Las embarcaciones pequeñas son arrastradas a la costa. En estuarios se invierten los flujos de los ríos.

#### Fuerte

4 Inundación de la playa hasta cierta altura. Daños en malecones y diques así como en estructuras ligeras cercanas a la costa. Detritos flotantes en la orilla.

#### Muy fuerte

5 Inundación de playas. Daños en muelles. Erosión de tierras cultivadas y la costa se ensucia con desechos flotantes y animales marinos. Todo tipo de embarcaciones, a excepción de las grandes, son llevadas tierra adentro o mar afuera. Personas ahogadas.

#### Desastroso

6 Destrucción parcial o completa de estructuras hechas por el hombre a distancia de la costa. Grandes inundaciones costeras. Buques grandes muy dañados. Árboles arrancados. Muchas víctimas.

# Efectos según la magnitud de los terremotos

## Magnitudes por debajo de 6,5



Es muy poco probable que terremotos de esta magnitud provoquen un tsunami.

## Magnitudes entre 6,5 y 7,5



No suelen producir tsunamis destructivos aunque se pueden observar pequeños cambios en el nivel del mar en las cercanías del epicentro. Es raro que se produzcan daños o víctimas salvo que estén motivados por efectos secundarios como deslizamientos de tierra o hundimientos de submarinos.

## Magnitudes entre 7,6 y 7,8



Los terremotos de este tamaño pueden producir tsunamis destructivos, especialmente cerca del epicentro. A mayores distancias se pueden observar pequeños cambios en el nivel del mar. Los tsunamis capaces de producir daños a grandes distancias son raros en este rango de magnitud.

## Magnitud 7,9 y mayor



Es posible que originen tsunamis locales destructivos cerca del epicentro, y podrían producir cambios y daños significativos en el nivel del mar en una región más amplia. Con un terremoto de magnitud 9.0, existe la posibilidad de una réplica de magnitud 7.5 o mayor.

# 5. Riesgos en Andalucía

La mayor parte de los tsunamis ocurre en el Océano Pacífico, en menor medida en el Océano Atlántico y en el Mar Mediterráneo y todavía en menor proporción en el Océano Índico (según IGN).

En Andalucía pueden ocurrir dos tipos de tsunamis, según la zona en la que se produzcan:

- La vertiente atlántica andaluza (costa occidental) es la que presenta un índice más alto de peligrosidad, con alturas de inundación cercanas a los 12 metros en algunos puntos de la costa como en **Cádiz** y en la **franja entre Conil de la Frontera y el Cabo de Trafalgar**. Los tiempos de llegada oscilan entre los **45 y los 60 minutos**.
- En la zona mediterránea (litoral oriental) también pueden ocurrir tsunamis pero de menor tamaño que los del Atlántico. Sin embargo, los tiempos de llegada son menores: entre los **10 y 30 minutos**.



# 6. Recomendaciones

Si vives en la costa, planea y ensaya de antemano una forma de evacuar con tu familia, conoce las vías de evacuación y puntos de reunión posterior



## 6. 1. ANTES DE

Localiza lugares altos donde puedas refugiarte en caso de maremoto, por ejemplo, edificios resistentes de más de cuatro pisos

1



Conoce la distribución de los lugares seguros y vías de escape de la casa o lugar de trabajo

2



Aprende a cortar la electricidad, el agua y el gas (incluso en la oscuridad)

3



Ten preparado un botiquín, radio, pilas secas, cargadores de móvil y elementos necesarios para una evacuación

Informa a tu familia de los pasos a seguir, especialmente, la ruta de huida y el punto de encuentro. Lo mismo debe hacerse en centros educativos.



En oficinas y grupos numerosos, organiza un plan de evacuación que todos conozcan y en el que participen.



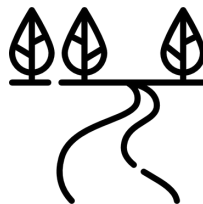
## 6.2. Durante

### Mantén la calma y evita situaciones de pánico

Si estás en el litoral y sientes un terremoto tan fuerte como para agrietar muros es posible que en los minutos siguientes se produzca un **TSUNAMI**



Dirígete a una zona alta de, al menos, 30 metros sobre el nivel del mar



Aléjate de ríos, cauces secos o vaguadas por los que pueda adentrarse el agua

No te quedes en la playa, ni cerca, para observar el mar.  
¡Ponte a salvo!



## 6.3. Después

Es el momento de valorar la situación, comprobar daños y adoptar una conducta preventiva que evite nuevas situaciones de peligro

1



### REALOJOS

Vuelve solo cuando las autoridades lo permitan ¡Un tsunami puede durar horas!

