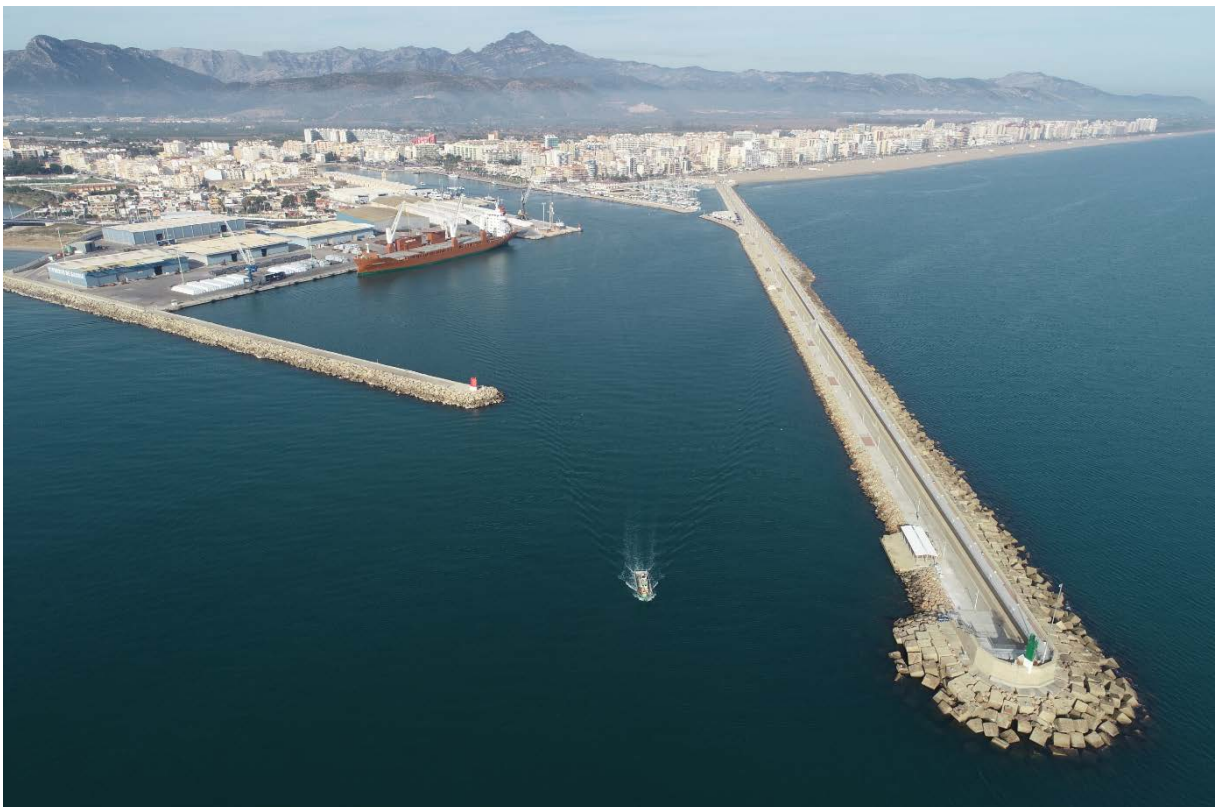


Documento Resumen del **PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE GANDÍA**



Revisión 4
Abril 2024

OFICINAS A.P.V. EN PUERTO DE GANDÍA

Recinto Portuario, Zona Sur s/n
46730 – PUERTO DE GANDÍA

Teléfono: 96 284 29 01

Fax: 96 284 23 61

DOCUMENTO RESUMEN

Revisión 4 del PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO DE GANDÍA

Aprobada definitivamente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia el día 11-11-2024

Capítulo 0 Fundamentos y ámbito de aplicación del Plan de Autoprotección del puerto de Gandía.

En este capítulo se indican los fundamentos legales que amparan el PAU, y que básicamente son el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (artículo 65.2), y el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos (artículo 124). Ambos preceptos exigen que cada Autoridad Portuaria elabore un Plan de Emergencia Interior para cada puerto que gestiona.

También se establece que la presente Revisión 3 del PAU comprende a otros planes de que debe disponer el Puerto de Gandía, como son el:

- Plan Interior de Contingencias por Contaminación Accidental (Marina, Atmosférica o Terrestre) del Puerto de Gandía: establecido por el artículo 62 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental del Puerto de Gandía: establecido por el artículo 2.1 del Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

La integración en el PAU del Puerto de Gandía de todos los anteriores Planes está motivada por las siguientes razones:

1. Porque constituye un criterio técnico de la A.P.V., y que ninguna norma impide o prohíbe, el integrar los anteriores planes dentro del Plan de Autoprotección. Y ello, **por razones de seguridad, eficacia, eficiencia, calidad, y regularidad** para hacer frente a cualquier suceso o accidente tanto marítimo como terrestre en la zona de servicio del Puerto de Gandía.

A este respecto se indica que el artículo 3.2 del 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, permite la aplicación de dicho criterio, al indicar que:

“Los planes de autoprotección previstos en esta norma y aquellos otros instrumentos de prevención y autoprotección impuestos por otra normativa aplicable, **podrán fusionarse en un documento único** cuando dicha unión permita evitar duplicaciones innecesarias de la información y la repetición de los trabajos realizados por el titular o la autoridad competente, siempre que se cumplan todos los requisitos esenciales de la presente norma y de las demás aplicables de acuerdo con el artículo 2.1”.

2. Porque dicho criterio técnico permite una mejor prestación por parte de la A.P.V. del **servicio general de prevención y control de emergencias**, en los términos establecidos por la normativa sobre Protección Civil, mercancías peligrosas y demás normativa aplicable, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, y

salvamento y lucha contra la contaminación. (Art. 106.g del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

- Porque caso de mantenerse los planes por separado, un único accidente o suceso podría activar simultáneamente a los dos. Lo que provocaría solapes entre sí de los planes, con **probables pérdidas de eficacia en la coordinación y en la respuesta integral** a la emergencia.
- Porque el presente Plan de Autoprotección **incluye** tanto el inventario de riesgos potenciales como el catálogo de recursos movilizables y los procedimientos de activación, dirección y coordinación en caso de emergencia, que corresponderían por separado a cada Plan.

Con la inclusión en el Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía de todos los citados planes, el diagrama de coordinación entre Planes, tanto de ámbito superior como inferior, es el que se muestra a continuación:



Los objetivos del Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía son los siguientes:

- En todos los casos, el rescate, salvamento y evacuación inmediata de las personas heridas, en peligro, o en riesgo.
- La preparación para el abandono de los buques en caso necesario.
- La preparación para la evacuación del personal no necesario en la zona.
- La preparación para luchar contra la contaminación marina, atmosférica o terrestre.
- El salvamento del buque con los medios de asistencia idóneos.
- La preservación de las instalaciones, de los bienes portuarios y del medio ambiente.
- El establecimiento de los procedimientos de coordinación e integración con el resto de planes, tanto de ámbito superior como inferior, que deban activarse como consecuencia de un suceso o accidente dentro del ámbito de aplicación del PAU del Puerto de Gandía.

El ámbito de aplicación del PAU del Puerto de Gandía comprende los espacios de tierra y de agua incluidos en su zona de servicio.

Finalmente, este Capítulo concluye con la enumeración de los pasos a seguir para la aprobación del PAU, tanto provisional como definitiva.

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

En este Capítulo se identifica a la Autoridad Portuaria de Valencia como titular de la actividad comprendida en el PAU del Puerto de Gandía, y se indica que como Directores del Plan de Autoprotección y del plan de actuación en emergencia son las siguientes personas:

Para emergencias terrestres:

- El Director General de la Autoridad Portuaria de Valencia. Para emergencias en buques y de contaminación marina causada por ellos:
- El Capitán Marítimo de Valencia.

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

En este Capítulo se incluyen las características generales del puerto de Gandía, los usos a los que se destina, los tráficos del puerto, y una descripción detallada por zonas de las concesiones, instalaciones y actividades autorizadas en su zona de servicio.

Asimismo, se indican los principales tipos de buques que escalan habitualmente en el puerto de Gandía.

También se detalla una clasificación y descripción de los usuarios del puerto. El Capítulo finaliza con la descripción de los accesos y de las vías de accesibilidad para la ayuda externa.



Capítulo 3 Inventario, análisis y evaluación de riesgos.

En este Capítulo se describen y localizan los elementos, instalaciones, procesos de producción, etc. que puedan dar origen a una situación de emergencia en la zona de servicio del Puerto de Gandía o incidir de manera desfavorable en el desarrollo de la misma.

Los potenciales elementos que pueden dar lugar a una situación riesgo, de peligro o de emergencia, o susceptibles de causar un efecto dominó, se clasifican en los siguientes 7 tipos genéricos:

- 1) Mercancías peligrosas** transportadas en contenedor, bultos, o a granel, **y otras sustancias peligrosas existentes** en concesiones e instalaciones necesarias para sus procesos productivos o de consumo propio.
 - a) Mercancías peligrosas transportadas en contenedor o bultos.
 - b) Mercancías peligrosas sólidas transportadas a granel por buques.
 - c) Otras mercancías peligrosas líquidas transportadas a granel por buques.
 - d) Mercancías peligrosas y productos peligrosos transportados por los viales del puerto.
 - e) Sustancias peligrosas almacenadas en depósitos o tanques, y necesarias para los procesos productivos o de consumo propio de la concesión o instalación.

- 2) Otros riesgos generales en la zona de servicio terrestre del puerto:**
 - a) Incendios:
 1. Incendio de un tanque de aceite vegetal, grasas vegetales o ésteres.
 2. Incendio estacionario de mercancías combustibles sólidas al aire libre: pila de carbón, pila de maderas, montón de cereales a granel, bobinas de papel, otra mercancía no peligrosa en contenedor o sobre plataforma o a granel en caja de camión, etc.
 3. Incendio en un tinglado cubierto.
 4. Incendio en un tinglado cerrado, en un depósito o en un almacén.
 5. Incendio de maquinaria (grúas, carretillas elevadoras, etc.) o vehículos de transporte (cabezas tractoras, semirremolques, plataformas).
 6. Incendio en una subestación transformadora de energía eléctrica.
 7. Incendio en el taller de mantenimiento de una concesión o instalación.
 8. Incendio en un edificio destinado a oficinas.
 9. Incendio en el edificio de una Estación Marítima.
 - b) Detonación de un aerosol de partículas vegetales.
 - c) Contaminación del medio ambiente atmosférico provocada por la dispersión de un aerosol de partículas de materias pulverulentas.
 - d) Caída de cargas con riesgo de aplastamiento a personas o bienes.
 - e) Accidentes de circulación de vehículos o maquinaria en muelles, explanadas, patios de terminales, calzadas, y viales de la zona de servicio del puerto.

- 3) Accidentes náuticos** de buques y embarcaciones en aguas del puerto de Gandía.
 1. Incendio, deflagración o explosión en espacios de máquinas, de habitación, o en tanques o bodegas del buque.

2. Abordaje.
 3. Colisión contra el muelle o contra sus instalaciones durante las maniobras de atraque o desatraque.
 4. Varada, embarrancada o encalladura
 5. Vuelco o zozobra
 6. Buque a la deriva
 7. Hundimiento.
- 4) **Control del movimiento portuario de buques durante una emergencia**, zona especial de fondeo y zona de varada en determinadas circunstancias.
- 5) Procedimiento de actuación a seguir si un **buque accidentado** indica su intención de arribar al Puerto de Gandía como puerto de refugio.
- 6) **Contaminación marina** causada por buques o instalaciones terrestres:
1. Accidentes susceptibles de causar una contaminación marina producida por buques: con hidrocarburos o con SNPP (Sustancias nocivas y potencialmente peligrosas).
 2. Posibles accidentes de vertidos procedentes de instalaciones terrestres, capaces de causar un suceso de contaminación marina de mayor o menor gravedad.
- 7) **Atentado, sabotaje o amenaza de bomba** en buques o instalaciones terrestres.

Finaliza el Capítulo indicando las personas que tienen presencia física habitual en el Puerto, y que por tanto pueden estar expuestas a alguno o algunos de los riesgos o peligros señalados anteriormente, tanto en el interior de la zona de servicio del Puerto, como en el exterior de ésta.

A estos efectos, las personas con presencia habitual en el puerto pueden ser clasificadas dentro de los siguientes grupos:

- **Personal de la Administración.** Se trata del personal de entidades oficiales, como la Autoridad Portuaria de Valencia, la Capitanía Marítima; la Aduana con los agentes de la Guardia Civil encargados del resguardo fiscal, Policía Nacional, Comandancia Naval, Sanidad Exterior, SOIVRE, Sanidad Vegetal, Pesca, etc., etc.
- **Empresas estibadoras, y otras empresas con superficie en concesión o autorización.** Comprende el personal de plantilla de la empresa (tanto administrativo, como técnico y obrero que realiza las operaciones de la instalación o concesión, y de la prestación de servicios portuarios).
- **Trabajadores portuarios.** Personal de la Sociedad de Estiba que realiza para las empresas estibadoras las tareas con las mercancías: (recepción, entrega, almacenaje, carga y estiba, desestiba y descarga, desconsolidación, consolidación, etc.).
- **Conductores de vehículos pesados y personal de conducción de material ferroviario.** Transportando las mercancías hasta y desde el puerto.
- **Personal transeúnte.** Comprende consignatarios de buques y sus despachantes, agentes de aduanas y sus despachantes, personal empresas reparación de buques, provisionistas, suministradoras de combustible, técnicos externos de mantenimiento, taxis, autobuses,

proveedoras de material, representantes comerciales, personas que necesitan realizar trámites administrativos en Capitanía Marítima, otras personas que entran al puerto para realizar cualquier actividad autorizada, compradores de pescado, etc., etc.

- **Contratistas.** Personal técnico y empleados que se hallen ejecutando cualquier obra o prestación de servicio en el puerto, tanto por cuenta de la Autoridad Portuaria de Valencia como para las instalaciones o concesiones ubicadas en su zona de servicio (maquinaria, dragas, plantas de hormigón, etc.).
- **Tripulaciones.** Se trata del personal enrolado a bordo en los buques atracados o fondeados en el puerto.
- **Pasajeros.** Personas que embarcan, desembarcan o viajan a bordo del buque en régimen de pasaje o crucero, no pertenecientes a la tripulación.
- **Propietarios de embarcaciones deportivas y de recreo.** Atracadas en clubes náuticos o marinas, y sus acompañantes.
- **Propietarios y tripulantes de embarcaciones de pesca.** Atracadas en muelles y dársenas pesqueras. También se incluyen las embarcaciones y bateas mejilloneras, y las dedicadas a la piscicultura, así como sus propietarios y trabajadores.
- **Público.** Se trata de personal que accede a la zona libre, para realizar actividades recreativas y de ocio principalmente.

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

En este capítulo se describen los medios y recursos **disponibles permanentemente** en caso de una emergencia. Y que son propiedad de alguno de los Organismos o empresas siguientes:

- 1 El Centro de Información y Coordinación de Urgencias (CICU).
- 2 La Autoridad Portuaria de Valencia.
- 3 La empresa Prácticos de Gandía, S.L. que presta el servicio de practicaje de buques en el Puerto de Gandía. ¹
- 4 La U.T.E. Remolcadores Boluda, S.A. – Remolques del Mediterráneo, S.A., que presta el servicio de remolque de buques en el Puerto de Gandía. ²
- 5 La empresa Amarradores JMS, S.L. que presta el servicio de amarre y desamarre de buques en el Puerto de Gandía. ³
- 6 La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). ⁴

¹ En virtud de lo establecido en el artículo 110, apartado c, del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (TRLPMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011; y en el artículo 22 del Reglamento General de Practicaje, aprobado por Real Decreto 393/1996.

² En virtud de lo establecido en los artículos 110.c y 127.2 del TRLPEMM.

³ En virtud de lo establecido en los artículos 110.c y 128.3 del TRLPEMM.

⁴ Son los medios que, caso de ser necesarios y estar disponibles, se movilizarán a través de la Capitanía Marítima de Valencia y del Centro de Coordinación de Salvamento de Valencia de SASEMAR, para atender una emergencia marítima en la que se hallen buques implicados en las aguas del puerto.

Esos medios, también se movilizarían en caso de ser activado el Plan Marítimo Nacional por supuestos graves de contaminación en las aguas del puerto.

- 7 La empresa Amarradores del Puerto de Valencia, S.L. para trabajos de lucha contra la contaminación marina (en caso necesario, presta sus servicios en el puerto de Gandía).
- 8 La empresa VARESER 96 S.L., para la recogida y gestión de residuos. ⁵
- 9 La empresa SERTEGO Servicios Medioambientales S.L., para la recogida y gestión de residuos. ⁶
- 10 La empresa BURRIEL NAVARRO S.L., para trabajos subacuáticos.
- 11 Los recursos humanos y medios materiales de las empresas ubicadas en la zona de servicio del puerto, y que de acuerdo con su Plan de Autoprotección actúan ante las emergencias que se produzcan en sus instalaciones.
- 12 Las tripulaciones y medios materiales de los buques atracados, fondeados o navegando en las aguas del puerto, y que, de acuerdo con sus Planes de Contingencias para cada tipo de emergencia, tienen determinadas obligaciones de actuación establecidas en el "Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia" (Muster List).

Los recursos humanos y medios materiales adscritos, tanto permanentemente como eventualmente, consisten en: ambulancia, embarcaciones rápidas, buques de salvamento, remolcadores, embarcaciones de limpieza, embarcaciones de intervención, unidades aéreas, vehículos, redes contra incendios, extintores, diversos dispositivos de seguridad y alarma, equipos de lucha contra la contaminación: barreras flotantes, skimmers de recuperación de hidrocarburos, materiales absorbentes, etc., etc.

Capítulo 5 Programa de mantenimiento de instalaciones.

En este Capítulo se indica que la Autoridad Portuaria de Valencia realiza un mantenimiento periódico preventivo para todas las anteriores instalaciones y elementos de seguridad, servicios y/o protección propios, bien mediante su propio personal, o bien mediante empresas especializadas contratadas a efectos. Por estar así especificado en los distintos programas de mantenimiento y conservación de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Cada Departamento de la A.P.V. implicado conserva constancia documental de las operaciones de mantenimiento realizadas, de las inspecciones de seguridad, y de los informes o certificados obtenidos, conforme a la normativa de los reglamentos vigentes para cada elemento o instalación.

Para las instalaciones con propiedad distinta a la de la Autoridad Portuaria de Valencia, se indica que es deber, obligación y responsabilidad de todas las empresas, concesiones e instalaciones ubicadas en la zona de servicio del puerto, el realizar el mantenimiento preventivo de todos aquellos elementos de seguridad, servicios y/o protección, que garantizan la operatividad del Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía.

Asimismo, deben conservar constancia documental en sus respectivos Planes de Autoprotección de las operaciones de mantenimiento realizadas, y de las inspecciones de seguridad, conforme a la normativa de los reglamentos de instalaciones vigentes que les incluyan.

De igual modo, es deber, obligación y responsabilidad de los capitanes, armadores, navieros u

⁵ En virtud de contrato con la Autoridad Portuaria de Valencia, para la gestión del Centro de Transformación de Residuos que ésta posee en el Puerto de Valencia.

⁶ Prestataria del servicio portuario de recepción de desechos líquidos generados por buques, regulados por el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78, en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía. Sus medios se incorporan a este PAU en virtud de los artículos 110.c y 132.6 del TRLPMM.

operadores de los buques y embarcaciones que estén atracadas o fondeadas en las aguas de la zona de servicio del puerto, el realizar los correspondientes mantenimientos preventivos de los elementos de seguridad y/o protección del buque y obtener los certificados correspondientes, conservando constancia documental de tales prácticas.

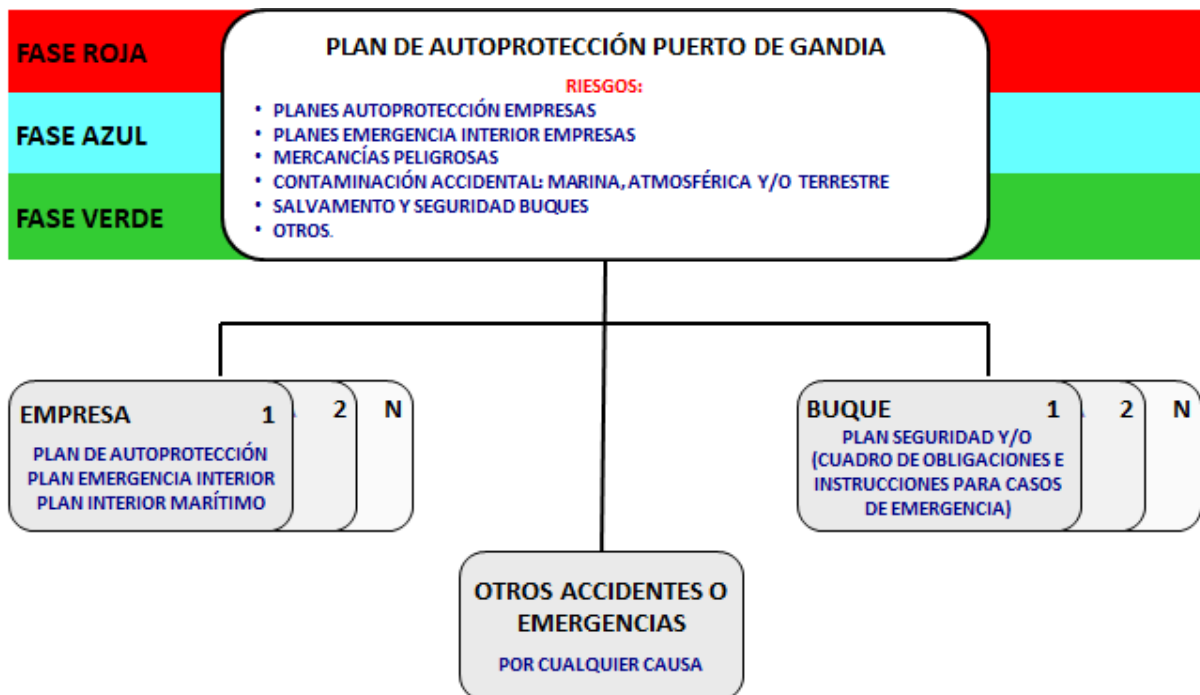
En cualquier caso, tanto la Capitanía Marítima de Valencia como la Autoridad Portuaria de Valencia, en el ámbito de sus competencias respectivas, y de conformidad con lo establecido en el artículo 8 del Real Decreto 393/2007, colaborarán con el resto de Administraciones con competencias en la materia, y ejercerán funciones de vigilancia, inspección y control, velando para comprobar que los buques, empresas y organismos ubicados en el ámbito de aplicación del presente PAU realizan los correspondientes mantenimientos preventivos que establezca la normativa de aplicación para los elementos de seguridad y/o protección.

Capítulo 6 Plan de actuación ante emergencias.

En este Capítulo se indica que la estructura del Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía utiliza, articulándolos, los Planes de las empresas, entidades e instalaciones ubicadas en el ámbito de aplicación de dicho PAU.

Asimismo, el PAU constituye el Plan de Autoprotección o de Emergencia de ámbito superior en materia de seguridad de los buques y embarcaciones que naveguen o estén fondeadas o atracadas en aguas del Puerto de Gandía, y que no estén amparadas en ninguno de los anteriores Planes indicados en el párrafo anterior.

Este PAU contempla que el desarrollo de cualquier emergencia puede alcanzar tres fases distintas denominadas, en orden creciente de gravedad, como fase **VERDE**, **AZUL** y **ROJA**. Los diferentes órganos aquí contemplados intervendrán en la medida que corresponda y se juzgue conveniente.



Las denominaciones de las fases en las que se ha estructurado el PAU son:

Se denomina Fase **VERDE** a aquella en la que se dan las circunstancias para que exista riesgo de

accidente con daños a personas, bienes y/o medio ambiente, o que éste se haya producido, pudiendo ser controlado con los medios presentes en el lugar.

Se denomina Fase **AZUL** a aquella en la que se dan las circunstancias para que exista riesgo de accidente con daños a personas, bienes y/o medio ambiente, o que éste se haya producido, pudiendo ser controlado con los medios presentes en el lugar y la movilización de un primer escalón de medios externos.

Se denomina Fase **ROJA** a aquella en la que los medios utilizados en la Fase Azul han sido desbordados, o pueden desbordarse, existiendo grave riesgo de descontrol de la emergencia, el suceso sobrepasa, o puede sobrepasar, el ámbito portuario pudiendo producirse daños a la población. En estos momentos, se activará el Plan de Emergencias Exterior, en virtud de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento aprobado por R.D. 145/89.

El Órgano Directivo del PAU del Puerto de Gandía lo constituye el **Director de la Emergencia**, que será auxiliado por el **Jefe del Puesto de Mando Avanzado** en el lugar de la emergencia y por el **Operador de Muelle o Terminal** si se hallan involucradas mercancías peligrosas; y por el **Centro de Control de Emergencias** de la Autoridad Portuaria de Valencia en tareas de coordinación de las comunicaciones y de la información y órdenes recibidas y/o transmitidas.

A las órdenes del Director de la Emergencia intervienen los Órganos de respuesta en la emergencia: Órgano Ejecutivo, Órgano de Apoyo y Órgano de Asesoramiento.

El artículo 128 del Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, establece que “corresponde acordar la declaración de aplicación del P.E.I., asumir asimismo el mando único de las operaciones que se realicen en el interior de la zona portuaria para la prevención y control de las emergencias que se originen en la misma, así como solicitar de las autoridades competentes la colaboración de los servicios de Protección Civil dependientes de las mismas, cuando sea necesario su apoyo a la organización de autoprotección respectiva, a las Autoridades siguientes”:

- Al **CAPITÁN MARÍTIMO**, cuando el buque se encuentre **implicado** en la emergencia o existe **riesgo** para el mismo.
- Al **DIRECTOR DEL PUERTO**, en los restantes casos.

La doble jurisdicción que el Reglamento introduce en cuanto a la responsabilidad produce dificultades para la exacta delimitación de la misma, ya que la apreciación de si el buque está implicado o en riesgo por la emergencia es imprecisa. El PAU delimita este extremo, de forma que no quepa duda en ningún caso de cuál es la jurisdicción responsable.

Por lo que, a esos efectos, se considera que el buque:

- Está **implicado** en la emergencia, cuando la causa de la misma afecta total o parcialmente al buque.
- Está en **riesgo**, cuando la causa de la emergencia no le afecte, pero sí pueda previsiblemente afectarle, en cuyo caso, las operaciones y medidas tendentes a evitar la propagación del siniestro a los buques deben ordenarse por el Capitán Marítimo.

Director de la Emergencia en supuestos de Contaminación Marina. De conformidad con las competencias que a cada Administración le otorga el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en los supuestos de contaminación marina corresponderá la Dirección de la Emergencia:

- Al **CAPITÁN MARÍTIMO**, cuando la contaminación sea producida desde buques o embarcaciones sitos en aguas de la zona de servicio del Puerto.
- Al **DIRECTOR DEL PUERTO**, cuando la contaminación de las aguas de la zona de servicio del puerto sea producida desde instalaciones o medios terrestres.

En todas las emergencias, ambos responsables, tanto el Capitán Marítimo de Valencia como el Director de la Autoridad Portuaria de Valencia, cuando no actúen como Director de la Emergencia, colaborarán con el otro en el ámbito de sus competencias.

En el PAU son designados diversos cargos tanto de la Autoridad Portuaria de Valencia como de la Capitanía Marítima de Valencia para asumir funciones de Director de Emergencia, en las ausencias de los titulares.

El PAU describe las funciones que corresponden al Jefe del Puesto de Mando Avanzado, al Operador de Muelle o Terminal, y al Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Los recursos humanos y medios materiales intervinientes en la respuesta a una emergencia portuaria se integran en el PAU del Puerto de Gandía dentro de los otros siguientes Órganos:

- **Órgano Ejecutivo.**
- **Órgano de Apoyo.**
- **Órgano de Asesoramiento.**

El **Órgano Ejecutivo** lo constituyen los grupos de actuación que se organizan con carácter permanente dentro del plan, con misiones específicas, estando subordinados en cuanto a las mismas al Director de la Emergencia, pero asumiendo plena autonomía y responsabilidad en su cumplimiento.

El Órgano Ejecutivo se compone de los siguientes grupos:

- *Grupo de Intervención Operativa.*
- *Grupo Sanitario.*
- *Grupo de Apoyo Logístico.*

GRUPO DE INTERVENCIÓN OPERATIVA

Integrado en Fase Verde por:

- Personal de la instalación portuaria en la que se haya producido el accidente, y adscrito a tareas de lucha contra la emergencia. (Para casos de Emergencias Terrestres y por Contaminación Marina).
- Tripulación del buque afectado y encuadrada en su Plan de Seguridad y/o de Lucha Contra la Contaminación Marina (Para casos de Emergencias Marítimas y por Contaminación Marina).
- Medios del C.C.S.-L.C.C. Valencia de SASEMAR (Para casos de Emergencias Marítimas. En casos de Contaminación Marina, sólo actuarán si está activado el Plan Marítimo Nacional).
- Servicio de Practicaje del Puerto de Gandía.
- Servicio de Remolcadores del Puerto de Gandía.
- Servicio de Amarradores del Puerto de Gandía.
- La empresa VARESER, para trabajos de limpieza y gestión de residuos generados.
- La empresa SERTEGO, para trabajos de limpieza y gestión de residuos generados.
- La empresa BURRIEL-NAVARRO, para trabajos subacuáticos.

Integrado en Fase Azul por:

- Bomberos del Consorcio para el Servicio de Prevención Extinción de Incendios y de Salvamento (S.P.E.I.S.) de la provincia de Valencia.
- Personal Técnico del Ayuntamiento de Gandía, en caso de que así lo requiera la emergencia.
-

GRUPO SANITARIO

Integrado tanto en Fase Verde como Azul por:

- Ambulancia(s) del C.I.C.U. Valencia.

GRUPO DE APOYO LOGÍSTICO

Integrado en Fase Verde por:

- Recursos humanos y medios materiales de la A.P.V. y de empresas portuarias, que sean requeridos por el Director de la Emergencia.
- Recursos humanos y medios materiales de empresas externas, que sean requeridos por el Director de la Emergencia.
- Equipos de Respuesta integrados en la Unidad de Intervención Operativa, que sean necesarios para participar también en tareas de apoyo logístico.

Integrado en Fase Azul por:

- Personal de Protección Civil del Ayuntamiento de Gandía, en caso de que así lo requiera la emergencia

El **Órgano de Apoyo** se define como aquel que por su naturaleza está en todo momento bajo la dependencia del Director de la Emergencia, para cubrir misiones de orden público y seguridad, establecer la cooperación con las Fuerzas Armadas, y organizar y ordenar la información a los medios de comunicación social, así como a los organismos y personas que proceda, en relación con la naturaleza de la emergencia. También tendrá misiones de asesoramiento al Director de la Emergencia.

El Órgano de Apoyo se compone de los siguientes grupos:

- *Grupo de Servicio de Orden.*
- *Oficina de Información y Relaciones Públicas.*

GRUPO DE SERVICIO DE ORDEN

Integrado en Fase Verde por:

- Policía Portuaria.
- Guardia Civil (Terrestre y Marítima).

Integrado en Fase Azul por:

- Policía Local, en tareas de ordenación del tráfico exterior del Puerto de Gandía.
- Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, movilizadas a través de la Delegación del Gobierno, para supuestos de aglomeraciones de personas.

OFICINA DE INFORMACIÓN Y RELACIONES PÚBLICAS

Integrada en Fase Verde por:

- Departamento de Comunicación de la Autoridad Portuaria de Valencia.

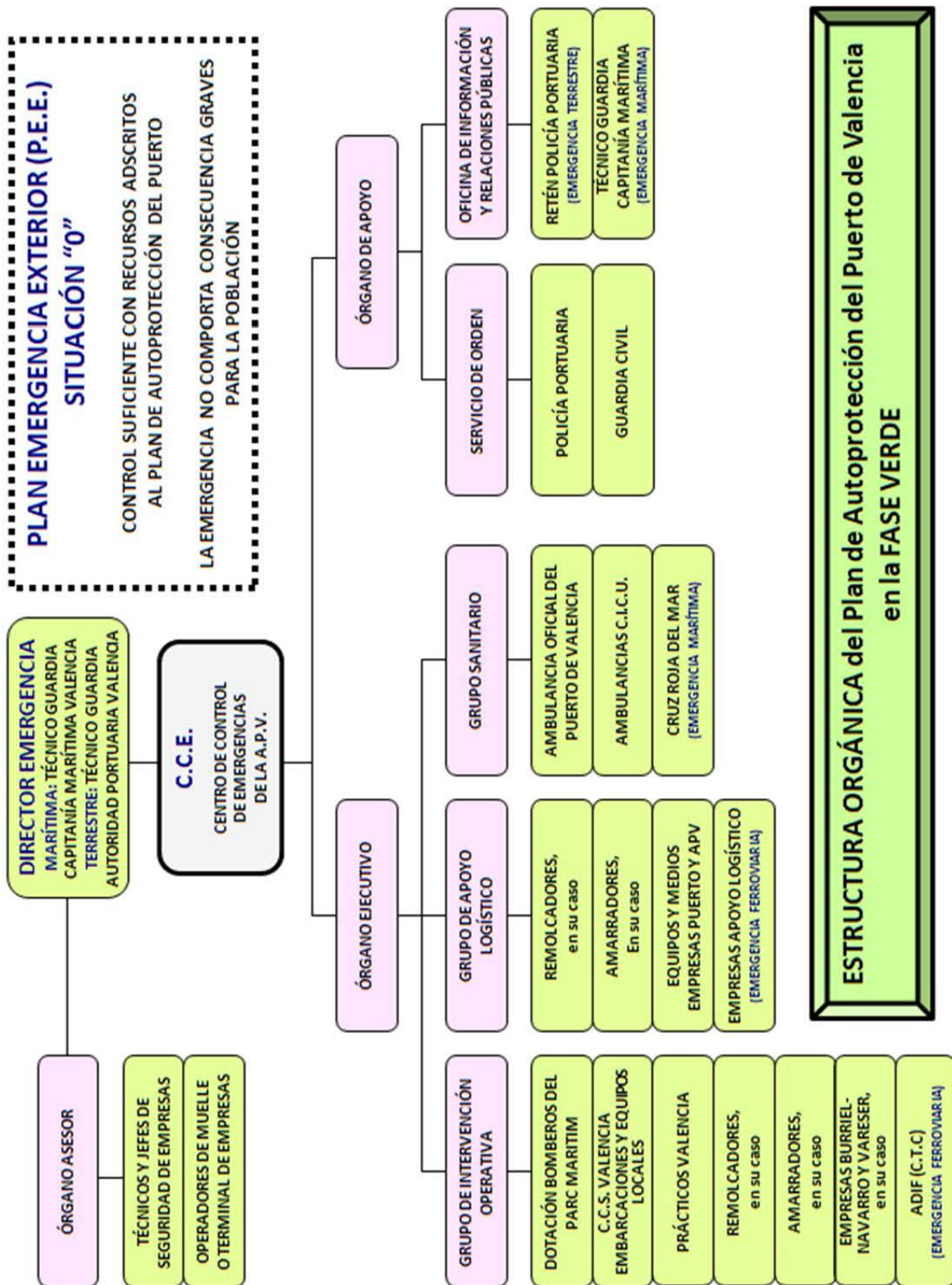
Integrada en Fase Azul por:

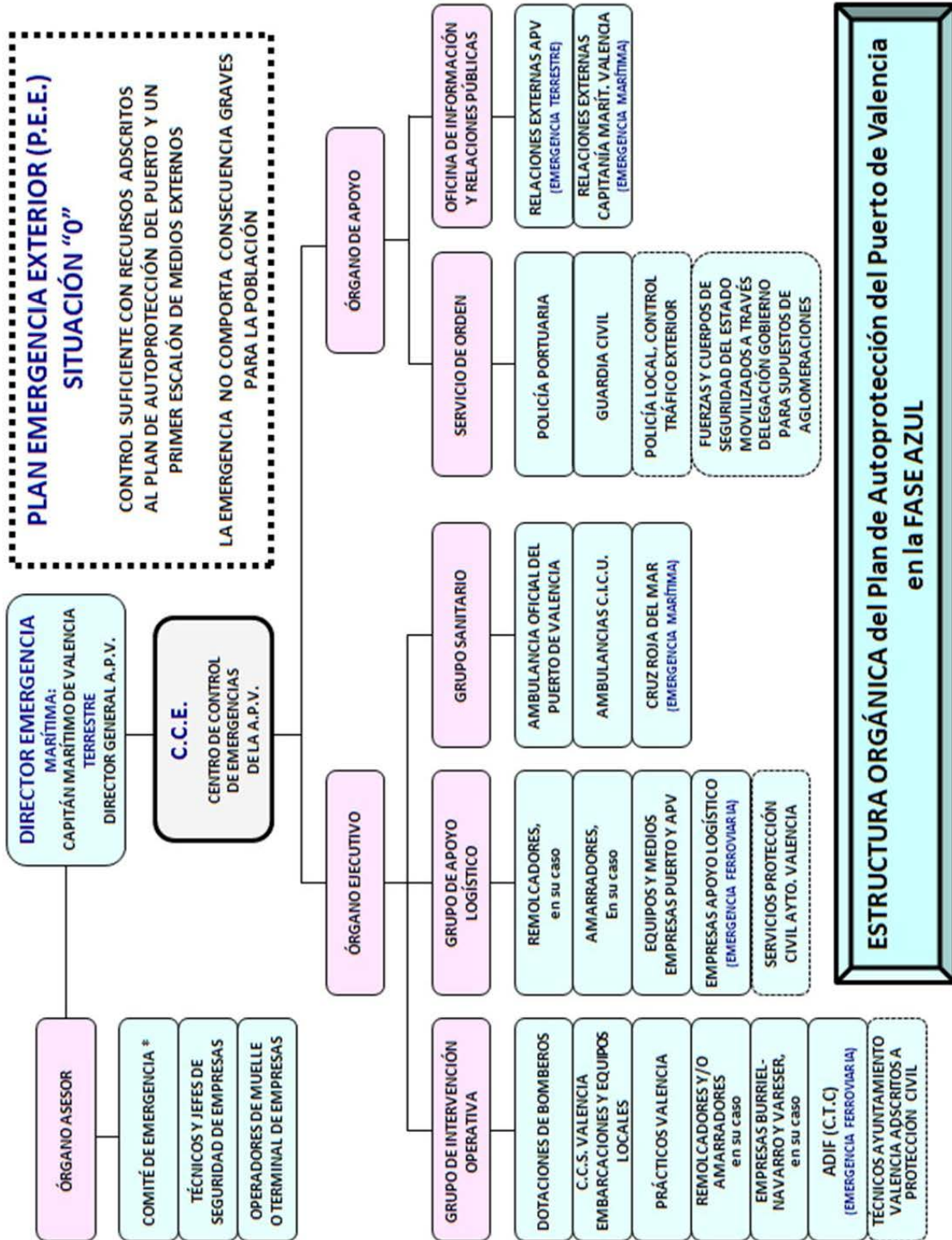
- Emergencias Terrestres: Departamento de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Emergencias Marítimas: Departamento de Relaciones Externas de la Capitanía Marítima de Valencia.

Al **Órgano de Asesoramiento** le corresponde asesorar al Director de la Emergencia en los distintos aspectos de la emergencia, en la toma de decisión de aplicación del PAU y en dirigir las actuaciones de los correspondientes órganos ejecutivos. Actuará como órgano auxiliar del Director de la Emergencia, en todo momento estará formado por los Operadores de Muelle o Terminal, los Técnicos y Jefes de Seguridad de empresas con ámbito en el puerto.

Presidido por el Capitán Marítimo o por el Director de la Autoridad Portuaria, en su caso, se constituirá un «**Comité de Emergencia**» en el que se integrarán los Técnicos de Seguridad Marítima y Contaminación, los Inspectores Marítimos, los Responsables de Seguridad de la A.P.V. y de las Empresas involucradas -que en cada caso se determine-, así como los Representantes de otros Organismos de las diferentes Administraciones con elementos activos de seguridad en la región o la localidad. La composición mínima del «Comité de Emergencia» será:

EN CASO DE ACCIDENTE MARÍTIMO	EN CASO DE ACCIDENTE TERRESTRE
<ul style="list-style-type: none"> - El Capitán Marítimo de Valencia. - Un Coordinador de Seguridad e Inspección Marítima de la C.M. - Un Inspector de Seguridad Marítima de la C.M. - Un representante de la A.P.V. - Un representante del C.C.S. Valencia. - Los técnicos que considere conveniente el C.M. 	<ul style="list-style-type: none"> - El Director General de la A.P.V. - El Director del Área de Servicios Generales. de la A.P.V. - El Director del Área de Gestión de Servicios de la A.P.V. - El Jefe del Departamento de Mantenimiento de Instalaciones de la A.P.V. - Un representante de la Capitanía Marítima. - Los técnicos que considere conveniente el Director General de la A.P.V.





El Capítulo 6 también incluye los procedimientos para la activación del PAU del Puerto de Gandía en sus distintas fases.

Si el alcance de la emergencia supone la activación del PAU en su Fase **ROJA**, por parte del Director de la Emergencia se ordenará integrar a las personas y a los medios actuantes en la fases Verde y/o Azul en los órganos correspondientes, definidos en el Plan de Emergencia Exterior.

Asimismo, corresponderá la activación de la Fase Roja del Plan de Autoprotección del Puerto, si la emergencia afecta:

- A cualquier empresa o instalación del puerto incluida en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1254/1999, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (actualmente no hay ninguna instalación de este tipo).
- A la necesidad de activación del Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.
- A la necesidad de activación del Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

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

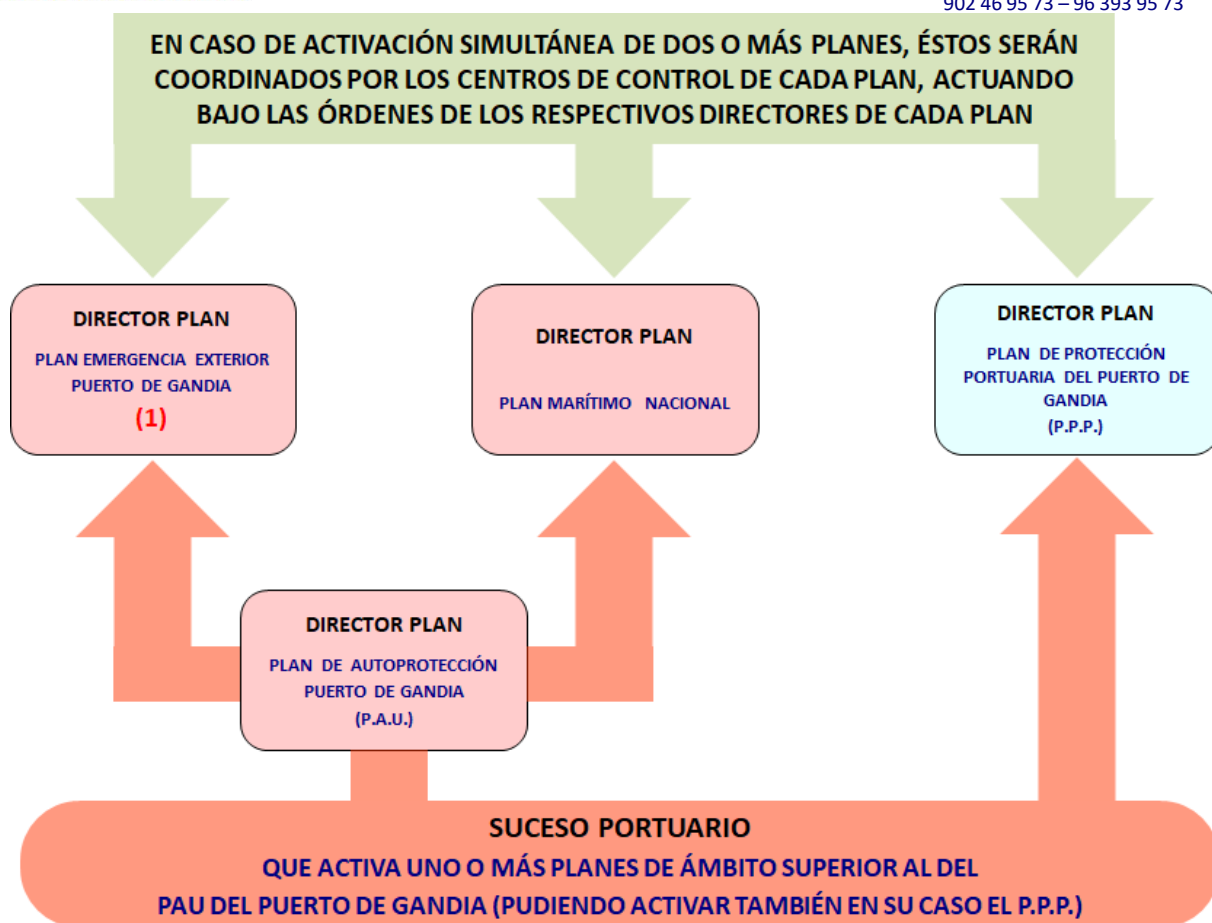
Como Planes de ámbito superior al presente Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía, pueden encontrarse los siguientes:

- Plan de Emergencia Exterior del PUERTO DE Gandía¹, confeccionado por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias, de la Conselleria de Governación de la Generalitat Valenciana, de conformidad con lo establecido en el artículo 124 del Reglamento aprobado por el R.D. 145/1989.
- Procedimiento de actuación frente a la contaminación marina accidental en la Comunidad Valenciana, confeccionado por la Dirección General de Prevención, Extinción de Incendios y Emergencias, de la Conselleria de Governación de la Generalitat Valenciana, de conformidad con lo establecido en la Orden comunicada del Ministerio de Fomento de 23 de febrero de 2001, por la que se aprueba el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina.
- Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, confeccionado por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, de conformidad con lo establecido en la Orden comunicada del Ministerio de Fomento de 23 de febrero de 2001, por la que se aprueba el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina.

Asimismo, y aunque no tiene carácter de superior con respecto al presente Plan de Autoprotección, y sí de diferente, se halla el **Plan de Protección del Puerto de Gandía (P.P.P.)**.

En este Capítulo se detallan los procedimientos de coordinación entre los anteriores Planes y el PAU del Puerto de Gandía.

Asimismo, se indica que, en caso de activación de dos o más Planes de ámbito superior al PAU, la coordinación entre estos se realizará por los respectivos Directores de cada Plan, a través de los Centros de Control de cada uno de los Planes.



Capítulo 8 Implantación del Plan de Autoprotección del puerto de Gandía.

El Capítulo señala a los responsables de la implantación del Plan de Autoprotección:

Para las empresas, organismos, concesiones e instalaciones ubicadas en la zona terrestre del ámbito de aplicación del presente PAU, y el personal de las mismas, se designa como responsable de la implantación de este PAU a:

- El Jefe de Seguridad Industrial de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Se indica que, sin perjuicio de que pueda convocarse con carácter extraordinario, con carácter anual los responsables de la implantación del presente PAU, convocarán una reunión con los responsables de las distintas empresas y organismos que integran los **Órganos participantes** en sus fases de intervención y respuesta, en esas reuniones se analizarán, debatirán, y se adoptarán decisiones sobre aquellos aspectos más relevantes y necesarios para la integración y formación del personal con participación activa en el Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía.

Asimismo, se indica que sin perjuicio de que pueda convocarse con carácter extraordinario, con carácter trienal los responsables de la implantación del presente PAU convocarán una reunión con los **responsables de los planes las distintas empresas y organismos** ubicadas en la zona de servicio del puerto. En esas reuniones, que tratarán de coincidir con las nuevas revisiones del presente PAU, se informará sobre los aspectos que puedan haber cambiado sobre la anterior revisión, a efectos de que sean trasladados y conocidos en el ámbito de cada empresa y organismo.

Es responsabilidad de cada empresa y organismo el informar y formar a todo su personal sobre todos aquellos aspectos del presente PAU que puedan concernirles.

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

Anualmente se realizarán, al menos, un simulacro total que derivará en la activación de la Fase ROJA, dos simulacros parciales y al menos tres ejercicios de alerta movilización.

La revisión y actualización de toda la documentación que forma parte del presente PAU tendrá como mínimo una periodicidad trienal, atendiendo al criterio establecido en el artículo 3.7 de la Norma Básica de Autoprotección. No obstante, lo anterior, en el caso de que se produzcan hechos significativos (instalación de nuevas empresas en el puerto cuyos riesgos excedan de los contemplados en la presente revisión, etc.), cambios normativos, y/o de organización, que afecten a aspectos fundamentales del propio PAU, y que aconsejen u obliguen a revisarlo con carácter extraordinario, éste se revisará en el menor plazo posible.

Con carácter anual se procederá a la actualización de los datos o procedimientos contenidos en el PAU, y que no signifiquen cambios sustanciales en su estructura o contenido. La actualización consistirá en incorporar, eliminar o modificar la información relativa a recursos humanos y medios materiales disponibles, datos del directorio telefónico, datos de las empresas o instalaciones nuevas o dadas de baja, edición de nuevos folletos divulgativos, etc.

Asimismo, se establece la realización de una auditoría del Plan a realizar por el Jefe de Seguridad Industrial de la Autoridad Portuaria de Valencia, y consistente en un informe anual relativo a los siguientes aspectos:

- Informe sobre activaciones del PAU del Puerto de Gandía.
- Cumplimiento de la implantación del PAU del Puerto de Gandía.
- Cumplimiento del programa de reciclaje de formación e información:
 - para personal con participación activa en el Plan de Autoprotección que integra los Órganos que toman parte en sus fases de intervención y respuesta.
 - para personal de las distintas empresas y organismos ubicadas en la zona de servicio del puerto de Gandía, así como de sus empresas subcontratadas y sus visitantes.
 - para visitantes del puerto de Gandía.
- Sustitución de medios y recursos.
- Cumplimiento del programa de ejercicios y simulacros.

Anexo I Directorio de Comunicación.

El Directorio de los teléfonos de emergencia del PAU se distribuye en los siguientes grupos:

1. Teléfonos de Emergencia de Organismos y empresas intervinientes en el PAU del Puerto de Gandía.
2. Teléfonos de ayuda exterior.
3. Otras formas de comunicación.
4. Otros teléfonos de interés del Puerto de Gandía en caso de emergencia.
5. Teléfonos de medios de comunicación propios del área de la ciudad y de la provincia de Valencia.

Anexo II Formularios para la gestión de emergencias.

Incluye el Cuestionario Tipo que utiliza el C.C.E. de la A.P.V. para la obtención de información sobre la comunicación de un accidente o emergencia. Asimismo, incluye el formulario con los datos a facilitar por fax al Centro de Coordinación de Emergencias de la Generalitat Valenciana (C.C.E. Generalitat), en caso de activación del presente Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía en sus distintas fases VERDE, AZUL o ROJA.

Anexo III Planos.

En el PAU del Puerto de Gandía se adjuntan los siguientes 4 planos:

- Planta General. Diversa Información.
- Protección contra-incendios: red de hidrantes, canalizaciones, válvulas y salas de bombas.
- Zonas de fondeo y varada.
- Fotografía Planta General Puerto de Gandía.

Anexo IV Esquemas de la estructura orgánica del PAU y del PEE del puerto de Gandía.

En este anexo se incorporan los esquemas de estructura orgánica siguientes:

- Estructura orgánica del PAU del Puerto de Gandía.
- Estructura orgánica del PEE del Puerto de Gandía en Situación 1.
- Estructura orgánica del PEE del Puerto de Gandía en Situación 2 ó 3.

Anexo V Folletos divulgativos sobre información básica ante emergencias.

En este Anexo se adjuntan una serie de folletos o trípticos para los usuarios del Puerto de Gandía distribuidos por la A.P.V. y que figuran también en su página web, en donde se indican unas directrices básicas sobre cómo actuar en situaciones de emergencia, así como la forma de contacto y la información a transmitir al C.C.E. en caso de producción de cualquier situación de riesgo o de emergencia.

La relación de folletos o trípticos confeccionados y distribuidos sobre emergencias es la siguiente:

- Para **CAPITANES DE BUQUES O PATRONES DE EMBARCACIONES** atracadas o fondeadas en el Puerto de Gandía.
- Para **VISITANTES DEL PUERTO** de Gandía.
- Para **CONDUCTORES DE VEHÍCULOS PESADOS** en el Puerto de Gandía.
- Para **TRABAJADORES PORTUARIOS** del Puerto de Gandía.

Anexo VI Fichas de funciones.

En el presente Anexo se describen los procedimientos de actuación de cada uno de los órganos directivos y de intervención en el Capítulo VI del presente PAU, y que participan en la respuesta a las emergencias.

Los procedimientos están agrupados en forma de Ficha de Funciones según la persona, unidad, departamento, organismo, o empresa que debe desarrollarlos.

FICHA NÚMERO	ÓRGANO DEL PAU	ORGANISMO / EMPRESA DESIGNADO QUE INTERVIENE EN EL MOMENTO DE LA REDACCIÓN DE ESTA REVISIÓN PAU
Ficha 01	DIRECTOR EMERGENCIA Y DIRECTOR PLAN DE ACTUACIÓN	AUTORIDAD PORTUARIA VALENCIA (CAPITANÍA MARÍTIMA VALENCIA PARTICIPANDO EN EMERGENCIAS MARÍTIMAS)
Ficha 02	MIEMBRO DEL COMITÉ TÉCNICO ASESOR EN LA EMERGENCIA	DIVERSOS. EN FUNCIÓN DEL TIPO DE EMERGENCIA
Ficha 03	OFICINA DE INFORMACIÓN	AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN
Ficha 04	CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIAS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA	AUTORIDAD PORTUARIA VALENCIA
Ficha 05	CENTRO DE COORDINACIÓN Y SALVAMENTO DE VALENCIA EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	SASEMAR Y SUS MEDIOS DE RESPUESTA
Ficha 06	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	EMPRESA AFECTADA POR LA EMERGENCIA
Ficha 07	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	BUQUE AFECTADO POR LA EMERGENCIA
Ficha 08	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	CONSORCIO PROVINCIAL DE BOMBEROS DE VALENCIA
Ficha 09	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	Servicio de Practicaje. PRÁCTICOS DE GANDÍA, S.L.
Ficha 10	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	Servicio de Remolque. UTE REMOLCADORES BOLUDA-REMSA
Ficha 11	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	Servicio de Amarre. AMARRADORES GRAU, S.L.U.
Ficha 12	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	Trabajos Subacuáticos BURRIEL NAVARRO, S.L.
Ficha 13	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA	Limpieza y Gestión de Residuos VARESER 96, S.L. SERTEGO, S.L.U.
Ficha 14	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE INTERVENCIÓN OPERATIVA UNIDAD DE APOYO LOGÍSTICO	TÉCNICOS Y SERVICIOS DE PROTECCIÓN CIVIL AYUNTAMIENTO DE GANDÍA
Ficha 15	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD SANITARIA	AMBULANCIAS DEL C.I.C.U.
Ficha 16	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE APOYO LOGÍSTICO	AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA Y/O EMPRESAS QUE REALICEN ACTIVIDAD EN EL PUERTO
Ficha 17	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE SEGURIDAD	AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA POLICÍA PORTUARIA DEL PUERTO GANDÍA
Ficha 18	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE SEGURIDAD	GUARDIA CIVIL (TERRESTRE Y MARÍTIMA)
Ficha 19	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE SEGURIDAD	POLICÍA LOCAL (AYUNTAMIENTO DE GANDÍA)
Ficha 20	EQUIPOS DE RESPUESTA UNIDAD DE SEGURIDAD	FUERZAS Y CUERPOS DE SEGURIDAD DEL ESTADO DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Anexo VII Fichas de Actuación ante supuestos de emergencia.

En el Capítulo 3 del presente PAU se han identificado los posibles riesgos, peligros o accidentes que pueden dar lugar a una situación de emergencia o incidir de manera desfavorable en el desarrollo de la misma.

En el presente Anexo VII se incluyen una serie de fichas que tratan de trazar las directrices básicas de actuación ante distintos supuestos relacionados con los riesgos, peligros y posibles accidentes identificados.

Las fichas de actuación que se incluyen son las siguientes:

	DESCRIPCIÓN
3.1	Accidente en la instalación tipo SEVESO. NO APLICABLE EN PUERTO GANDÍA
3.2	Sustancias peligrosas existentes en concesiones e instalaciones necesarias para sus procesos productivos o de consumo propio. ⁷
3.3.A	Incendio en instalaciones terrestres.
3.3.B	Accidentes de circulación de vehículos o maquinaria en muelles, explanadas, patios de terminales, calzadas, y viales de la zona de servicio del puerto.
3.3.C	Accidentes e incidentes de circulación ferroviaria (ferroportuaria) en la red de vías del puerto. NO APLICABLE EN PUERTO GANDÍA
3.4	Accidente náutico en buque o embarcación.
3.5	Contaminación marina en aguas portuarias.
3.6	Evacuación masiva de un buque de pasajeros.
3.7	Buques que puedan presentar un riesgo de salud pública a bordo.
3.8	Atentado, sabotaje o amenaza de bomba en buques o instalaciones terrestres.
3.9	Control del movimiento portuario de buques durante una emergencia, zona especial de fondeo y zona de varada en determinadas circunstancias.
3.Tsunami	Alerta de Maremoto o Tsunami.
3.Flood	Alerta por riesgo de inundación a causa de rotura de la presa de Beniarrés o del Azud de Terrateig.

⁷ Como se ha indicado en el Capítulo 3, en el Puerto de Gandía no se realiza tráfico de mercancías peligrosas.

Anexo VIII Relación de empresas y organismos que ocupan superficies en la Zona de Servicio.

En este Anexo se relacionan las empresas y organismos incluidos en el PAU del puerto de Gandía, que ocupan superficies en la zona de servicio del puerto.

Durante la vigencia del presente PAU pueden ser dados de bajas titulares que figuran en la presente relación, y ser dados de alta nuevos titulares para la ocupación de superficies.

De igual modo, puede ser renovada la concesión o autorización de los titulares relacionados, en caso de que expire su vigencia.

Anexo IX Relación de personas físicas o jurídicas incluidas en el PAU del puerto de Gandía, que realizan actividades autorizadas en la zona de servicio del puerto.

En este Anexo se relacionan las personas físicas o jurídicas incluidas en el PAU del puerto de Gandía, que realizan actividades autorizadas en la zona de servicio del puerto.

Durante la vigencia del presente PAU pueden ser dados de bajas titulares que figuran en la presente relación, y ser dados de alta nuevos titulares para el ejercicio de la actividad.

De igual modo, puede ser renovada la autorización de los titulares relacionados, en caso de que expire la vigente autorización.

Anexo X Fichas de datos de empresas ubicadas en la zona de servicio del puerto.

El presente Anexo contiene las fichas de datos relativos a las empresas que disfrutan de concesión o autorización de ocupación de superficie en el Puerto de Gandía. Dichos datos son aportados por las propias empresas u Organismos mediante la Ficha-impreso que se envía anualmente para su actualización.

Anexo XI Criterios conjuntos de la Autoridad Portuaria de Valencia y de la Capitanía Marítima de Valencia, para con respecto a las empresas que deben elaborar y aprobar sus Planes Interiores Marítimos en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, según lo dispuesto en el Real Decreto 1695/2012.

Este Anexo contiene los criterios conjuntos de la A.P.V. y de la C.M.V. para definir qué empresas o instalaciones que operen en la zona de servicio de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, deben elaborar y aprobar sus respectivos Planes Interiores Marítimos, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 1695/2012, de 21 de Diciembre, por el que se aprueba el sistema nacional de respuesta ante la contaminación marina.

También define el proceso de aprobación de los Planes; el plazo para su confección; el contenido y estructura de los mismos; y las mercancías o substancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, que deben ser objeto de un Plan Interior Marítimo por parte de las empresas.

Anexo XII Ampliación de los criterios conjuntos de la Autoridad Portuaria de Valencia y de la Capitanía Marítima de Valencia, con respecto a las empresas que deben elaborar y aprobar sus Planes Interiores Marítimos en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, según lo dispuesto en el Real Decreto 1695/2012.

Este Anexo contiene una ampliación de los anteriores criterios conjuntos de la A.P.V. y de la C.M.V., como consecuencia de la interpretación realizada por la Dirección General de la Marina Mercante con fecha 14-11-2003, sobre el ámbito de aplicación del Real Decreto 1695/2012. Considerando que las empresas que operan sustancias peligrosas o contaminantes, embaladas/envasadas tanto en bultos sueltos como contenidas en unidades de transporte (contenedores, camión-cisterna, plataformas, etc.), también deben elaborar y aprobar sus respectivos Planes Interiores Marítimos.

Anexo XIII Normas para la inclusión en el PAU de Planes de buques y empresas.

Este Anexo contiene las normas para la integración en el Plan de Autoprotección del puerto de Gandía de los distintos Planes de Seguridad, de Contingencias, de Emergencia Interior o de Autoprotección, de los buques y de las personas físicas o jurídicas en la zona de servicio del puerto.

Se establecen las obligaciones de los buques y embarcaciones atracadas o fondeadas en aguas de la zona de servicio del puerto, así como las de las personas físicas o jurídicas que ocupen superficie en el dominio público portuario o realicen actividades autorizadas en las superficies terrestres o en las aguas de la zona de servicio del puerto de Gandía.

Anexo XIV Copia de los documentos de aprobación de la Revisión 4 del Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía.

En este Anexo se incluyen los documentos de tramitación para la aprobación definitiva de la presente Revisión 4 del Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía.

La entrada en vigor de la presente Revisión 4 del Plan de Autoprotección del Puerto de Gandía será a los dos (2) meses de la fecha de su aprobación definitiva, para permitir el período de información e implantación del mismo.

CUESTIONARIO TIPO PARA LA OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE ACCIDENTES

Fecha: **Hora:** **Puerto:** (**INFORME N°**):

1- ¿Qué sucede? (fuego, explosión, derrame, ...). **Describalo** (tipo de embalaje, cantidad, apariencia, color)
.....
.....

2- ¿Dónde (¿En el interior?, ¿Al aire libre? o ¿A bordo de un buque?)

(En función de la información obtenida:)

EN BUQUE	EN TIERRA
¿Nombre del buque?:	Por favor, dígame ¿en que muelle?
¿Cuál es su posición? ¿Está atracado? ¿En qué muelle?.....	¿Sabe el nombre del edificio o de la concesión?
Si NO lo está, ¿Latitud y longitud? (o posición relativa a un punto destacado):	¿En qué lugar exactamente? (concretar lo máximo posible)

3 - ¿Hay heridos? ¿Cuántos? ¿Hay personas atrapadas?, ¿sí o no?. Por favor ¿cuántas?

4 - ¿Sabe qué producto es?, ¿Lleva etiquetas el contenedor? ¿De qué color?, ¿Lleva algún número en la etiqueta?.....

5 - Si es MM.PP: ¿Sabe su número ONU? ¿y su Clase?

6 - ¿Ha empezado hace mucho?, ¿puede propagarse a otra mercancía ó instalaciones? ¿Cuáles?

7 - ¿Qué requiere o necesita? (Ambulancias, Remolcadores, Equipos de Respiración, etc.)

8 - ¿Desde dónde llama y el número de teléfono desde el que lo hace?

9 - Por favor, ¿su nombre?
¿cargo y/o ocupación?

Entendido, por favor permanezca en contacto por medio de:

TELEFONO El mismo número desde el que llama.	RADIO Acordar un canal VHF o UHF:
Acordar otro número si fuese más operativo (móvil, radioteléfono, etc.):	PUESTO DE MANDO AVANZADO, en:
.....	Responsable (J.P.M.A.):
.....