2



Comprueba el estado de tu casa antes de volver a ocuparla

4



Revisa tu provisión de **alimentos** y **bebidas**. No comas ni bebas de recipientes abiertos

5



No uses tu **coche** salvo que sea de urgencia. Despeja las calles a los vehículos de **emergencia**

3

Mantén la calma, corta cualquier **bulo** o rumor e infórmate por canales oficiales y medios de comunicación



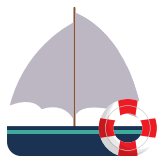


# 6. Recomendaciones

**En ocasiones, los TSUNAMIS se presentan como una retirada del mar que deja el fondo marino seco para volver con gran fuerza. ¡Es el momento de correr y ponerse a salvo!**

## EN LA COSTA

-----



En una embarcación adéntrate en el mar a más de 100 m de profundidad. Un maremoto es destructivo solo cerca de la costa



Si te ves arrastrado por una ola, agárrate a algo que flote



Un tsunami puede tener diez o más olas destructivas en las siguientes doce horas

Sigue siempre información fiable y contrastada transmitida por canales oficiales y medios de comunicación



Si hay que evacuar, lleva agua, alimentos, ropa seca y elementos de primeros auxilios



# ¿Cuándo evacuar?

Un tsunami se puede producir por un terremoto lejano que no se perciba



Quando estás cerca de la costa y sientas un terremoto fuerte o prolongado.



Quando observes una retirada rápida y evidente del mar. El agua volverá bruscamente.



Quando haya una alerta o comunicado oficial.



# ¿Cuándo regresar?

Quando lo dispongan las autoridades.



Un tsunami es una serie de olas que puede continuar llegando a la costa durante horas; la mayor puede ser la siguiente.

112

Emergencias

Andalucía

# 7. Atención psicológica

No podemos evitar ni predecir un maremoto pero sí aprender a gestionar nuestros sentimientos a la hora de afrontar una gran catástrofe



## REACCIONES

Tras un tsunami es frecuente que aparezcan **sentimientos** como el enfado, la rabia, el bloqueo emocional, la ansiedad o el terror al mar.

## INFORMACIÓN

Para saber responder a las emociones es importante **informarnos** sobre cómo actuar; a mayor nivel de conocimiento, mayor capacidad de reacción.

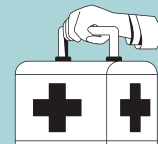
## AUTOCONTROL

Para hacer frente a estas situaciones, es necesario recuperar la capacidad de control y la **seguridad** en uno mismo.

Es esencial facilitar la vuelta a la rutina, a desempeñar la actividad previa al desastre natural.



Los individuos superan estas crisis de manera paulatina. Si persisten los problemas, recurre a ayuda profesional.



## 8. En los niños

Los menores tienden a imitar las reacciones de los adultos: depende de cómo se comporten éstos, así actuarán ellos. Si los adultos responden con alarma, los niños se asustarán más



- 1 Es normal que los menores estén asustados tras un desastre natural.

---

- 2 Las reacciones pueden aparecer inmediatamente después del desastre o tras varios días o semanas.

---

- 3 Los bebés pueden reaccionar llorando más de lo acostumbrado o demandando que los lleven en brazos.

---

- 4 Los niños pueden presentar problemas para irse a la cama, tener pesadillas o conductas regresivas. Hay que ser flexibles ante estas situaciones.



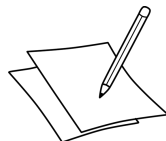
# Orientaciones para padres y profesores



Tras un proceso traumático, los menores necesitan recibir apoyo y seguridad



Explícales qué ha ocurrido, responde a sus dudas y ofrece información clara



Anímales a que compartan sus miedos y sentimientos (pueden hacer un dibujo o escribir su experiencia)



Se debe atender y tranquilizar a los niños y demostrarles que comprendemos que estén asustados

Evita la sobreexposición a las noticias trágicas. Rehúye de imágenes de destrucción o datos de fallecidos

Involucra a niños y adolescentes en las tareas de reconstrucción y elaboración de planes de protección ante nuevos desastres



# 9. Información

Es imposible predecir un tsunami pero sí podemos impulsar una cultura de la prevención y formación de la población para que esté preparada en caso de catástrofe y así reducir daños

## PREVISIÓN



Aprende cómo actuar en caso de tsunami: organiza simulacros, estudia vías de evacuación, planifica una hoja de ruta con tu familia...

## MEDIOS AUTORIZADOS

Mantente informado a través de fuentes autorizadas, redes sociales oficiales y medios de comunicación.



## ACTUACIÓN



Sigue las indicaciones de autoridades y organismos intervinientes que te guiarán sobre alarmas de tsunamis, acciones a seguir, desalojos y realojos...

## BULOS

Evita propagar bulos o información exagerada. Si es necesario, denuncia los bulos ante las autoridades competentes.



@E112Andalucia  
@IGN\_Sismologia



¡Estar informado es estar preparado!  
Descárgate aquí la guía virtual





# Guía didáctica TSUNAMIS

Emergencias 112 Andalucía

**112**  
Emergencias

**A**  
Junta  
de Andalucía

Colabora:

