



SEGURIDAD INDUSTRIAL Y PRL

RECOPILOCIÓN DE NORMAS DE SEGURIDAD DEL PUERTO DE SANTANDER



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander



RECOPIACIÓN **DE NORMAS DE SEGURIDAD DEL** PUERTO DE SANTANDER



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

1. INTRODUCCIÓN	8
2. MARCO ADMINISTRATIVO DEL PUERTO DE SANTANDER	11
3. DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE DEL PUERTO DE SANTANDER	14
4 DEFINICIONES	18
4.1.- AUTORIDAD PORTUARIA	18
4.2.- PUERTOS COMERCIALES	18
4.3.- TASAS PORTUARIAS	18
4.4.- CODIGO IMDG	19
4.5.- OMI	19
4.6.- MARPOL	20
4.7.- CÓDIGO ISPS	20
4.8.- OFICIAL DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTURIAS	20
4.9.- PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR	21
4.10.- PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL (PICCMA)	21
4.11.- PLAN INTERIOR MARÍTIMO	21
4.12.- REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN Y POLICÍA DE LOS PUERTOS DEL ESTADO	21
4.13.- RÉGIMEN SANCIONADOR	22
4.14.- AUTORIZACIÓN	22
4.15.- CONCESIÓN	23
4.16.- CENTRO DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS (C.C.S.)	23
4.17.- BUQUE EN FRANQUÍA	24
4.18.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE MANIOBRA, TRÁNSITO Y ALMACENAMIENTO.	24
5.1.- CONTROLES DE ACCESOS	27
6 INSTALACIONES MÁS SIGNIFICATIVAS DEL PUERTO DE SANTANDER	29
6.1.- DESCARGA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS DE REPSOL QUÍMICA S.A	29
6.2.- MUELLE DE NUEVA MONTAÑA QUIJANO, S.A.	29
6.3.- SILO SOLVAY Y CARGADERO DE CARBONATO SÓDICO	29
6.4.- TUBERÍA DE CARGA Y DESCARGA DE MELAZAS	30
6.5.- ALKION TERMINAL SANTANDER	30
6.6.- CARGADERO DE GRANELES DE CADEVESA-CANTABRIASIL	30
6.7.- TERMINAL DE GRANELES SÓLIDOS MINERALES DE NOATUM	30
6.8.- CARGADERO DE CEMENTOS ALFA S.A	31
6.9.- TERMINAL AGROALIMENTARIA S.A	31

6.10.- TERMINAL DE PASAJEROS _____	31
6.11.- TERMINAL PARA DESCARGA Y TRÁNSITO DE GRANELES PULVERULENTOS (RAOS ADITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN S.L.) _____	31
6.12.- TERMINAL DE PRODUCTOS FORESTALES _____	32
6.13.- SANTANDER COATED SOLUTION _____	32
7 ATENCIÓN A LOS USUARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER. REGISTRO GENERAL _____	35
8. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER _____	37
8.1.- PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER _____	37
8.2.- PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE SANTANDER (PIM) _____	44
DETECCIÓN Y ALARMA ANTE UN SUCESO DE CONTAMINACIÓN MARINA _____	45
8.3.- PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE AVISOS DE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS _____	47
9.- NORMAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DE SANTANDER _____	50
9.1.- UTILIZACIÓN DEL CASCO DE PROTECCIÓN _____	50
9.2.- UTILIZACIÓN DE CHALECO DE ALTA VISIBILIDAD _____	51
9.3.- CIRCULACIÓN POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER CON VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS SIN MOTOR _____	52
9.4.- LÍMITE DE VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN POR EL RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER. _____	53
9.5.- PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES _____	53
9.6.-NORMAS DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS _____	57
9.7.- PROCEDIMIENTO DE ADMISIÓN Y MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DE LA “CLASE 1” EN EL PUERTO DE SANTANDER _____	58
9.8.- CONDICIONES PARTICULARES REGULADORAS DEL SERVICIO COMERCIAL DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y ACEITES DESDE TIERRA EN EL PUERTO DE SANTANDER _____	61
9.9.- NORMAS SOBRE LA OBLIGACIÓN DE DISPONER DE SISTEMA MECÁNICO DE TOLDADO Y DESENTOLDADO DE LOS CAMIONES QUE ENTRAN A CARGAR MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE SANTANDER _____	63
9.10.- PROCEDIMIENTO PARA EL TRASLADO DE LA MAQUINARIA SIN MATRICULAR POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER _____	64
9.11.- NORMAS DE UTILIZACIÓN DEL VIAL DE CONEXIÓN RAOS-ACTIMARSA _____	67
9.12.- NORMAS PARA LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER _____	67

9.13.- NORMAS REGULADORAS DE LA ACTIVIDAD DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE BARCOS EN LAS INSTALACIONES DEL VARADERO DEL PUERTO DE SANTANDER	70
OBJETO	70
ALCANCE	70
ASPECTOS AMBIENTALES RELEVANTES DE LA ACTIVIDAD	71
Requisitos ambientales legales	72
Consideraciones ambientales	72
ASPECTOS DE SEGURIDAD RELEVANTES EN RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD	74
Requisitos de seguridad	74
Operarios	74
Reparaciones	74
Coordinación de actividades empresariales	74
Medidas de emergencia	75
INFRACCIONES A LAS PRESENTES NORMAS	75
ANEXO I	75
9.14.- PLAN DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR LOS BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA	76
CATEGORÍAS MARPOL:	77
CAPACIDAD TOTAL DE LAS INSTALACIONES:	78
9.15.- TRÁFICO DE FERTILIZANTE.	78
9.16.- PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN AL AEROPUERTO DE LA ACTIVIDAD DE GRÚAS NO HABITUALES EN EL PUERTO DE SANTANDER.	79
9.17. NORMAS REGULADORAS DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE COMPOSICIONES FERROVIARIAS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER	80
9.18 NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER	81
10.- NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO DE AGUA DEL PUERTO DE SANTANDER	86
10.1.- REGLAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN POR EL PUERTO DE SANTANDER	86
10.2.- PROCEDIMIENTO DE CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN AGUAS DEL PUERTO DE SANTANDER	89
10.2.2.- BUQUES MENORES DE 500 GT	97
10.2.4.- EVENTOS, REGATAS Y FUEGOS ARTIFICIALES EN LAS AGUAS DEL PUERTO	100
10.2.5.- BUQUES Y EMBARCACIONES NAVEGANDO EN LAS PROXIMIDADES DE LA CABECERA DE LA PISTA DEL AEROPUERTO.	101
10.2.7.- OBRAS DE DRAGADO, MANTENIMIENTO Y TRABAJOS SUBMARINOS	106

10.2.8.- EJERCICIOS DE PRÁCTICAS EN EL PUERTO	106
10.2.9.- MANIOBRA DE COMPENSACIÓN DE LA AGUJA MAGNÉTICA	107
10.2.10.- OPERACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE BUQUE A BUQUE	107
10.2.11.- DENUNCIAS	107
10.3.- MODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN Y CELEBRACIÓN DE REGATAS Y COMPETICIONES O ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CARÁCTER COLECTIVO EN AGUAS DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER.	108
10.4.- NAVEGACIÓN NOCTURNA POR LA CANAL DE LA RÍA DE ASTILLERO	112
11. TELÉFONOS Y DIRECCIONES DE INTERÉS	115
12.- EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL	117
13.- CONDICIONES PARA ACCEDER AL RECINTO PORTUARIO	119
13.1.- VISITAS EXTERNAS	119
13.2.- EMPRESAS CONTRATADAS POR LOS USUARIOS DEL PUERTO PARA LA REALIZACIÓN DE OBRAS O SERVICIOS	120
13.3.- EMPRESAS CONTRATADAS POR LA APS PARA LA REALIZACIÓN DE OBRAS O SERVICIOS	121
14.- CUADRO RESUMEN DE NORMAS DE APILICACIÓN	123





1. INTRODUCCIÓN

El objetivo de la recopilación de estas Normas de Seguridad del Puerto de Santander es dotar al Puerto de Santander de un documento único donde se incluyan los requisitos a cumplir por aquellas empresas que tengan su centro de trabajo en la Zona de Servicio del Puerto de Santander, o bien deban acceder a dicha Zona para la realización de obras o servicios.

El Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece, en su artículo 25, las competencias de las Autoridades Portuarias, siendo una de ellas la prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad **y seguridad**, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.

De entre las funciones descritas en el artículo 26 del citado Real Decreto Legislativo, destacamos la siguiente:

“Controlar en el ámbito portuario, el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, al igual que los sistemas de seguridad y de protección ante acciones terroristas y antisociales, contra incendios y de prevención y control de emergencias en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros órganos de las Administraciones Públicas, así como colaborar con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación”.

Además de las obligaciones estrictamente legales que tiene la Autoridad Portuaria en materia de prevención de riesgos laborales y seguridad industrial, esta entidad considera la Seguridad y Salud en el Trabajo como un componente fundamental de las ***Operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico y servicios portuarios, y la gestión del dominio público portuario.***

La Presidencia de la APS, consciente de este principio, se compromete a:

- Prevenir los daños y el deterioro de la salud de todos sus trabajadores.
- Potenciar la mejora continua de la gestión y el desempeño en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Para poder cumplir lo expuesto anteriormente, la Presidencia de la **APS** tiene como compromiso, en su ***Política de Seguridad y Salud en el Trabajo***, facilitar los recursos necesarios, tanto organizativos como materiales, que permitan alcanzar el objetivo de reducir al máximo los accidentes, incidentes y enfermedades laborales, y cumplir los requisitos legales aplicables en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, así como otros requisitos que la empresa suscriba de forma voluntaria.

Las Normas de Seguridad del Puerto de Santander nacen con la intención de ser un documento integrador que facilite a empresas y usuarios del puerto el cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales y seguridad industrial, tanto de ámbito externo (leyes, reales decreto, etc.) como aquellas normas y procedimientos de seguridad interna aprobadas por el Consejo de Administración o por la Dirección del Puerto.

En la página web del Puerto de Santander se pueden consultar y descargar los documentos completos de las normas y procedimientos que componen las presentes Normas de Seguridad, así como los distintos anexos que se citan en las mismas.



MARCO ADMINISTRATIVO DEL PUERTO DE SANTANDER

2

2. MARCO ADMINISTRATIVO DEL PUERTO DE SANTANDER

El 17 de diciembre de 1872 una Real Orden aprueba el primer reglamento orgánico de la “Junta de Obras del Puerto”, constituida el 6 de junio de ese mismo año.



Vista general de la antigua Dársena Grande en el año 1867



Debido a la incidencia creciente de los puertos en la economía española, la “Junta del Puerto” se convirtió, en el año 1993, en “Autoridad Portuaria”, lo cual requirió la adaptación del modelo de organización y explotación del sistema portuario de titularidad estatal, consagrado en la ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El nuevo modelo reforzó la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, profesionalizando la gestión de cada puerto y potenciando la presencia del sector privado en las operaciones portuarias. También reguló la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general, y configuró al “Ente Público Puertos del Estado” como órgano encargado del control de las facultades que ejerce en nombre del estado.

Actualmente, el Puerto de Santander constituye un elemento esencial del sistema general de transportes de Cantabria, y tiene un fuerte impacto económico y social.

Por todo esto, en una Comunidad Autónoma del tamaño de Cantabria es fundamental el mantenimiento y desarrollo de la estructura socio-económica existente alrededor de esta organización, y esto depende del correcto entendimiento y la colaboración de las partes que conviven en ella.



Muelles de Maliaño



3. DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE DEL PUERTO DE SANTANDER

El Puerto de Santander comprende dos zonas bien diferenciadas; la Zona de Servicio Terrestre, que cuenta con una superficie total de 299 Ha, y la Zona de Servicio Marítima, que posee una superficie total de 3.369 Ha, y que se divide a su vez en Zona I o de aguas interiores portuarias, y Zona II o exterior de las aguas portuarias, que abarca las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo.

La Zona I comprende todas las aguas que quedan en el interior de la Bahía, limitadas por la línea recta que une la Isla de la Torre y Punta Rabiosa, y la proyección de los puentes de las carreteras CN-635, y S-435 sobre las rías de Boo, San Salvador y Cubas, respectivamente.

La Zona II, por su parte, está limitada por la recta que define el final de la Zona I y su exterior, que será la alineación entre el Faro de Cabo Mayor y el faro de Cabo de Ajo, hasta la intersección con el meridiano de longitud $003^{\circ} 43' 44'' W$, que es el meridiano de la baliza de la Isla de Santa Marina.

Las zonas de fondeo en las aguas del Puerto de Santander se localizan en dos áreas:

Área A (No estival): Es un área limitado al Norte por la línea que une Cabo Mayor con la punta más septentrional de la Isla Santa Marina y al Sur, por el paralelo $43^{\circ} 28,70 N$. Al Este está limitado por el meridiano $L = 003^{\circ} 45,20 W$ (meridiano que pasa por el Islote de la Corbera) y al Oeste por el meridiano $L = 003^{\circ} 46,50 W$.

En éste área nunca podrán fondear aquellos barcos que transporten mercancías peligrosas o que sean susceptibles de ser tratados como tales. Además, no es recomendable para barcos de gran porte y, cuando soplen vientos duros del primer y cuarto cuadrante, para ningún tipo de barco. Esto es debido al peligro que supone la excesiva mar que entra en ella, siendo apto solamente para vientos del segundo y tercer cuadrantes o con tiempo bonancible del primero y cuarto.

Área B (Estival): Este área está limitado al Norte por la línea que une Cabo Mayor con Cabo Ajo y al Sur, por la línea que une Cabo Mayor con el punto más septentrional de la Isla Santa Marina. Al Este, tiene como límite el meridiano $L = 003^{\circ} 45,20 W$ y, al Oeste, el meridiano $L = 003^{\circ} 46,50 W$.

En la época estival todos los buques que procedan a fondear en las aguas portuarias deberán hacerlo sin sobrepasar en ningún momento la línea que limita su margen Sur (Cabo Mayor-punto más septentrional de la Isla Santa Marina), teniendo siempre presente que en este área existe una lengua de piedra que, partiendo de Cabo Menor, se adentra en la misma en dirección Este-Nordeste con una longitud aproximada de 1.200 m. y una anchura de 160 m. Se deberá evitar fondear sobre esta lengua por el riesgo que se corre de perder el ancla.

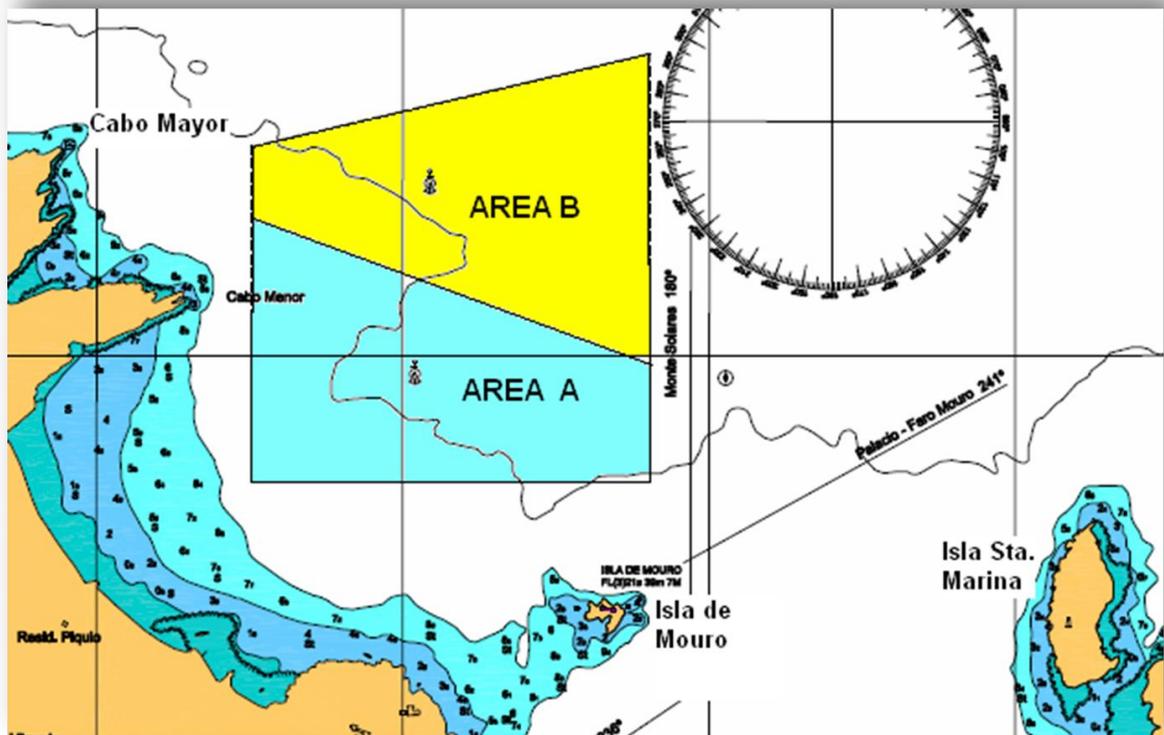
La resultante de la suma de ambas áreas (A+B) tiene una configuración trapezoidal, siendo sus fondos de arena y, por tanto, buenos tenederos, con la excepción apuntada anteriormente de la lengua de piedra. La profundidad oscila entre los 12m. y los 22m., teniendo en su mayoría profundidades próximas a los 18m.

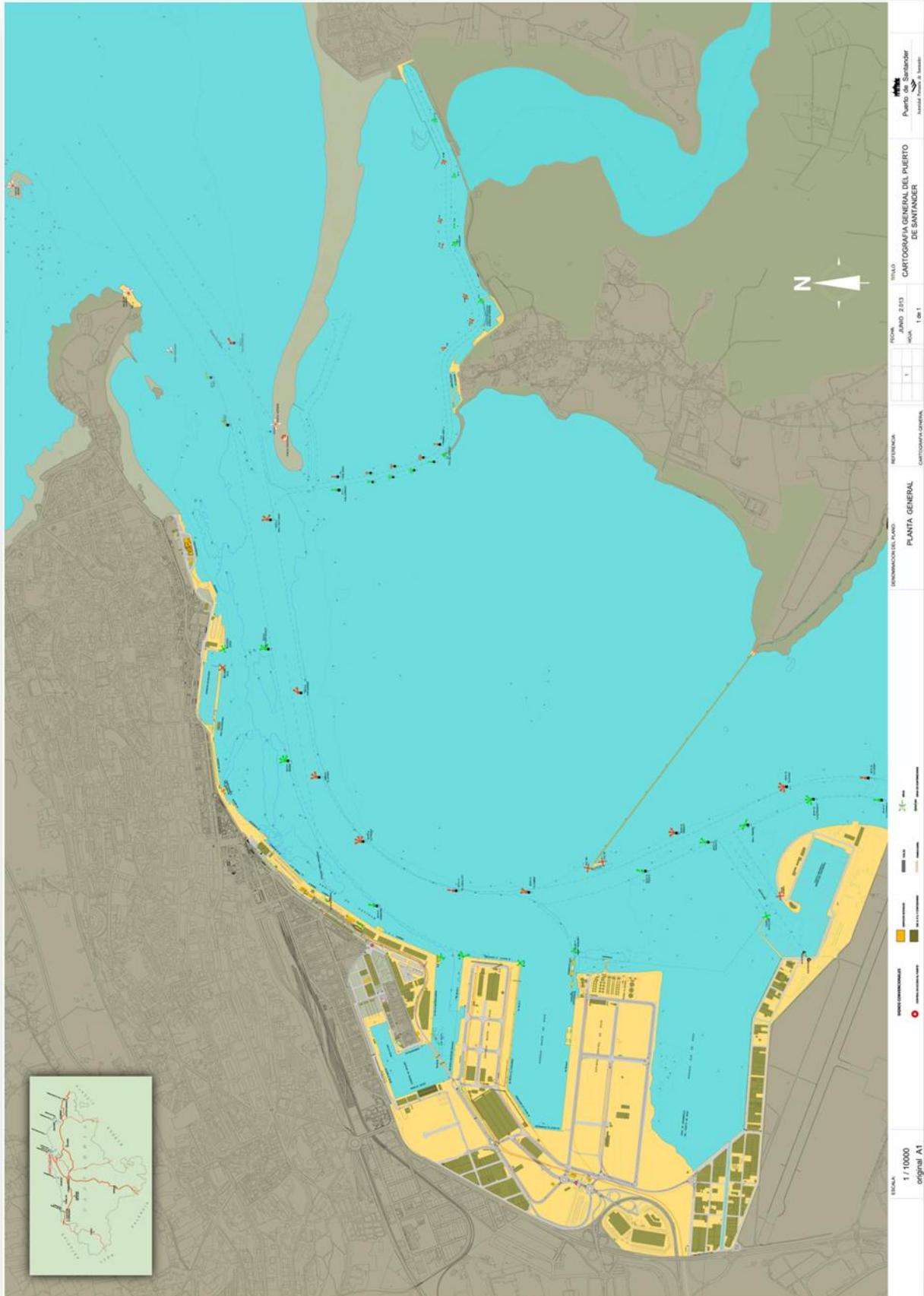
La línea que diferencia las áreas de fondeo, dependiendo del periodo (estival/no estival), es la que une Cabo Mayor con el Norte de la Isla Santa Marina.

Para los buques que transporten mercancías peligrosas o aquellos que sean susceptibles de ser tratados como tales, se establece una línea que se extiende entre Cabo Menor y el punto más septentrional de la Isla Santa Marina, la cual nunca podrá ser traspasada hacia el Sur en sus posiciones de fondeo y, por consiguiente, deberán cumplir durante todo el año con los requisitos establecidos para el periodo estival.

No obstante lo anteriormente dicho, estos fondeaderos se consideran “recomendados” y se deja al buen criterio de los Capitanes de los buques la decisión de fondear en ellos o de permanecer en espera de atraque fuera de los límites del puerto, especialmente con vientos duros del primer y cuarto cuadrante en los que la seguridad de los fondeaderos se vería perturbada.

La profundidad en cualquiera de las dos áreas oscila entre los 12m. y 22m., teniendo, en su mayoría 18m.





DEFINICIONES

4



4 DEFINICIONES

4.1.- AUTORIDAD PORTUARIA

Organismo público con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, que depende del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y que se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Les corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia.

4.2.- PUERTOS COMERCIALES

Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones 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.



4.3.- TASAS PORTUARIAS

Las Tasas Portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

4.4.- CODIGO IMDG

El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas es una publicación de la Organización Marítima Internacional (OMI) que recopila todas las disposiciones vigentes que regulan el transporte de mercancías peligrosas por vía marítima. Este código establece las disposiciones aplicables a cada sustancia, materia o artículo susceptible de ser transportado.

Establece, entre otras, las diferentes clases en que se agrupan las mercancías peligrosas, su modo de embalaje, etiquetado, arrumazón y estiba en los buques (segregación) además de proporcionar, en el suplemento, una guía para el tratamiento de emergencias y accidentes.

Las disposiciones de este código cumplen con lo dispuesto por los convenios SOLAS y MARPOL, amplía las prescripciones de ambos convenios y ha pasado a ser la guía estándar de todos los aspectos relacionados con la manipulación de mercancías peligrosas y contaminación del mar en el transporte marítimo. Como tal se recomienda a los Gobiernos para su adopción o para su utilización como base de las reglas nacionales cuando hagan efectivas las prescripciones del SOLAS 1974 y el MARPOL73/78.



4.5.- OMI

La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

La organización fue creada por el Convenio de 6 de marzo de 1948. Sus primeras reuniones datan de 1959. Originalmente tenía carácter consultivo, por lo que se la conocía como OCMI (Organización Consultiva Marítima Internacional) o IMCO por sus siglas en inglés y sus recomendaciones eran de carácter optativo.

4.6.- MARPOL

Es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78), y está formado por un conjunto de normativas internacionales con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques. Fue aprobado en la Conferencia Internacional sobre contaminación del mar convocado por la OMI en 1973; este convenio se modificó posteriormente mediante el protocolo de 1978.

Su objetivo es preservar el ambiente marino mediante la completa eliminación de la polución por hidrocarburos y otras sustancias dañinas, así como la minimización de las posibles descargas accidentales.

4.7.- CÓDIGO ISPS

El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias es un código adoptado por la Organización Marítima Internacional OMI para establecer un marco internacional, en el ámbito marítimo, de cooperación para detectar amenazas de actos antisociales o terroristas, y adoptar medidas preventivas.

Debido a los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y sus consecuencias, se acordó por unanimidad la elaboración de nuevas medidas legislativas relativas a la protección de los buques e instalaciones portuarias. Estas medidas se adoptaron en una Conferencia de los Gobiernos Contratantes (GGCC) del SOLAS (Conferencia Diplomática sobre Protección Marítima), en diciembre de 2002, con el nombre de **Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias** o más conocido como **Código ISPS**, que entró en vigor en el mes de julio de 2004.

4.8.- OFICIAL DE PROTECCIÓN DE INSTALACIONES PORTUARIAS

Persona designada para asumir la responsabilidad de la elaboración, implantación, revisión y actualización del plan de protección de la instalación portuaria, así como para la coordinación con los oficiales de protección de los buques y con los oficiales de las compañías para la protección marítima.



4.9.- PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR

Documento que establece la planificación y organización humana para la óptima utilización de los medios técnicos previstos con la finalidad de reducir al mínimo las posibles consecuencias humanas y/o económicas que pudieran derivarse de una situación de emergencia.

4.10.- PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL (PICCMA)

Documento que define y coordina los diferentes medios de lucha contra la contaminación marina accidental, y facilita y agiliza la movilización de los recursos disponibles, teniendo en cuenta que el factor tiempo es clave para asegurar una eficaz protección del medio ambiente durante las emergencias.

4.11.- PLAN INTERIOR MARÍTIMO

Documento que establece la organización y planificación ante sucesos de contaminación marina que se produzca dentro de su ámbito de aplicación, en un puerto, un terminal marítimo de manipulación de mercancías, una plataforma marina de exploración o explotación de recursos naturales en el mar, así como cualquier otra instalación marítima situada en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

4.12.- REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN Y POLICÍA DE LOS PUERTOS DEL ESTADO

Documento elaborado por el Organismo Público Puertos del Estado, con audiencia de las Autoridades Portuarias e informes de la Dirección General de la Marina Mercante y del

Ministerio del Interior, que regula el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones, cuya aprobación corresponde al Ministerio de Fomento.

Actualmente se encuentra en vigor el Reglamento de Servicios, Policía y Régimen del Puerto de Santander aprobado por O. M. de 19 de enero de 1977.



4.13.- RÉGIMEN SANCIONADOR

El título IV Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece el régimen sancionador, y especifica qué acciones y omisiones son constitutivas de infracciones administrativas. Estas infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

4.14.- AUTORIZACIÓN

La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria.

El plazo de las autorizaciones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 3 años.

Corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el otorgamiento o denegación con carácter discrecional y sin perjuicio de la oportuna motivación, de las autorizaciones cuyo plazo de vigencia sea superior a un año, y al Presidente el de aquellas que no excedan de dicho plazo.

Por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, de fecha 27 de julio de 2004, se delega en la Presidencia el otorgamiento de autorizaciones provisionales de ocupación del dominio público por períodos superiores a un año.

Por resolución de la Presidencia de la Autoridad Portuaria de Santander, de fecha 23 de noviembre de 2005, se delega en la Dirección de la Autoridad Portuaria de Santander el otorgamiento de autorizaciones provisionales sobre dominio público portuario cuya vigencia es de hasta un año.

4.15.- CONCESIÓN

La ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años, estarán sujetas a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria.

El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 35 años.

El Presidente eleva al Consejo de Administración la propuesta de resolución del Director para que adopte el acuerdo que proceda.



4.16.- CENTRO DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS (C.C.S.)

Servicio de vigilancia y coordinación de los servicios prestados por la Autoridad Portuaria, dependiente del Área de Planificación y Explotación desde el que se controla, a través de un circuito cerrado de televisión, cualquier posible incidencia que ocurra en la Zona de Servicio del Puerto, 24 horas al día, 365 días del año.



Centro de Coordinación de Servicios

4.17.- BUQUE EN FRANQUÍA

Se considera que un buque está en franquía cuando haya rebasado la línea que une la boya número 1 con la boya número 2 del canal de navegación, y se den las siguientes condiciones:

- Que no se trate de buques carentes de propulsión propia o con funcionamiento irregular de su máquina principal.
- Que no sean buques con una maniobrabilidad restringida o limitada.
- Que el práctico haya informado al capitán sobre los rumbos de salida del canal de navegación.
- Que todas las señales y ayudas a la navegación estén claras y avistadas por el capitán.
- Que no existe tráfico de entrada/salida coincidente en el área o tramo de canal.
- Que la visibilidad existente permite ver la Isla de Mouro desde el punto de desembarque del práctico.



4.18.-DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE MANIOBRA, TRÁNSITO Y ALMACENAMIENTO.

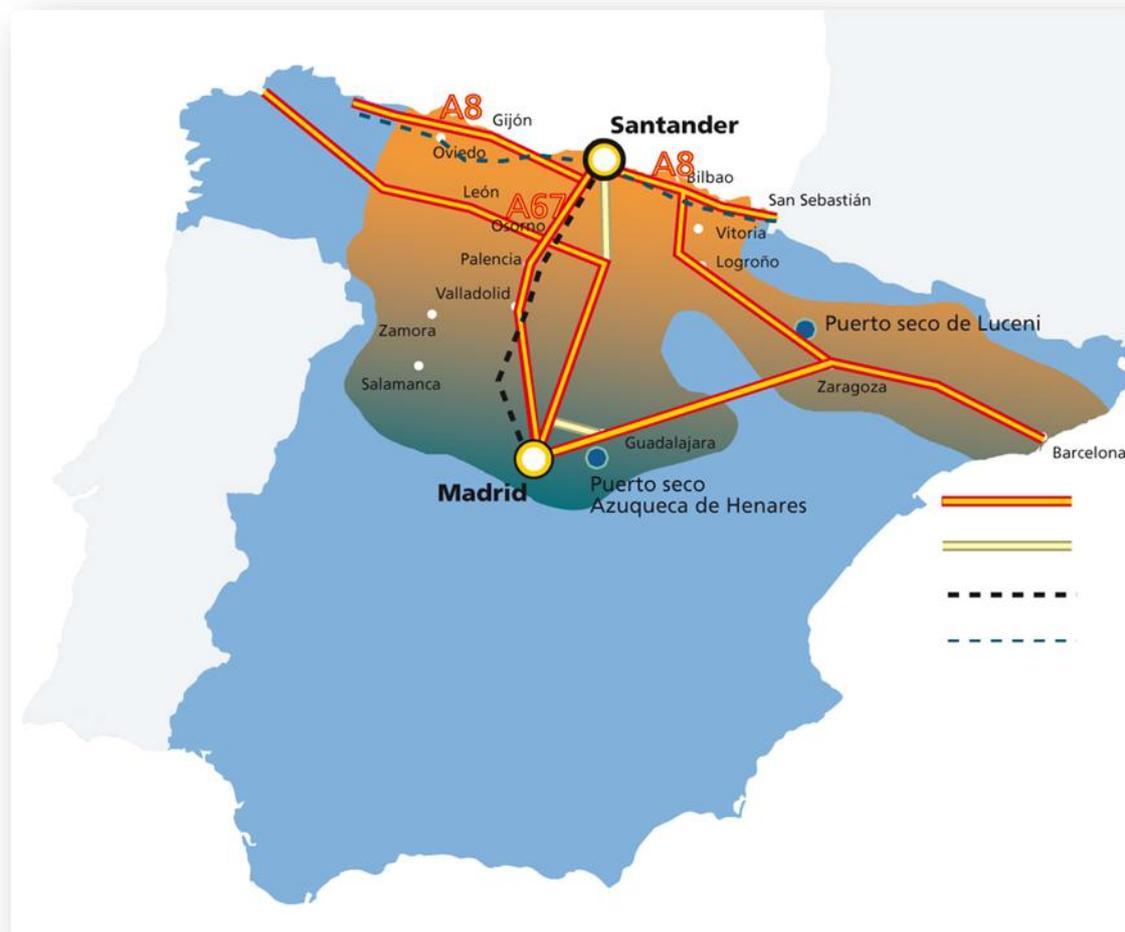
-Zona de maniobra; es la zona mas inmediata a los atraques de los buques, ocupada por las grúas,vías de ferrocarril y viales de circulación. No es una zona de deposito de mercancías, salvo excepciones autorizadas por la Dirección del Puerto.

-Zona de tránsito; es la zona del Espigón Norte de Raos (muelles Raos 1,2,3,4 y 5) que limita con la zona de maniobra y se extiende hasta el vial de circulación mas próximo al cantil del muelle en cada una de las alineaciones.

- Zona de almacenamiento: Explanadas de la zona del puerto con usos comerciales en las que se autorice el almacenamiento de mercancías, que no tengan la consideración de zonas de maniobra ni de tránsito.



5 ACCESOS AL PUERTO DE SANTANDER



Desde Asturias

Por la autovía del Cantábrico (A-8) .

Desde Palencia

Por autovía Cantabria-Meseta (A-67).

Desde Burgos

Por autovía Cantabria-Meseta (A-67)

Desde Bilbao

Por la autovía del Cantábrico (A-8).

5.1.- CONTROLES DE ACCESOS

CONTROL DE RAOS OESTE

Se accede a este control desde las autovías A-67, A-8, y desde la ciudad de Santander por la carretera que conecta el Polígono de Wissocq. Es el único control por donde está permitido el acceso de camiones.



CONTROL DE MALIAÑO

Control por el que no está permitido el acceso de camiones. Se encuentra en la zona de los antiguos muelles del Puerto de Santander, y está ubicado en la glorieta de la calle Antonio López.

Permanece abierto de lunes a viernes de 7 a 14,15 horas. Los días de ferry permanece abierto hasta que zarpa el buque.



ACCESO MUELLE DE BLOQUES

Acceso abierto al público desde las 8 horas hasta las 15 horas. A partir de las 15 horas sólo puede acceder personal autorizado.



ACCESO SANIDAD NORTE

Acceso situado próximo a la fachada norte del edificio de Sanidad Exterior. Permanece cerrado permanentemente, y sólo puede acceder personal autorizado.





6 INSTALACIONES MÁS SIGNIFICATIVAS DEL PUERTO DE SANTANDER

6.1.- DESCARGA DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS DE REPSOL QUÍMICA S.A

Pantalán de atraque de buques tanque de hasta 34.000 toneladas de peso muerto, con calado de 9 m. en bajamar viva, y tubería de descarga de 1.700 m. de longitud sobre postes y pasarela elevada sobre la bahía, y 2.100 m. en tierra hasta su factoría de Gajano. El pantalán está situado en la margen derecha de la Ría de Astillero, frente al Espigón Central de Raos.

Los productos descargados son: aceites tangenciales, ciclohexano, aceites de conversión y gases licuados, entre otros, estando el rendimiento entre 600 y 1.000 toneladas/h.



6.2.- MUELLE DE NUEVA MONTAÑA QUIJANO, S.A.

Muelle de 6 metros de calado bajo el cero, y una longitud de 170 m. Está situado en la Margen Sur de la antedársena de Maliaño. Actualmente se encuentra en régimen de concesión otorgada a la empresa Global Steel Wire. Se descarga principalmente chatarra y se cargan productos acabados de GSW y ACERIASA.



6.3.- SILO SOLVAY Y CARGADERO DE CARBONATO SÓDICO

Instalación ubicada en el muelle de Raos 2, que consta de una máquina cargadora de carbonato sódico, que es alimentada por una cinta paralela al muelle, desde un silo de 15.000 toneladas. La instalación está otorgada en concesión a Solvay Química S.L, siendo el rendimiento de carga de 600 toneladas / hora.



6.4.- TUBERÍA DE CARGA Y DESCARGA DE MELAZAS

Se trata de dos tuberías subterráneas de 10" de diámetro situadas en el muelle de la Margen Norte. El rendimiento máximo es de 500 toneladas / hora. Pertenecen a la agrupación de compañías S. General Azucarera, Cº de Industrias Agrícolas, Cía. Industrial Castellana y Ebro, Cª de Azúcar y Alcoholes. La instalación dispone de 4 tanques de 7.240 m3 en total ubicados dentro del Depósito Franco.



6.5.- ALKION TERMINAL SANTANDER

Pantalán de atraque para buques de hasta 30.000 toneladas de peso muerto, con calado de 13 m. Dispone de 4 tuberías de 6" de diámetro, de las que 2 son de acero inoxidable y 2 de acero de carbono. La capacidad de almacenamiento es de 31.400 m3. La capacidad de carga/descarga es de 300 toneladas/hora por tubería.



6.6.- CARGADERO DE GRANELES DE CADEVESA-CANTABRIASIL

En el extremo NE del Espigón Central de Raos hay un pantalán de atraque para buques que carguen graneles y materiales pulverulentos, operación que se realiza a través de cinta.



6.7.- TERMINAL DE GRANELES SÓLIDOS MINERALES DE NOATUM

Instalación situada frente al muelle de Raos 1, que ocupa una superficie de 55.100 m2. El almacenamiento se lleva a cabo en dos naves con capacidad para 400.000 m3. La descarga de los barcos se realiza mediante dos grúas de 72 toneladas a 3 tolvas que alimentan una cinta transportadora con una capacidad de 2.150 toneladas/hora, pasando la mercancía a una tolva intermedia con capacidad para 1.500 toneladas/hora, y en última instancia se almacena en las naves o bien se carga en camiones o vagones.



6.8.- CARGADERO DE CEMENTOS ALFA S.A

Situado en el extremo del Muelle 8 de Raos, dispone de unos fluidores de transporte mecánico para cargar el cemento en las bodegas de los barcos, sin necesidad de aire y sin generar polvo. La terminal dispone de tres silos de 8.000 toneladas de capacidad cada uno. El atraque está configurado por varios pilotes y un cajón central de 33 metros de largo por 13 de ancho.



6.9.- TERMINAL AGROALIMENTARIA S.A

La terminal está ubicada en una parcela de 33.500 metros cuadrados en el muelle 4 de Raos, y está destinada a cereales y harinas. Su actividad se centra en la recepción por mar y posterior expedición por carretera o ferrocarril de los granos o harinas a granel. El espacio de almacenamiento tiene capacidad para 102.000 toneladas de cereales y harinas, mediante un sistema de doble almacenaje. Las instalaciones constan de un silo horizontal que ocupa la parte sur de la parcela, un pasillo cubierto en el lado norte destinado a la entrada de camiones para su carga, y 20 silos de almacenamiento de grano.



6.10.- TERMINAL DE PASAJEROS

En estas instalaciones se centraliza el tráfico de pasajeros tanto de líneas regulares de ferry, como una gran parte de los cruceros turísticos que hacen escala en el puerto de Santander.



6.11.- TERMINAL PARA DESCARGA Y TRÁNSITO DE GRANELES PULVERULENTOS (RAOS ADITIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN S.L.)

La terminal se sitúa en el Espigón Norte de Raos, entre el muelle Raos 5 y el Muelle de Nueva Montaña. Consta de tres silos de almacenamiento, de 6.000 toneladas cada uno, tres básculas para el pesaje de





camiones y edificio de almacén y oficinas con panel de control. La descarga de los buques se realiza en el muelle Raos 5, mediante equipo neumático con brazo de aspiración. El material descargado de buque se transporta desde el muelle hasta los silos a través de una tubería de acero.

6.12.- TERMINAL DE PRODUCTOS FORESTALES

Instalación constituida por una nave de forma rectangular que ocupa unos 12.000 m² en el muelle de la Margen Norte, próxima al cantil del muelle, y una rampa ro-ro diseñada para un buque tipo de 10.000 Toneladas de Peso Muerto (TPM), 170 metros de eslora y 23 de manga. La ubicación de la rampa se encuentra en el extremo Este del muelle de la Margen Norte, en la unión con el Muelle de Maliaño. La instalación está destinada al almacenamiento de productos forestales, y otra mercancía general limpia.



6.13.- SANTANDER COATED SOLUTION

Las instalaciones de SANTANDER COATED SOLUTIONS, S.L., se encuentran ubicadas en una parcela en el Espigón Norte de Raos. El destino de la instalación es la actividad de importación, exportación, depósito y transformación de acero.

La construcción llevada a cabo en la citada parcela se compone de dos naves adosadas edificadas en planta baja, sin partición intermedia, un edificio auxiliar para oficinas y varios edificios anexos necesarios para las instalaciones auxiliares (salas técnicas) de las que precisa la línea industrial de prelacado.



7 ATENCIÓN A LOS USUARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER. REGISTRO GENERAL

El Registro General está situado en la segunda planta del Edificio Sede de la Autoridad Portuaria de Santander, en el Muelle de Maliaño s/n. El horario es de 9 a 14 horas, de lunes a viernes.

El registro de documentación se puede realizar utilizando cualquiera de los siguientes medios:

- Entrega en mano en el Registro General
- Registro electrónico: <https://sede.puertosantander.gob.es>
- Fax: 942.20.36.33





8. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, a propuesta de la Dirección del Puerto, podrá dictar cuantas Resoluciones sean precisas para el desarrollo, interpretación y aplicación de las Normas de Seguridad, de acuerdo con la experiencia adquirida durante su aplicación, las modificaciones de la legislación vigente o los cambios introducidos en la Política de Seguridad y Salud en el Trabajo del Puerto.

Están obligados a cumplir las Normas, procedimientos y resoluciones que se relacionan a continuación, todas las personas y entidades que desarrollan su actividad de forma permanente o circunstancial en la zona de Servicio del Puerto de Santander.

8.1.- PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER

El Plan de Emergencia Interior (PEI) del Puerto de Santander es el documento que establece 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.

El ámbito de aplicación del plan es la Zona de Servicio gestionada por la Autoridad Portuaria de Santander, que queda definida en la Orden de 19 de abril de 1995, por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de Santander, modificada por la Orden de 20 de julio de 1995, y por la Orden FOM/709/2012, de 9 de abril, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Santander. Esta Zona de Servicio es la comprendida por:

- Zona de Servicio Portuario Terrestre
- Zona Portuaria de Aguas, que incluye Zona I y Zona II

El objetivo fundamental del PEI es la definición de la jerarquía y organización de la autoprotección en el Puerto de Santander con el fin de:

- Salvaguardar las vidas humanas, minimizando los daños en lo posible.
- Establecer la adecuada coordinación de todos los servicios públicos y privados.
- La organización de medios humanos y materiales disponibles.
- Hacer cumplir la normativa vigente sobre seguridad, y facilitar las inspecciones de los Servicios de Administración.

A los efectos de establecer una correcta coordinación en situaciones de emergencia, toda instalación que realice su actividad habitual en la Zona de Servicio del Puerto deberá remitir a la Autoridad Portuaria la información relativa a planes de autoprotección, planes de emergencia o medidas de emergencia.

En la página web del Puerto de Santander se puede consultar el documento resumen del Plan de Emergencia Interior.

Las posibles situaciones de emergencia originadas por accidentes, se pueden clasificar en función de la gravedad de sus consecuencias (Categorías de Accidentes), y de los medios humanos y materiales requeridos para su control (Niveles de Emergencia).

En función del alcance y magnitud de los daños que previsiblemente se puedan producir, se definen tres Categorías de Accidente, que son las siguientes:

Categoría 1: Aquellos para los que se prevea, como única consecuencia, daños materiales en el establecimiento afectado y no se prevean daños de ningún tipo en el exterior de éste.

Categoría 2: Aquellos para los que se prevea, como consecuencias, posibles víctimas y daños materiales en el establecimiento, mientras que las repercusiones exteriores se limitan a daños leves o efectos adversos sobre el medio ambiente en zonas limitadas.

Categoría 3: Aquellos para los que se prevea, como consecuencias, posibles víctimas, daños materiales graves o alteraciones graves del medio ambiente en zonas extensas y en el exterior de la instalación.

En función de los medios de autoprotección, humanos y materiales, que deban ser movilizados para hacer frente a las situaciones de emergencia que puedan darse, se distinguen tres niveles de emergencia:



Emergencia Verde

Es aquella situación que puede ser neutralizada con los medios disponibles en la zona de servicio dependiente de la APS, en una concesión o buque por el personal presente en los mismos. En el caso que la emergencia suceda en una concesión o buque la APS, en estos casos, puede realizar funciones de apoyo.

Emergencia Azul

Es aquella situación de emergencia que no pueda ser neutralizada de inmediato con los medios propios de la zona, concesión o buque, y se movilizan todos los medios adscritos al Plan y puede ser necesario recurrir a medios exteriores.

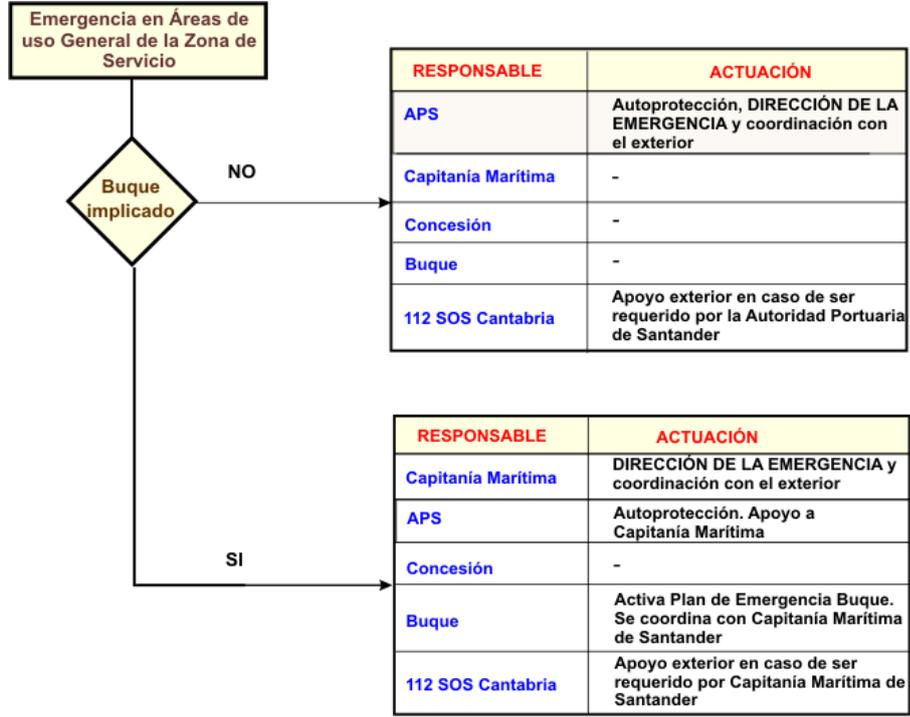
Emergencia Roja

Se consideran aquellas en las cuales se superan los medios de autoprotección existentes en el puerto, requiriendo la activación de Planes de ámbito superior. En este caso, se prevé que las consecuencias pueden llegar a superar los límites del recinto portuario.

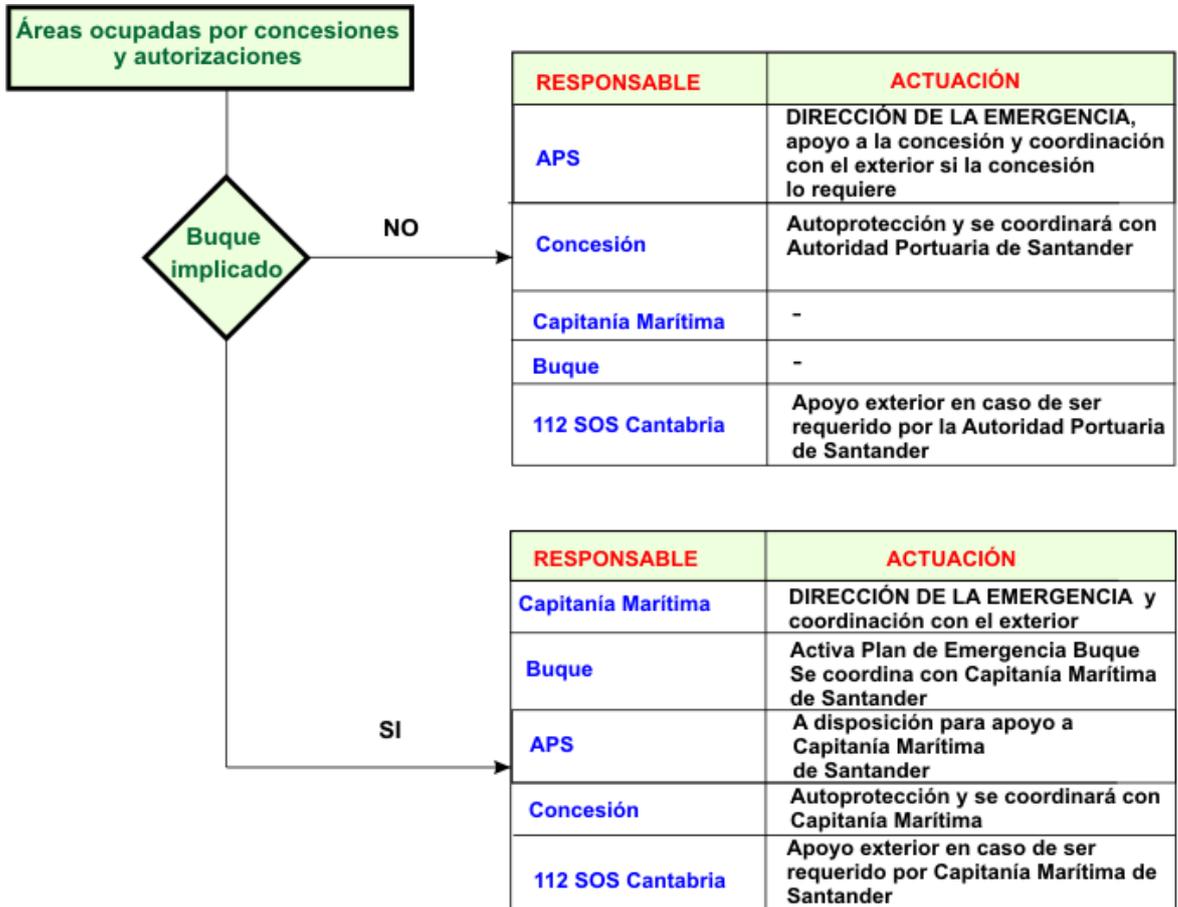


La respuesta a dar desde la APS en caso de una emergencia viene determinada por el lugar de origen de la misma, distinguiéndose los siguientes casos:

A. RESPUESTA ANTE EMERGENCIA EN ÁREAS DE USO GENERAL DE LA ZONA DE SERVICIO



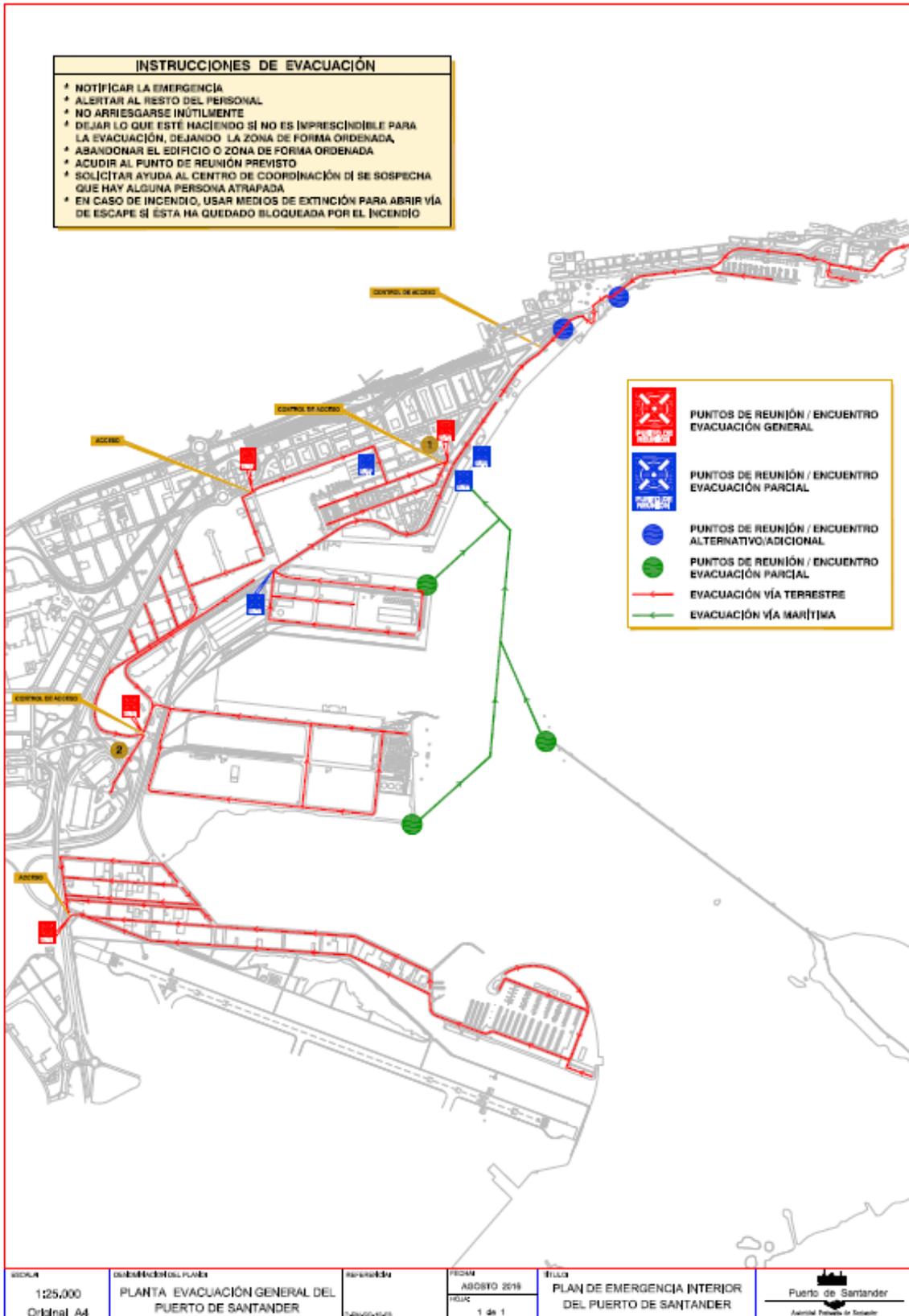
B. RESPUESTA ANTE EMERGENCIA EN ÁREAS OCUPADAS POR CONCESIONES Y AUTORIZACIONES



C. RESPUESTA ANTE EMERGENCIA MARÍTIMA (CON BUQUE IMPLICADO)

RESPONSABLE	ACTUACIÓN
Capitanía Marítima	DIRECCIÓN DE LA EMERGENCIA y coordinación con el exterior
Buque	Activa Plan de Emergencia Buque. Se coordina con Capitanía Marítima de Santander
APS	Apoyo desde tierra a Capitanía Marítima de Santander si lo requiere
112 SOS Cantabria	Apoyo exterior en caso de ser requerido por Capitanía Marítima de Santander

PLANO DE VÍAS DE EVACUACIÓN, Y PUNTOS DE REUNIÓN/ENCUENTRO



ACTIVACIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER

ORDEN DE LLAMADAS EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA	
1	Jefe de Equipo de la Policía Portuaria, en el CCS
2	Jefe del Departamento de RRHH y Relaciones laborales ó Técnico de Seguridad Industrial y PRL.
3	Director del Puerto. A criterio del Director del Puerto, o persona que lo sustituya, se realiza desde el CCE las siguientes llamadas:
3.1	Internas:
3.1.1	Jefe de Dpto. de Servicios Portuarios
3.1.2	Miembros del Comité Asesor
	- Capitanía Marítima
	- Jefe de Área de Operaciones y Servicios Portuarios
	- Jefe de Área de Infraestructura e Ingeniería Portuaria
	- Jefe del Dpto. de RRHH y RRL
	- Jefe del Dpto. de Estrategia y Desarrollo Sostenible
3.1.3	Gabinete de Presidencia
3.2	Externas:
3.2.1	Centro Coordinador de Urgencias de Cantabria 112
3.2.2	Bomberos Municipales de Santander
3.2.3	Guardia Civil
3.2.4	Policía Nacional
3.2.5	Policía local
3.2.6	Salvamento y Seguridad Marítima

1.- La persona que detecta la posible situación de emergencia informará inmediatamente a la Policía Portuaria o directamente al teléfono de emergencias 942 20 36 18 del Centro de Coordinación de Servicios de la APS (CCS).

2.- Una vez recabada toda la información disponible, el CCS informará al Jefe del Departamento de RR.HH o Seguridad Industrial y PRL (Pablo García Palazuelos).

3.- El Jefe del Departamento de RR.HH o el Técnico de Seguridad Industrial y PRL informarán a la Dirección del Puerto, quién a partir de ese momento dará las instrucciones necesarias para activar el PEI, y establecerá el orden de llamadas internas y externas que considere oportunas para constituir el Comité Asesor.

4.- Los miembros del Comité Asesor se dirigirán al Centro de Emergencias que se constituirá en la Sala del Consejo de Administración. Si no fuera posible utilizar dicha Sala por encontrarse dentro de la Zona de Alerta de la Emergencia, la Dirección del Puerto establecerá otro local como Centro de Emergencias. A título orientativo se establecen como alternativas:

- Sala Planta Baja Edificio Sotoliva.
- Lonja

8.2.- PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE SANTANDER (PIM)

Con la publicación del RD 1695/2012, se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

El Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina tiene por objeto establecer, ante un hecho de esta naturaleza, un marco general de actuación integrado por planes de contingencias de distinto rango y con el fin de:

- Definir las líneas generales de actuación, de acuerdo con los requerimientos del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), su Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (OPRC-HNS 2000), y demás normativa internacional aplicable a la prevención y lucha contra la contaminación marina.
- Definir las pautas de activación de los planes en función de unas situaciones de emergencia establecidas de acuerdo con la gravedad del suceso.
- Establecer fórmulas de coordinación para los supuestos en que se encuentren activados varios planes de forma simultánea.
- Establecer un protocolo de comunicación de la activación de los planes.
- Definir las actuaciones de las diversas administraciones públicas competentes, así como de otras instituciones públicas y privadas, en la utilización de medios aplicables en la lucha contra la contaminación marina.
- Adecuar la coordinación y colaboración entre todas las administraciones públicas competentes y entidades públicas y privadas, que dispongan de medios de lucha contra la contaminación.





DETECCIÓN Y ALARMA ANTE UN SUCESO DE CONTAMINACIÓN MARINA

La detección o la alerta/alarma puede ser realizada por cualquier testigo de la situación de contaminación marina: visitantes en el puerto; capitanes y tripulaciones de buques o embarcaciones; prácticos del puerto; personal o responsables de terminales, instalaciones, edificios o empresas ubicadas en la zona de servicio del puerto o que realicen actividades en la misma; personal de Aduanas; miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; unidades de Salvamento Marítimo; agentes de la Policía Portuaria; etc.

Los testigos de la incidencia deben transmitir la información al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria de Santander (CCS), a través de emisoras de VHF, teléfono, o de cualquier otro medio disponible.

No obstante lo anterior, se establecen las siguientes obligaciones específicas para la notificación de la incidencia:

a) Sucesos de contaminación marina causada por buques o embarcaciones:

Si un buque o embarcación es el causante de una contaminación marina, el capitán al mando o quién realice sus funciones en ese momento, o la tripulación, quedan obligados a dar cuenta inmediatamente de dicha emergencia al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria de Santander (CCS) a través del teléfono 942 20 36 18.

Aquellos buques causantes de una contaminación marina que, en cumplimiento del Convenio Internacional MARPOL 73/78, deben disponer de un Plan de emergencia de abordaje en caso de contaminación marina aprobado, la comunicación del incidente de contaminación a las Autoridades Marítimas pertinentes deberá ajustarse al procedimiento y modelos de notificación establecidos en el citado Plan.

De igual modo, el capitán o responsable del buque o embarcación, así como su tripulación, quedan también obligados, y especialmente si se manipulan MM.PP., a notificar a la terminal o Instalación en la que se encuentran atracados la situación de contaminación, para que la Terminal o Instalación pueda en su caso activar su propio Plan de Autoprotección o de Emergencia, o Plan Interior Marítimo.

b) Sucesos de contaminación marina causada por operaciones en Terminales que cuenten con PIM propio:

Si la contaminación es producida como consecuencia de las operaciones de carga o descarga de mercancías en Terminal o Instalaciones que deben contar con PIM propio, los Directores de la Emergencia o el personal de la instalación, quedan obligados a dar cuenta inmediatamente de dicha emergencia al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria de Santander (CCS) a través del teléfono 942 20 36 18.

De igual modo, la instalación o terminal también notificará de inmediato la situación a los buques atracados, y que estén en ese momento conectados a la misma mediante dispositivos para la realización de las operaciones de carga o descarga, para que tales buques puedan a su vez activar de inmediato sus propios Planes de Seguridad o de Lucha contra la Contaminación.

c) Sucesos de contaminación marina causada por operaciones terrestres en el ámbito del presente PIM:

Si la contaminación es producida como consecuencia del ejercicio de la actividad de cualquier empresa ubicada o autorizada en la zona de servicio del Puerto de Santander, sus titulares o responsables quedan obligados a dar cuenta inmediatamente de dicha emergencia al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria de Santander (CCS) a través del teléfono 942 20 36 18.

A continuación se muestra el organigrama del PIM de la APS.



8.3.- PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE AVISOS DE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS

Desde el inicio previsto del fenómeno meteorológico hasta el final del mismo:

1. Todos los buques atracados en este puerto de Santander mantendrán escucha de guardia en el canal VHF 16 de manera ininterrumpida, para atender cualquier aviso o instrucción de emergencia que se les pueda hacer por este medio, debiendo tener su tripulación y máquina lista.
2. Dos remolcadores adscritos al servicio portuario de remolque, permanecerán atracados en sus atraques habituales, con sus tripulaciones listas y escucha de guardia en el canal VHF 16, y en condiciones de prestar asistencia inmediata cuando algún buque así lo requiera. El resto de los remolcadores y tripulaciones estarán localizables y a disposición de la emergencia si fuesen requeridos para ello.
3. El práctico de guardia y el práctico de retén permanecerán de guardia, en escucha permanente en el canal VHF 16, a disposición de actuación inmediata si fuesen requeridos. El resto de los prácticos y tripulaciones de la Corporación de Prácticos estarán localizables y a disposición de la emergencia si fuesen requeridos para ello.
4. El servicio de amarre y desamarre mantendrá dos dotaciones completas de guardia en escucha permanente en el canal VHF 16, en disposición de actuar de inmediato cuando algún buque lo requiera.
5. Las empresas estibadoras y la empresa concesionaria del servicio de puesta a disposición de medios mecánicos, UECSL, adoptarán las siguientes medidas:
 - Suspensión inmediata de cualquier operación con grúas cuando se superan los valores límites operativos de seguridad de sus equipos por condiciones de viento.
 - Frenado y aseguramiento de todos los medios mecánicos de su propiedad para prevenir posibles desplazamientos de los mismos como consecuencia de los fuertes vientos previstos.
6. El puente de la dársena de Maliaño permanecerá cerrado. Previamente se realizará una apertura para que salgan/entren de la dársena todas aquellas embarcaciones que lo deseen, avisándose a la Organización de Productores de Pesca del Altura de Cantabria (OPECA) y a la Cofradía de Pescadores.
7. Las consignatarias de aquellos buques que permanezcan en el puerto informarán e instruirán a los capitanes de dichos buques sobre las presentes medidas, así como sobre la situación de riesgo meteorológico anunciada y sus efectos en la seguridad del buque (amarre, etc.).
8. La realización de maniobras de entrada, atraque, desatraque y salida de buques podrán ser suspendidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10 del Real Decreto 638/2007 de 18 de mayo por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.

Por las mismas razones, durante el periodo citado, todas las instrucciones que deban darse a los buques surtos o no en Puerto ante cualquier situación de emergencia y especialmente ante aquellas en que la seguridad marítima pueda quedar comprometida, serán emitidas a través del SANTANDER PORT CONTROL (SPC) por el canal 11 de VHF, previo aviso del canal 16 de VHF.

9. En lo relativo a las medidas a tomar por los contratistas de obras en construcción:
- Se pondrán a resguardo, o serán debidamente anclados y sujetos o protegidos, aquellos materiales, máquinas o herramientas, señales, carteles, vallados y toldos de protección de andamios que pudieran ser levantados o arrastrados por el viento.
 - En las naves industriales se deberá revisar y asegurar periódicamente los elementos con riesgo de desprendimiento y de arrastre por el viento tales como: correas, cerramiento de fachada, techo de la cubierta, anclajes y amarres. Se suspenderán los trabajos sobre las cubiertas con rachas de viento superiores a 60 km/h, lluvia, helada o nieve.
 - Trabajos con grúas. Los trabajos de izado, transporte y descenso de cargas suspendidas quedarán interrumpidos bajo régimen de vientos superiores a los señalados para ello por el fabricante de la máquina. En estos casos queda totalmente prohibido dejar cargas suspendidas o el gancho de la grúa sobre pasos habituales de personal. En las grúas torre se subirá el gancho vacío hasta el carro y se dejará la pluma al viento con el freno desenclavado y la corriente cortada.





**NORMAS Y
PROCEDIMIENTOS
GENERALES
DE APLICACIÓN EN LA
ZONA DE SERVICIO
TERRESTRE
PUERTO DE SANTANDER**

9

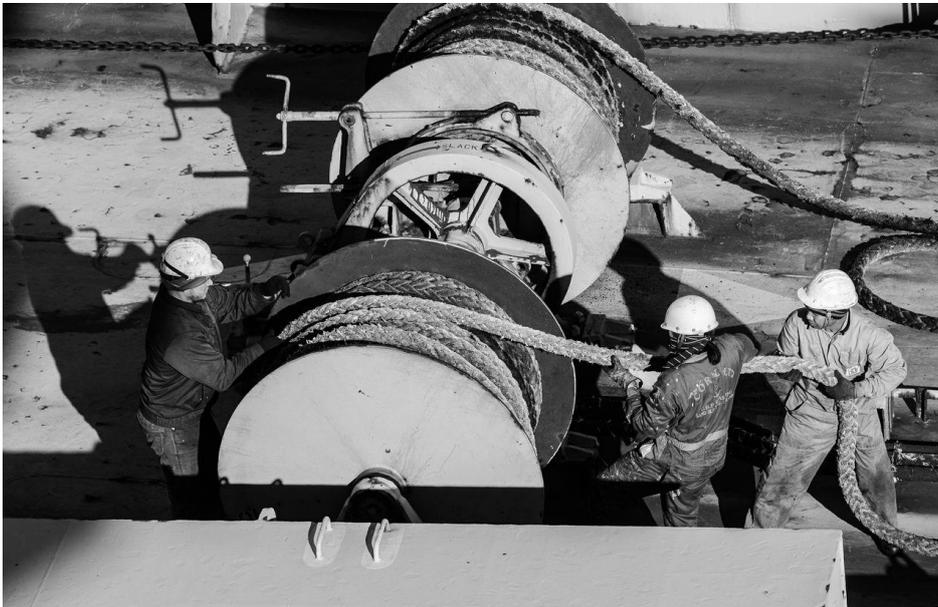
9.- NORMAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DE SANTANDER

9.1.- UTILIZACIÓN DEL CASCO DE PROTECCIÓN

De conformidad con el acuerdo alcanzado en las reuniones del Comité Técnico de 5 de noviembre de 2007, y del Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander de 4 de diciembre de 2007, la Dirección del Puerto de Santander estableció la obligatoriedad del uso del CASCO DE PROTECCIÓN:

- En toda la ZONA DE OPERACIONES DEL PUERTO DE SANTANDER, entendiéndose como Zona de Operaciones, aquella comprendida entre el CANTIL del muelle y el RADIO MÁXIMO DE ACCIÓN de las grúas, en todo el espacio que discurre paralelo a dicho cantil.
- Cuando así venga establecido en la EVALUACIÓN DE RIESGOS de cada empresa que tenga establecido su centro de trabajo en el Puerto de Santander, o que circunstancialmente venga a realizar obras o servicios para estas empresas en la zona de trabajo concreto en la que dicha evaluación contemple tal obligatoriedad.

Los CASCOS DE PROTECCIÓN deberán tener certificado CE emitido por un organismo notificador de acreditación CE, deberán llevar marcado CE, y estar fabricados según norma "EN 397. Cascos de protección para la industria".



9.2.- UTILIZACIÓN DE CHALECO DE ALTA VISIBILIDAD

De conformidad con el acuerdo alcanzado en el Comité Técnico del Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander, en la reunión celebrada el día 31 de mayo de 2006, la Dirección del Puerto de Santander estableció que todos los trabajadores que accedan a la Zona de Servicio del Puerto de Santander, deberán utilizar obligatoriamente el siguiente VESTUARIO DE PROTECCIÓN DE ALTA VISIBILIDAD:

- CHALECO DE ALTA VISIBILIDAD: Obligatorio en cualquier circunstancia, en toda la Zona de Servicio del Puerto. Los chalecos deberán tener certificado CE emitido por un organismo notificador de acreditación CE, deberán llevar marcado CE, y estar fabricados según norma EN 471.

Podrá utilizarse en sustitución del CHALECO DE ALTA VISIBILIDAD, y tendrá consideración de ROPA DE PROTECCIÓN TOTAL DEL CUERPO, según se establece en el Real Decreto 773/1997, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual:

- LA ROPA DE TRABAJO: La ropa de trabajo deberá tener certificado CE emitido por un organismo notificador de acreditación CE, deberá llevar marcado CE, y estar fabricada según norma "EN 471. ropas de señalización de alta visibilidad".



9.3.- CIRCULACIÓN POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER CON VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS SIN MOTOR

En consonancia con lo establecido en la resolución de la Dirección del Puerto de Santander de fecha 27 de junio de 2005, y teniendo en cuenta los riesgos evaluados la Zona de Servicio del Puerto de Santander, se resuelve que todas aquellas personas que accedan a la Zona de Servicio del Puerto de Santander, en bicicleta o utilizando cualquier otro tipo de vehículo de dos ruedas sin motor, deberán utilizar obligatoriamente el siguiente VESTUARIO DE PROTECCIÓN:

- CHALECO DE ALTA VISIBILIDAD o ROPA DE TRABAJO DE ALTA VISIBILIDAD, que deberán tener el correspondiente certificado CE emitido por un organismo acreditador autorizado, llevar marcado CE y estar fabricados según la norma EN 471.
- CASCO PARA BICICLETAS, que disponga de las homologaciones y certificaciones correspondientes para este uso.



9.4.- LÍMITE DE VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN POR EL RECINTO PORTUARIO DEL PUERTO DE SANTANDER.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, celebrado el día 18 de mayo de 2007, acordó:

1. Establecer el límite de velocidad máximo de circulación de vehículos en el recinto portuario, zonas de Raos y Maliaño, en **CUARENTA (40)** kilómetros por hora, sin perjuicio de disponer limitaciones de velocidad más restrictivas donde lo exijan los niveles de riesgo detectados.
2. Mantener el límite de CINCUENTA (50) kilómetros por hora en los viales existentes fuera del recinto portuario, zonas de ACTIMARSA, Wissocq, y Gamazo-San Martín.



9.5.- PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

El Real Decreto 171/2004 de Coordinación de Actividades Empresariales, que desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, establece los distintos supuestos en los que se hace necesaria la coordinación de actividades empresariales, así como los medios de coordinación que deben establecerse entre empresas concurrentes para reducir los índices de siniestralidad laboral.

Los medios de coordinación enumerados en el procedimiento que se utilizan de manera habitual entre empresas concurrentes en el Puerto de Santander, sin perjuicio de otros medios que puedan ser establecidos, son:

- Nombramiento de Coordinador de Actividades Preventivas
- Intercambio de información y comunicaciones.
- Celebración de reuniones periódicas del Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander.

- Establecimiento de grupos de trabajo.

NOMBRAMIENTO DE COORDINADOR DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS:

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander de 19 de noviembre de 2008, nombró Coordinador de Actividades Preventivas de la Autoridad Portuaria de Santander a D. Pablo García Palazuelos.

Las funciones asignadas al COORDINADOR DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS son las establecidas en el artículo 14 del Real Decreto 171/2004:

- a) Favorecer el cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 3 del RD 171/2004
- b) Servir de cauce para el intercambio de información entre las empresas concurrentes
- c) Cualquier otra que establezca la Presidencia y Dirección de la APS.

Dentro de las funciones del Coordinador de Actividades Preventivas no están incluidas las obras que se encuentran dentro del ámbito de aplicación del RD 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES:

El intercambio de información y comunicaciones se plasma mediante la utilización de los diferentes anexos de los que consta el procedimiento. Son los siguientes:

- Anexo I: Documentación entregada por la APS al empresario concurrente (o trabajador autónomo)
- Anexo II: Documentación a presentar ante la empresa principal (APS) previo inicio de la actividad
- Anexo III: Comunicación de accidente de trabajo / incidente a la APS
- Anexo IV: Comunicación de situación de riesgo detectado en el centro de trabajo a la APS
- Anexo V: Comunicación empresas contratadas (trabajos esporádicos)
- Anexo VI: Comunicación empresas contratadas (trabajos habituales)
- Anexo VII: Certificado visitas externas
- Anexo VII-BIS: Certificate for external visitors

La Autoridad Portuaria de Santander, independientemente de actuar como empresario principal o titular, informa a todas las empresas y trabajadores autónomos concurrentes en la Zona de Servicio del Puerto de Santander, antes del inicio de la actividad, de los riesgos propios del centro de trabajo, medidas de prevención a aplicar y medidas de emergencia. La información se realiza mediante la entrega del documento denominado RIESGOS GENERALES DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER, quedando la entrega de la citada documentación registrada a través del Anexo I del POC-17.

Por su parte, todas las empresas y trabajadores autónomos que hayan presentado el Anexo I tienen, a su vez, la obligación de informar sobre los riesgos, medidas preventivas y medidas de emergencia a todas aquellas empresas o trabajadores autónomos que contraten, bien sea para realización de trabajos esporádicos (Anexo V), o para trabajos habituales (Anexo VI).

Las visitas externas que tengan que acceder al puerto, también deben ser informadas sobre los riesgos, lo cual se acredita a través del Anexo VII (certificado de visitas externas) y Anexo VII-bis (anexo VII en inglés).

Además, los empresarios concurrentes tienen obligación de informar por escrito a los demás tanto en caso de accidente laboral (Anexo III) como en caso de detectarse una situación de riesgo potencial (Anexo IV).

Toda empresa contratada para la realización de obras o servicios para la Autoridad Portuaria de Santander debe ser informada de los Riesgos Generales, Medidas Preventivas y Medidas a adoptar en situaciones de emergencia, y entregar en Seguridad Industrial y PRL, de manera previa al comienzo de los trabajos, la documentación y los anexos que se especifican en el cuadro siguiente.

ACCESO AL PUERTO	
	<ul style="list-style-type: none"> - Anexo I: Documentación entregada por la APS al empresario concurrente (o trabajador autónomo) - Anexo II: Documentación a presentar ante la empresa principal (APS) previo inicio de la actividad: <ul style="list-style-type: none"> - Plan de trabajo - Copia de la evaluación de riesgos específica para las actividades a realizar en la APS. - Copia de la planificación de la actividad preventiva. - Copia de la información y formación, general y específica, impartida a los trabajadores. - Copia de los certificados de entrega a los trabajadores de los EPIs necesarios. - Copia de las acreditaciones para el manejo de equipos y maquinaria. - Listado de trabajadores que van a desarrollar su actividad en el centro de trabajo. - Copia adjunta del certificado de aptitud de cada trabajador. - Certificados de entrega a los trabajadores de los EPIs necesarios para desempeñar su trabajo. - Listado de maquinaria a utilizar en los trabajos a desarrollar en la APS, y declaración jurada de que dichos equipos tienen marcado "CE" o están adecuados a lo establecido en el RD 1215/1997. - Copia de Certificado del REA (Obras de Construcción). - Declaración jurada de que todos los trabajadores que participan en esta actividad, se encuentran dados de alta en la Seguridad Social - Nombramiento de recurso preventivo con la formación apropiada para las actividades a realizar en la APS. - Copia de la póliza vigente del seguro de responsabilidad civil. <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">Anexo V: Comunicación de empresas contratadas (trabajos esporádicos)</p>

Cuando las obras estén dentro del ámbito de aplicación del Real Decreto 1627/1997 tendrán un Coordinador de Seguridad y Salud tanto en fase de proyecto como en fase de ejecución, quien será el responsable de cumplir con las obligaciones establecidas en el citado Real Decreto.

Por otra parte, cuando las obras no estén dentro del ámbito de aplicación del R.D. 1627/1997, la Coordinación se llevará a cabo por el Coordinador de Actividades Empresariales de la Autoridad Portuaria, y el Departamento de Seguridad Industrial y PRL será el encargado de conservar toda la documentación en materia de PRL, asociada a los trabajos a realizar.

En la página web del Puerto de Santander se puede obtener tanto el procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales, los anexos del mismo, y el documento de Riesgos Generales de la Zona de Servicio del Puerto de Santander, medidas preventivas, y medidas de emergencia (www.puertasantander.com/Normas/NormasSeguridadIndustrial).



CELEBRACIÓN DE REUNIONES PERIÓDICAS DEL COMITÉ DE CONTROL Y COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES PREVENTIVAS DEL PUERTO DE SANTANDER:

El Comité de Control y Coordinación de Actividades Preventivas del Puerto de Santander (CCCAPPS) tiene como fin facilitar el control, la cooperación, la coordinación y la información entre las distintas empresas que operan en el recinto portuario. Las funciones de este comité son complementarias y no sustitutivas de aquellas obligaciones legales y competencias que en materia de prevención de riesgos laborales sean exigibles a las empresas y organismos con actividad en el Puerto de Santander.



GRUPOS DE TRABAJO:

Los grupos de trabajo, tienen como función tratar determinados aspectos de carácter técnico, sobre los que no se haya alcanzado acuerdo durante el desarrollo de las reuniones ordinarias o extraordinarias del CCCAPPs, y estarán compuestos por los miembros del comité designados a tal efecto.

9.6.-NORMAS DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS

El Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, establece las normas de aplicación en las zonas portuarias cuando en las mismas se realicen operaciones con mercancías clasificadas como peligrosas.

La clasificación que se hace en el reglamento de las mercancías peligrosas es la siguiente:

Clase 1: Explosivos

Clase 2: Gases comprimidos, licuados o disueltos a presión

Clase 3: Líquidos inflamables

Clase 4: Sólidos inflamables y otras sustancias inflamables

Clase 5: Sustancias (agentes) comburentes y peróxidos orgánicos

Clase 6: Sustancias tóxicas e infecciosas

Clase 7: Materiales radiactivos

Clase 8: Sustancias corrosivas

Clase 9: Sustancias peligrosas varias



Corresponderá al Capitán Marítimo la admisión de buques que transportan mercancías peligrosas, y al Director del Puerto la admisión de mercancías peligrosas en la zona de servicio del puerto.

Por ello, el cargador o consignatario solicitará al Director del Puerto la admisión de este tipo de mercancías, con 48 horas de antelación de la llegada a puerto de las mismas. La solicitud de admisión se presentará por cuádruplicado, siendo un ejemplar para el Director del Puerto, otro para el Capitán del puerto, otro para el Operador del muelle y el cuarto para el Capitán del buque si las mercancías llegan por vía terrestre.

Compete al Operador de muelle o terminal el correcto desarrollo de aquellas operaciones de carga y/o descarga de mercancías peligrosas para las cuales esté asignado, conforme al Real Decreto 145/1989.

9.7.- PROCEDIMIENTO DE ADMISIÓN Y MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DE LA "CLASE 1" EN EL PUERTO DE SANTANDER

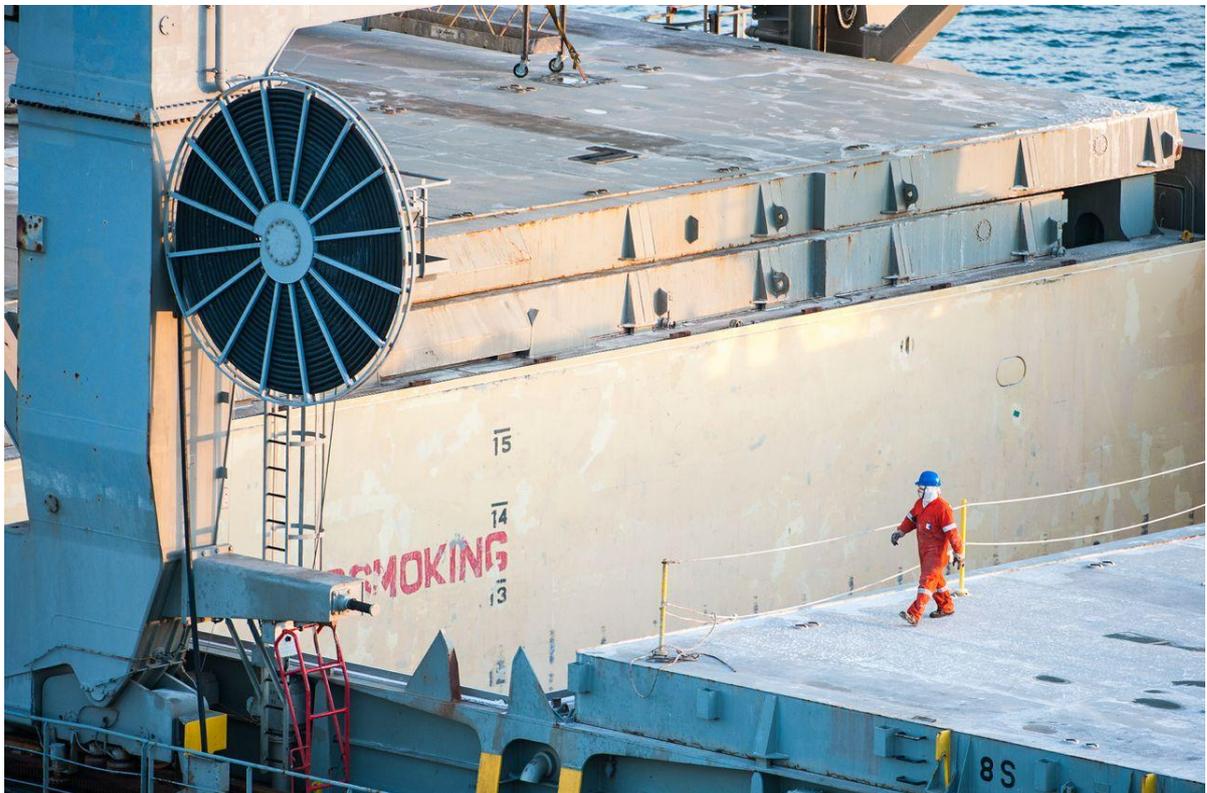
En relación con las mercancías de la Clase 1 (explosivos), la Autoridad Portuaria de Santander ha elaborado un procedimiento de admisión y manipulación de explosivos, con el objeto de complementar las condiciones del Real Decreto 145/1989 y de dar cumplimiento a lo estipulado en la "Instrucción Técnica Complementaria 25 (ITC-25), sobre Normas de Seguridad para la Carga y/o Descarga en Puertos", a fin de conseguir que dichas operaciones se desarrollen con las debidas garantías de seguridad.

La admisión por vía marítima cumplirá, además de con lo establecido en el Código IMDG vigente, con las siguientes medidas:

Los buques deberán atracar siempre con la proa a mar abierto, debiendo tener a proa y popa preparados los alambres de remolque, al objeto de que puedan ser tomadas fácilmente por los remolcadores, por si fuese necesario desatracarlo y conducirlo fuera del Puerto en caso de emergencia.

El buque, durante la permanencia en puerto, deberá tener la máquina propulsora lista para salir del mismo si fuese necesario.

La admisión por vía terrestre cumplirá con lo establecido en el Acuerdo Europeo sobre transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) vigente.



El procedimiento establece, además, las normas que deben cumplirse para la manipulación y carga de este tipo de mercancías. Son las siguientes:

- Durante las operaciones deberá estar presente el Operador de muelle o terminal de mercancías peligrosas.
- Antes del inicio de las operaciones, la zona debe estar perfectamente limpia y en condiciones óptimas.
- La zona debe estar acotada mediante vallas móviles de tipo peatonal y cintas reflectantes, y se deberán colocar señales de advertencia de forma triangular (peligro de explosión) y de prohibición de forma circular (señales de prohibido fumar y de entrada prohibida a personas no autorizadas).

- No podrá permanecer ninguna persona ajena a las operaciones de carga y/o descarga en la zona acotada.
- No podrá realizarse ninguna operación de carga y/o descarga en un radio de 50 metros mientras dure la manipulación del explosivo.
- No se realizará la operación de carga y/o descarga de explosivos de grupos de compatibilidad "L".
- Los explosivos deberán estar envasados y embalados de acuerdo a las normas de envases y embalajes de la legislación vigente.
- No podrá acceder a la Zona de Servicio del Puerto de Santander ninguna clase de explosivo hasta que el buque en el que se van a cargar esté atracado a muelle, y vayan a dar comienzo las operaciones de carga de los mismos.
- Los vehículos que formen parte del convoy que transporta los explosivos no podrán permanecer dentro de la zona acotada (a excepción de aquel que esté descargando los explosivos para su carga y viceversa).
- Tanto los buques que hayan cargado explosivos, como los vehículos que los hayan transportado, saldrán del puerto inmediatamente a la terminación de la carga-trincaje y /o descarga.
- Los explosivos serán cargados directamente de buque a vehículo y viceversa, y no podrán almacenarse en tinglados o almacenes.
- Está prohibido manipular de forma simultánea distintas divisiones de explosivos (salvo que se trate de divisiones de riesgo compatibles entre sí).
- Las operaciones con explosivos se llevarán a cabo únicamente con luz diurna.
- Cuando las condiciones meteorológicas sean adversas, se suspenderán inmediatamente las operaciones de carga y/o descarga, y no se reanudarán hasta que las condiciones mejoren.

Durante la manipulación de explosivos, queda prohibido:

- Fumar y acercar cualquier fuente de ignición o de calor a menos de 50 metros del lugar.
- Llevar cerillas o encendedores.
- La toma de combustible al buque durante las operaciones.
- Realizar trabajos en caliente o reparaciones, salvo casos de grave emergencia, en el buque, ni en un radio menor de 50 metros (salvo autorización expresa de Capitanía Marítima y del Director del Puerto).
- Hacer uso de transmisores de radio ni de radares, a menos de 50 metros del lugar de manipulación de explosivos.



9.8.- SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y ACEITES DESDE TIERRA EN EL PUERTO DE SANTANDER

Las presentes condiciones particulares, tienen por objeto establecer las condiciones exigibles para la prestación del servicio de suministro de combustible y aceites a buques mercantes, barcos pesqueros, embarcaciones deportivas y de recreo, equipos móviles terrestres, edificios e instalaciones portuarias, siempre que sean trasegados desde camión cisterna o cualquier tipo de envase en el Puerto de Santander.

Se excluye expresamente del ámbito de las presentes condiciones el suministro desde embarcaciones o cualquier otro artefacto flotante, que será regulado por sus propias condiciones, y el suministro desde instalaciones fijas que requieran la ocupación de bienes del dominio público portuario, en el que se tramitará un solo expediente que autorice la ocupación y la actividad.

No se consideran integrados en este servicio comercial el suministro en envases homologados y cerrados, sin trasiego, ni los suministros realizados en el ámbito y zona de actuación de las obras contratadas por la Autoridad Portuaria.

Se excluyen las autoprestaciones de combustibles y aceites, sin perjuicio de la obligación de cumplir con la Normas Medioambientales y de Seguridad para el transporte y suministro de combustible. A tal efecto deberán solicitar una autorización genérica para el autosuministro, citando medios materiales y humanos.

ÁMBITO GEOGRÁFICO

Las presentes condiciones particulares serán de aplicación en la Zona de Servicio del Puerto de Santander.

RESOLUCION DE LAS SOLICITUDES DE AUTORIZACION

Corresponde al Presidente de la Autoridad Portuaria la resolución de las solicitudes de autorización, así como su modificación y extinción. El Presidente dará cuenta al Consejo de Administración de las resoluciones que en esta materia sean dictadas, en la sesión inmediatamente posterior al de su adopción.

El plazo máximo para notificar la resolución del expediente de otorgamiento de la autorización será de **tres meses**. Ésta se entenderá otorgada si transcurre el citado plazo sin que haya recaído resolución expresa, salvo que se requiera la ocupación privativa de bienes de dominio público portuarios. Respecto

del procedimiento de otorgamiento, se estará a las disposiciones establecidas en la ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Publicas y Procedimiento Administrativo Común.



INSCRIPCIÓN EN EL CENSO DE EMPRESAS SUMINISTRADORAS DE COMBUSTIBLE Y ACEITES EN EL PUERTO DE SANTANDER

La autorización será efectiva en cuanto la empresa suministradora quede inscrita en el “CENSO DE EMPRESAS SUMINISTRADORAS DE COMBUSTIBLE Y ACEITES DESDE TIERRA”. Para cumplir este trámite se deben presentar ante la Autoridad Portuaria los siguientes documentos:

- a) **Coordinación de Actividades Empresariales.** La empresa solicitante deberá ponerse en contacto con el Departamento de Seguridad Industrial de la Autoridad Portuaria, que le informará sobre los Riesgos Generales de la Zona de Servicio del Puerto, las medidas preventivas y las medidas a adoptar en situaciones de emergencia.
- b) **Memoria de Métodos y Sistemas utilizados para llevar a cabo el servicio,** que incluirá una propuesta de los medios de prevención y lucha contra la contaminación que se consideren necesarios, así como el sistema de respuesta ante un derrame y su integración en el Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria. La memoria será aprobada por la Autoridad Portuaria de Santander, previo informe favorable de la Capitanía Marítima.

LUGARES AUTORIZADOS PARA EL SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO

- Buques mercantes y remolcadores: en su muelle de atraque.

- Barcos pesqueros: en los tramos I/II del Muelle de Maliaño (norays 23-34), en el Muelle Oeste de la Dársena de Maliaño (tramo más próximo al Muelle de Nueva Montaña), o en algún otro lugar que expresamente determine la Autoridad Portuaria.
- Embarcaciones deportivas o de recreo: en los mismos lugares asignados para los barcos pesqueros. En acontecimientos deportivos o de otra naturaleza, la Autoridad Portuaria podrá autorizar excepcionalmente otro lugar de suministro a las embarcaciones participantes, en función del interés general del puerto.
- Grúas automóbiles: exclusivamente en los lugares de estacionamiento y reposo autorizados para dichas grúas por la Autoridad Portuaria.
- Palas cargadoras, carretillas elevadoras y equipos de muelle: en las propias instalaciones de la empresa estibadora.
- Edificios e Instalaciones portuarias: en depósitos de combustible legalmente autorizados.

En la página web del Puerto de Santander se puede encontrar copia de las SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y ACEITES DESDE INSTALACIONES NO FIJAS EN TIERRA EN EL PUERTO DE SANTANDER aceites (www.puertasantander.com/Normas/NormasSeguridadInterna).

9.9.- NORMAS SOBRE LA OBLIGACIÓN DE DISPONER DE SISTEMA MECÁNICO DE TOLDADO Y DESENTOLDADO DE LOS CAMIONES QUE ENTRAN A CARGAR MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE SANTANDER

El Consejo de Administración de la APS celebrado el día 16 de diciembre de 2009, aprobó a propuesta del Director del Puerto, las Normas que obligan a todos los camiones con caja que entren a efectuar carga de mercancías en el puerto a instalar sistemas de entoldado mecánico, entendiéndose como tales todos aquellos sistemas, sean motorizados o manuales, que eviten que el conductor precise subir y desplazarse por la caja del camión para efectuar el entoldado.

Las Normas entraron en vigor el día 16 de diciembre de 2010.



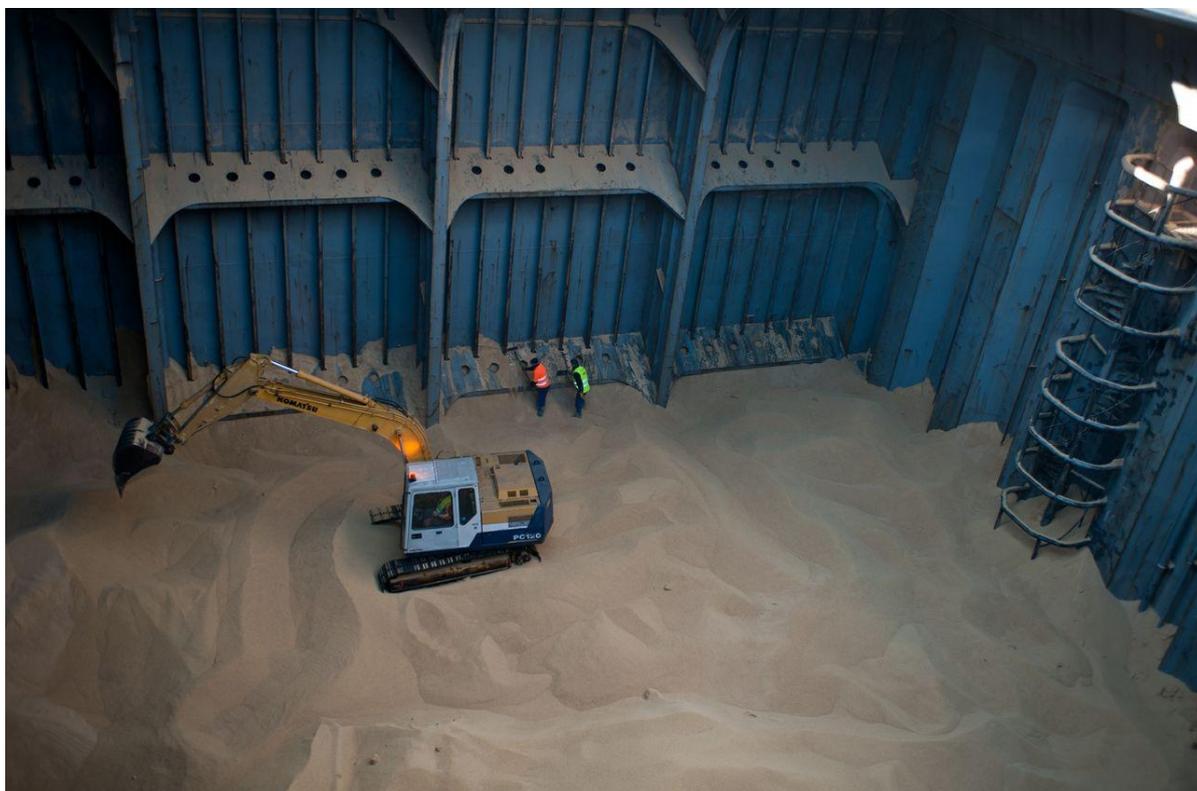
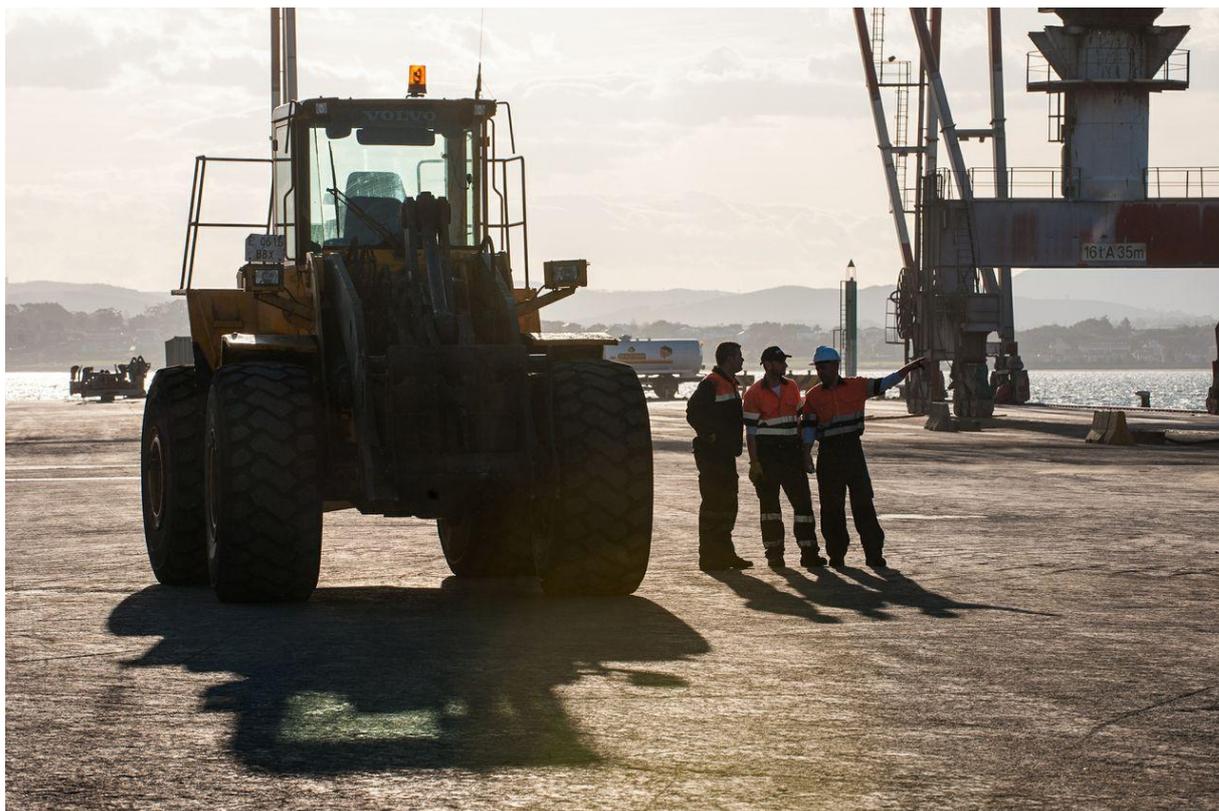
9.10.- PROCEDIMIENTO PARA EL TRASLADO DE LA MAQUINARIA SIN MATRICULAR POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER

Las palas cargadoras utilizadas en las operaciones de estiba, desestiba, levante, etc. dentro de la Zona de Servicio del Puerto de Santander que no estén matriculadas, cuando tengan que desplazarse por los viales públicos, deberán observar obligatoriamente las siguientes medidas de seguridad con el fin de de evitar riesgos para las personas e instalaciones.:

1. Durante la circulación de las palas cargadoras que no estén matriculadas por los viales públicos del Puerto de Santander, estas deberán ir precedidas de un vehículo piloto, que deberá ir provisto de una *señal luminosa tipo V-2".
2. La señal luminosa V-2 montada en el vehículo piloto deberá ir situada en la parte superior del capó, y será visible tanto por su parte delantera como trasera.

3. Las palas cargadoras deberán estar dotadas en su parte superior de luz destellante amarilla, y señales sonoras de aviso de marcha atrás.
4. Deberá establecerse una distancia de seguridad entre el vehículo piloto y la pala o palas cargadoras de 50 metros.
5. El vehículo piloto y la pala o palas cargadoras no podrán circular a una velocidad superior a los 40 Km/h.
6. En condiciones meteorológicas adversas que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 metros como mínimo, tanto hacia adelante como hacia atrás, el traslado de la pala o palas cargadoras deberá suspenderse hasta que no mejoren las condiciones meteorológicas.
7. En condiciones meteorológicas adversas que supongan un riesgo para la circulación, o cuando no exista una visibilidad de 150 metros como mínimo, tanto hacia adelante como hacia atrás, el traslado de la pala o palas cargadoras deberá suspenderse hasta que no mejoren las condiciones meteorológicas.
8. El conductor de las palas cargadoras deberá estar en posesión del permiso de circulación que le habilite para conducir dichos equipos.
9. El conductor del vehículo piloto deberá estar en posesión del permiso de circulación que le habilite para conducir dichos vehículos.
10. Los vehículos piloto deberán tener pasada la Inspección Técnica periódica, y vigente los seguros obligatorios.
11. Como medida adicional de seguridad, es recomendable que exista algún tipo de comunicación entre el conductor del vehículo piloto y el conductor de la pala o palas cargadoras (teléfono móvil o Walkie-Talkie), para una correcta coordinación durante el traslado.

* Se entiende como rotativo, todo tipo de dispositivo que produzcan luces de alternancia o destellos en todas las direcciones, queda incluido todo dispositivo de luz intermitente.



9.11.- NORMAS DE UTILIZACIÓN DEL VIAL DE CONEXIÓN RAOS-ACTIMARSA

1. La circulación rodada de vehículos por este vial, está restringida únicamente al transporte de mercancías portuarias.
2. Los vehículos de toda clase que circulen por esta carretera deberán hacerlo con las debidas precauciones, respetando las señales de tráfico existentes y los límites de velocidad establecidos.
3. Cuando un vehículo de carretera que esté circulando por el vial, se aproxime al paso nivel existente y detecte que se han activado las luces y sonerías indicadoras de que van a comenzar a bajar las barreras y que el ferrocarril va a cruzar el vial, disminuirá su velocidad hasta detenerse antes de llegar a las citadas barreras. Estas quedarán completamente bajadas 10 segundos después de haberse activado las mencionadas señales luminosas y sonoras, quedando el tramo cerrado al tráfico entrante.
4. Las barreras cierran un espacio de aproximadamente 150 m. de longitud dentro del vial, en el cual existen tres grupos de vías. Los vehículos de carretera que circulen por este espacio deberán en todo momento extremar la prudencia adaptando su conducta para evitar cualquier posibilidad de alcance por parte de un tren.
5. Cuando un tren se aproxime al vial para cruzarlo, el maquinista deberá activar el pulsador del mando local que acciona todos los dispositivos de seguridad necesarios para cortar el tráfico de la carretera en el paso a nivel. Asimismo, nunca comenzará a atravesar el vial sin antes estar completamente bajadas las barreras que cortan el tráfico de la carretera y las luces y sonerías hayan dejado de actuar indicando, de este modo, que el ciclo del cierre al tráfico rodado mediante el paso a nivel se ha completado.
6. No obstante lo anterior, para evitar cualquier tipo de percance, el maquinista circulará por este cruce cuando la señalización ferroviaria se lo permita, a una velocidad de seguridad tal que le permita parar si fuera necesario y asegurándose de que la vía está libre y no hay ningún vehículo u obstáculo que impida la normal circulación del tren por este cruce.



9.12.- NORMAS PARA LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER

Estas normas regulan el tráfico ferroviario en el ámbito del Puerto de Santander. Las normas de circulación de las propias empresas ferroviarias que operen en el Puerto serán de aplicación dentro del recinto portuario, por lo que éstas deberán cumplir sus propios Reglamentos de Circulación en todo momento cuando transiten por la zona de servicio del Puerto de Santander.

Además del mencionado Reglamento, las empresas ferroviarias, cuando circulen por el interior del Puerto, deberán observar las siguientes normas:

1. La entrada y salida de trenes y/o locomotoras deberá ser comunicada al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria con 1 hora de antelación.
2. La velocidad máxima de tránsito de las composiciones ferroviarias dentro de la zona de servicio del Puerto será de 20 Km/h. con la excepción de todos los cruces con viales y pasos a nivel, donde la velocidad no superará nunca los 4 km/hora.
3. La circulación ferroviaria entre los muelles de Raos y Maliaño se deberá efectuar a una velocidad máxima de 4 km/hora.
4. En todos sus desplazamientos por el Puerto, los trenes circularán con total visibilidad del maquinista.
5. La circulación entre los muelles de Raos y Maliaño se hará siempre con la locomotora en cabeza.



6. Cuando un tren pase por la intersección de un vial del Puerto, deberá cubrirlo previamente con personal de la empresa ferroviaria dotado con la correspondiente señal manual y vestido con ropa de trabajo de alta visibilidad.
7. Las señales acústicas de las locomotoras deberán ser accionadas obligatoriamente antes de iniciar la marcha y en cualquier intersección dentro del recinto portuario.
8. Cuando los convoyes sean empujados por la cola, deberán tomarse las medidas especiales necesarias para controlar que la vía se encuentra despejada, disponiendo al menos de una

persona en cabeza en todo momento, que deberá estar comunicada por radio con el maquinista de la locomotora que empuje el convoy.

9. Queda totalmente prohibido el remolque de vagones mediante cualquier otra máquina que no sea una locomotora correctamente enganchada a los mismos.
10. Al finalizar una operación de carga y antes de proceder al transporte, el responsable de la composición ferroviaria deberá comprobar que las mercancías se encuentran perfectamente estibadas, así como que los elementos de cierre y trincaje se encuentran en buen estado y debidamente accionados.
11. Las composiciones ferroviarias sólo serán manejadas por operarios de la empresa ferroviaria correspondiente, los cuales sólo obedecerán las señales de su capataz de maniobra, a no ser que las señales sean señales de peligro, en cuyo caso no importará su origen.
12. Se prohíben terminantemente las maniobras de lanzamiento de vagones.
13. Los operarios no subirán ni bajarán de máquinas ni vagones en marcha, así como tampoco irán montados sobre sus topes.
14. El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en un muelle donde se manipulen mercancías peligrosas, estará controlado por el capataz de la empresa estibadora que realiza la operación. Para ello, el responsable de la composición ferroviaria se pondrá en contacto con él para comunicarle el paso. Si el tren transportara mercancías peligrosas, los vagones serán los adecuados para este tipo de transporte.
15. Durante la estancia de vagones estacionados sin locomotora dentro del recinto portuario, queda totalmente prohibida la manipulación de los sistemas de frenado de los mismos.
16. Mientras circule por la zona de servicio del puerto el maquinista se mantendrá en contacto por radio con el CCS, mediante el canal 11 de VHF, para notificar inmediatamente a dicho Centro cualquier incidencia o recibir en su caso información o instrucciones relativas a la circulación.
17. Las empresas ferroviarias adoptarán todas las medidas de seguridad necesarias y de prevención de riesgos laborales previstas en la legislación vigente.



9.13.- NORMAS REGULADORAS DE LA ACTIVIDAD DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE BARCOS EN LAS INSTALACIONES DEL VARADERO DEL PUERTO DE SANTANDER

OBJETO

El objeto de estas Normas es establecer las condiciones bajo las cuales deben de realizarse las operaciones de reparación y mantenimiento del casco de embarcaciones en el Varadero del Puerto de Santander, con el fin de que las mismas se desarrollen en las debidas condiciones de seguridad y de respeto al medio ambiente.

En todo caso se seguirán las Normas Medioambientales del Puerto de Santander, en especial en lo que se refiere a la actividad. [ANEXO I]

ALCANCE

Estas normas afectan a las operaciones de reparación en tierra que se realice en el Varadero del Puerto de Santander:

- ✓ Varada
- ✓ Desincrustado
- ✓ Rascado
- ✓ Reparación del casco
- ✓ Tratamiento de superficie
- ✓ Mantenimiento de la maquinaria y equipos propios

Serán de aplicación tanto si las realiza el explotador de la instalación como si las realizan terceros. En este caso es obligación del explotador de la instalación poner en conocimiento de otros usuarios estas normas.



ASPECTOS AMBIENTALES RELEVANTES DE LA ACTIVIDAD

EMISIONES ATMOSFÉRICAS

- ✓ Emisiones difusas de polvo de fibra de vidrio, metálico y de abrasivos generados durante el raspado, lijado o chorreo de superficies de casco o cubierta.
- ✓ Emisiones de compuestos orgánicos volátiles (y olores molestos) de disolventes (y pinturas).

RUIDO

- ✓ Ruido derivado de las actuaciones de mantenimiento (lijado/chorreo de superficies, equipos, etc.)

RESIDUOS PELIGROSOS

- ✓ Aceites usados, filtros, baterías, piezas impregnadas, etc.
- ✓ Restos de pinturas, disolventes, desengrasantes, pegamentos, resinas, protectores del casco (antifouling) y sus envases correspondientes.
- ✓ Taladrinas y lubricantes usados en el corte y mecanizado de piezas metálicas.
- ✓ Ocasionalmente aceites de sentinas y restos de combustible deteriorado.

RESIDUOS NO PELIGROSOS

- ✓ Restos de la reparación del casco de la embarcación. Chatarras metálicas, maquinaria y equipos obsoletos.
- ✓ Restos de embalaje, envases, piezas y residuos de limpieza del varadero.

VERTIDOS AL MAR

- ✓ Aguas resultantes del lavado del casco durante operaciones de desincrustado y raspado/chorreo que arrastran al mar restos de pinturas, disolventes, etc.

Requisitos ambientales legales

La operativa de granallado o decapado por chorro abrasivo está **calificada como potencialmente contaminadora de la atmósfera**, de conformidad con lo establecido en la legislación básica estatal, Ley 34/2007 y Real Decreto de aplicación 100/2011, y autonómica, Decreto 50/2009. Por tanto, la instalación/empresa que realice dicha actividad deberá notificar al órgano ambiental, disponer de la correspondiente autorización, según la categoría, y realizar los controles reglamentarios y autocontroles de inmisión de partículas que requiera el órgano ambiental.

El uso de disolventes orgánicos da lugar a **emisiones de compuestos orgánicos** a la atmósfera (COVs) que pueden ser nocivas para la salud de las personas y medio ambiente. El Real Decreto 117/2003 determina las instalaciones que aplica y los umbrales de consumo y niveles de emisión, así como el plan de gestión de disolventes. Entre las actividades de aplicación se encuentra la limpieza de superficies. Por lo tanto, la instalación deberá notificar al órgano ambiental para determinar, si procede, el uso y niveles admitidos, así como el control de los mismos.

En las operaciones de limpieza por chorro abrasivo como de reparación en general, se produce **ruido** como consecuencia del impacto del abrasivo contra la superficie y del funcionamiento de equipos empleados. Se deberán cumplir los requisitos establecidos en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre, así como los requisitos derivados de la Ordenanza Municipal sobre protección del medio ambiente contra emisión de ruidos y vibraciones del Ayuntamiento de Santander.

Los **restos de materiales** de abrasivo mezclados con los del material eliminado de la superficie tratada, así como los residuos derivados de las operaciones de reparación y mantenimiento deberán ser recogidos y gestionados de acuerdo a sus características por un gestor autorizado, en cumplimiento de la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados.

La legislación de **residuos** requiere igualmente estar inscrito como productor de residuos peligrosos, separar y no mezclar, envasar y etiquetar correctamente, llevar un registro de los residuos producidos (libro foliado y sellado por la Consejería de Medio Ambiente), disponer de la documentación correspondiente e informar en caso de emergencia al órgano ambiental.

Por todo lo anterior, la **Autoridad Portuaria podrá requerir la documentación correspondiente al cumplimiento de la legislación ambiental de aplicación.**

Consideraciones ambientales

Los armadores entregarán las aguas de sentinas y aguas sucias de la embarcación a gestores autorizados MARPOL, de acuerdo al “Plan de recepción y manipulación de desechos generados por los buques y residuos de carga”, aprobada por la Autoridad Portuaria de Santander.

Estancia de la embarcación en Varadero

Prohibida la descarga de cualquier tipo de vertido al mar, debiendo asegurarse de que están cerradas todas las descargas de aguas de sentinas y sucias de la embarcación, permaneciendo selladas durante su estancia en Varadero.

Se tendrá especial precaución acerca del estado de los depósitos de combustible, de aceite y otras sustancias, que en caso de vertido, pudiesen originar contaminación en la lámina de agua.

El explotador de la instalación dispondrá de material absorbente para actuar con agilidad en caso de producirse pequeños derrames.

Reparaciones y mantenimientos generales

En las proximidades de la embarcación se colocarán los contenedores necesarios para recoger de manera separada, según su categoría, los residuos que se generen.

Se adecuará un lugar de acceso controlado, cubierto, con suelo impermeable y cubeto de contención para el almacenamiento temporal de los residuos peligrosos hasta su entrega a gestor autorizado.

Para evitar la llegada al mar de pinturas, aceites, grasas, disolventes y otros productos nocivos, durante las operaciones de reparación/mantenimientos se colocará un sistema de retención, con material absorbente, en la rampa de varadero.

Chorro

La operación de chorro con abrasivos se realizará mediante confinamiento del barco (toldeo hermético, etc.) El montaje y puesta en servicio de la misma debe asegurar su absoluta estabilidad, utilizando cuantos elementos de unión o enlace sean necesarios, y todo ello con sujeción a la reglamentación que en su caso le fuera de aplicación.

La operación de chorro con agua a presión se realizará con sistemas de retención o tratamiento de filtrado antes de verterlas al mar para retener restos de pinturas y grasas.

A la hora de realizar el chorro con abrasivos y pintura (con equipos mecánicos/neumáticos), se tendrá en cuenta las condiciones meteorológicas, fundamentalmente la velocidad y dirección del viento, a fin de evitar la afeción a las personas y al medio ambiente. Se suspenderá temporalmente el chorro si, a pesar del confinamiento del barco, se producen emisiones de partículas en el exterior de la instalación del Varadero.

Pintado

No podrán emplearse equipos de pulverización, debiendo realizarse mediante brochas, rodillo u otros sistemas similares.

Limpieza

Se limpiarán los restos de materiales inmediatamente después de realizar las operaciones de raspado, lijado, chorro y pintado, para evitar su arrastre por agua/viento.

En ningún caso está permitido el baldeo al mar de la superficie de trabajo.

Se clasificarán y depositarán los residuos en contenedores específicos, perfectamente etiquetados, hasta su entrega a un gestor autorizado.

No se deben utilizar los contenedores del Servicio de Limpieza de la Autoridad Portuaria para la eliminación de los residuos generados en la limpieza de barcos.

Emergencias/incidencias ambientales

La actuación en caso de vertido corresponderá al Plan Interior Marítimo de la Autoridad Portuaria de Santander, quién repercutirá los gastos generados durante la retirada y gestión de los residuos al responsable del vertido



ASPECTOS DE SEGURIDAD RELEVANTES EN RELACIÓN CON LA ACTIVIDAD

Requisitos de seguridad

Operarios

Los operarios que efectúen tareas de limpieza con chorro abrasivo deben estar debidamente equipados con manoplas, monos fuertes y resistentes al abrasivo, delantales, calzado de protección y protección facial y visual adecuadas. Además, irán provistos de equipos de protección respiratoria adecuada. En todo caso se cumplirá escrupulosamente lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, así como las normas reglamentarias que la desarrollan y que le sean de aplicación.

Reparaciones

Durante la estancia de las embarcaciones en el Varadero, no se podrá realizar cambios de aceite en motores, y otros equipos de a bordo, ni suministro de combustible.

Cuando se utilicen herramientas y equipos que generen calor, fuego, llamas o chispas, previamente al comienzo de los trabajos, deberán desgasificarse los tanques así como cualquier otro espacio que pueda ser susceptible de acumular gases inflamables (ATEX), debiendo emitir un Organismo de Control autorizado, el "Certificado de gas-free". Sin este certificado, no podrá realizarse ningún tipo de reparación que conlleve la utilización de elementos que generen fuentes de calor.

Coordinación de actividades empresariales

En cumplimiento de lo establecido en el RD 171/2004, el autorizado para la explotación de la instalación del Varadero, deberá establecer la Coordinación de Actividades Empresariales con las empresas que accedan a dicha instalación para la realización de obras o servicios, tanto en los casos que actúe como empresario principal como en aquellos que sea empresario titular del centro de trabajo.

Medidas de emergencia

El autorizado para la explotación de las instalaciones del Varadero, deberá elaborar unas Medidas de Emergencia, en las que se tenga en cuenta la posible presencia de personas ajenas a la instalación, las situaciones de emergencia, y las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, y lucha contra incendios y evacuación (Art. 20 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales).

INFRACCIONES A LAS PRESENTES NORMAS

Las infracciones a las presentes Normas serán sancionadas con arreglo a lo dispuesto en los artículos 113 al 124 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin perjuicio de que se reclamen a los que resulten responsables de dichas infracciones las indemnizaciones que procedan por los daños causados al medio ambiente.

En caso de dejación de obligaciones bien sea por parte del explotador del Varadero o bien sea por parte de terceros que estén utilizando la instalación, y con independencia de la sanción aplicable, la Autoridad Portuaria podrá ordenar la aplicación de medidas que considere necesarias, con cargo al infractor.

ANEXO I

REPARACIÓN EN VARADERO

- ✓ Los armadores entregarán las aguas de sentinas y aguas sucias del buque en reparación a un gestor autorizado del Servicio Marpol.
- ✓ Las aguas sucias generadas en las operaciones de lavado del casco, piezas, etc., se someterán a un tratamiento de filtrado antes de verterlas al mar, para retener los restos de pinturas y grasas.
- ✓ En la rampa varadero se colocará un sistema de retención, con material absorbente, que evite la llegada al mar de pinturas, aceites, grasas, disolventes y otros productos peligrosos durante las operaciones de reparación o mantenimiento.
- ✓ Se prohíben los trabajos de chorreo y pintura del casco con el buque a flote.
- ✓ En las operaciones de pintado de las embarcaciones no podrán emplearse equipos de pulverización, debiendo realizarse mediante brochas, rodillo u otros sistemas similares.
- ✓ En condiciones meteorológicas desfavorables (lluvia, viento), la Autoridad Portuaria podrá prohibir la realización de trabajos de chorreo y pintura en el Varadero, o exigir medidas de protección muy estrictas.
- ✓ Se limpiarán las instalaciones inmediatamente después de realizar las operaciones de lijado y pintado de las embarcaciones, para evitar arrastres de los restos por el agua o el viento.
- ✓ Se clasificarán y depositarán los residuos en contenedores específicos, perfectamente etiquetados, hasta su entrega a un gestor autorizado.
- ✓ En caso de dejación de obligaciones por parte del armador, y con independencia de la sanción aplicable, la Autoridad Portuaria podrá ordenar la aplicación de las medidas que considere necesarias, con cargo al infractor.



9.14.- PLAN DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR LOS BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA

EL Plan se aplica a todos los buques que hagan escala o presten servicio en el Puerto de Santander, incluidos los de pesca y las embarcaciones de recreo, cualquiera que sea el pabellón que enarboles. Quedan excluidos los buques de guerra, las unidades navales auxiliares y los buques que, siendo propiedad de un Estado, o estando a su servicio, solo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial. No obstante, estos buques recibirán los servicios que soliciten, con idénticos procedimientos que el resto, aunque su utilización será opcional y de forma totalmente voluntaria.

El Plan se aplica a todos los desechos generados por los buques y residuos de carga contemplados en los anexos técnicos del Convenio MARPOL 73/78 que hayan sido ratificados por el estado español y publicados en el Boletín Oficial del Estado.



CATEGORÍAS MARPOL:

MARPOL Anexo I: desechos generados por buques o residuos de carga oleosos. Esta clase a su vez se subdivide en tres subclases:

- **Tipo A:** petróleo crudo y agua de lastre contaminada con petróleo crudo.
- **Tipo B:** hidrocarburos y agua de lastre contaminada con productos petrolíferos distintos del petróleo crudo y cuya densidad es menor o igual a 1.
- **Tipo C:** aguas oleosas y procedentes de las sentinas de la cámara de máquinas o de los equipos de depuración de combustibles, y aceites de los motores de los buques.

MARPOL Anexo II: residuos de carga de sustancias nocivas líquidas.

MARPOL Anexo IV: aguas sucias de los buques procedentes de desagües, W.C., lavabos, etc.

MARPOL Anexo V: basuras sólidas de los buques

- Desechos de alimentos, plásticos, desechos de faenas domésticas.
- Residuos de cocina: residuos alimenticios incluido el aceite de cocina usado, procedentes de restaurantes, servicios de comidas y cocinas, con inclusión de las cocinas centrales y las cocinas domésticas.
- Desechos relacionados con la carga (maderas de estiba, puntales, paletas, solera y materiales de embalaje, madera contrachapada, papeles, cartones, alambres, clavos y flejes de acero).
- Desechos resultantes del mantenimiento (hollín, depósitos formados en las máquinas, raspaduras de pintura, barreduras de las cubiertas, restos de limpieza, trapos, etc.). Estos desechos pueden estar en algunos casos contaminados por sustancias, tales como hidrocarburos o productos químicos tóxicos, recogidas por otros anexos u otras leyes sobre prevención de la contaminación. En tales casos tendrán preferencia las prescripciones sobre eliminación más rigurosa (directrices del Anexo V, punto 4.6.3).
- Cenizas y escorias procedentes de los incineradores y calderas de carbón a bordo, quedando incluidas en la expresión *todas las demás basuras*.

- Residuos de la carga (restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo, en bodegas de carga o tanques, y que permanezcan en el buque una vez completados los procedimientos de descarga y operaciones de limpieza, excepto cuando esos residuos sean sustancias definidas o enumeradas en otros anexos).

MARPOL Anexo VI: sustancias que agotan la capa de ozono y residuos de los sistemas de limpieza de los gases de escape.



CAPACIDAD TOTAL DE LAS INSTALACIONES:

Las empresas autorizadas para prestar servicios MARPOL en el Puerto de Santander, disponen de una capacidad conjunta muy superior a las necesidades evaluadas en el apartado 2 del Plan.

9.15.- TRÁFICO DE FERTILIZANTE.

Según el Real Decreto 2492/1983, de 29 de junio, y su posterior modificación con el Real Decreto 2261/1985, de 23 de octubre, se considera nitrato amónico de “grado explosivo” aquel cuyo contenido en nitrógeno es mayor del 31. 5% y que cumple las condiciones de su anexo I. Así mismo el Real Decreto 1427/2002, modifica de nuevo el Real Decreto 2492/1983 y establece que el nitrato amónico con alto contenido en nitrógeno (superior al 28% en masa), es un producto que con pequeñas alteraciones en determinadas propiedades físicas, como el “ph”, humedad o contenido en materia orgánica, puede adquirir las propiedades detonantes del nitrato amónico de “grado explosivo”. En este Real Decreto, en su disposición adicional única establece que se deberá “realizar una prueba de detonabilidad de los productos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno “.

Por todo ello, la Dirección del Puerto resuelve lo siguiente:

- 1º. Los denominados “fertilizantes” o “abonos complejos” cuyo contenido en nitrógeno sea **mayor del 23 % e igual o inferior al 28 %**, se registrarán por lo establecido en el Real Decreto 145/1989, debiendo presentar en esta Autoridad Portuaria junto con la Solicitud de Admisión – Notificación, a la que hace referencia el artículo 13 del citado Real Decreto, el Certificado de la composición química de dicho “fertilizante” o “abono complejo”.
- 2º. Los denominados “fertilizantes” o “abonos complejos” cuyo contenido en nitrógeno sea **superior al 28 %**, deberán realizar una prueba de detonabilidad en un laboratorio homologado para tal efecto, y presentar dicho Certificado junto con la Solicitud de Admisión – Notificación en esta Autoridad Portuaria. En el caso de las importaciones, este documento se deberá presentar al menos 5 días antes de la entrada del buque en el puerto según se indica el artículo 27 del Reglamento (CE) nº 2003/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- 3º. Los denominados “fertilizantes” o “abonos complejos” cuyo contenido en nitrógeno sea **mayor del 31.5 %**, se consideran nitratos amónicos de “grado explosivo”, estando sometidos a las disposiciones en materia de transporte e infracciones del Real Decreto 2492/1983 y a lo establecido en el Real Decreto 145/1989.
- 4º. Los denominados “fertilizantes” o “abonos complejos” no incluidos en ninguno de los tres puntos anteriores, deberán presentar un Certificado, donde conste su composición química, al menos 5 días antes de la entrada del buque en el Puerto.
- 5º. En caso de que la prueba de detonabilidad presentada ante la Autoridad Portuaria de Santander **exceda los tres meses** que regula la ORDEN PRE/988/2004, no sería considerada válida prohibiéndose la entrada en puerto de dicha mercancía.

9.16.- PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN AL AEREOPUERTO DE LA ACTIVIDAD DE GRÚAS NO HABITUALES EN EL PUERTO DE SANTANDER.

1. Toda grúa móvil que acceda al Puerto de Santander para manipular mercancía, o realizar trabajos de mantenimiento, que no sean las habituales y permanentes en la zona de servicio, y que en su actividad superen los 44 metros de altura sobre el nivel de pavimento, deberán solicitar autorización de acceso e informar a la Autoridad Portuaria de la identificación de la grúa, actividad prevista, lugar de trabajo e inicio y final previsto de su operativa, así como datos de contacto las 24 horas del operario/encargado de la grúa.
2. Como norma general, la solicitud de autorización de acceso de la grúa se presentará mediante correo electrónico dirigido al Centro de Coordinación de Servicios (CCS): ccs@puertosantander.com, con una antelación de al menos 24 horas a la entrada prevista en el recinto portuario.
3. El CCS, una vez recibida la solicitud y autorizado el acceso, informará al Centro de Operaciones del Aeropuerto, tel.:942 20 21 13, en horario de 07:00 a 23:00, para que publique un NOTAM

informando a las aeronaves de la presencia de la grúa y a TWR, y se coordine, como norma general, el levantamiento de la grúa cuando no existan operaciones aeronáuticas.

4. Al inicio y final de cada jornada de trabajo, el operario/encargado de la grúa deberá confirmar la presencia de la grúa en el puerto, informando al CCS: Tel. 942 203 618, para que éste pueda coordinar las actuaciones con el aeropuerto.



9.17. NORMAS REGULADORAS DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE COMPOSICIONES FERROVIARIAS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER

1. No se realizarán operaciones de carga o descarga, ni estacionamiento en espera de operaciones o maniobras, en las vías generales de entrada y salida del puerto, entendiéndose como tales aquellas que son utilizadas por la totalidad de las composiciones ferroviarias en el trayecto Puerto-Muriedas y viceversa.
2. Una composición ferroviaria situada en una vía general no debe impedir el acceso de otra composición a su destino, aún cuando esté realizando operaciones de carga o descarga autorizadas. Para ello deberá suspender temporalmente la operación y permitir el paso de la composición que lo solicita.

Este punto estará sujeto a criterios de explotación portuaria.

3. En las composiciones estacionadas en vía general que se encuentren realizando una operación de carga o descarga autorizada, en espera de operaciones, o en espera de maniobra, deberán realizarse los cortes necesarios en la composición de vagones para permitir la normal circulación del tráfico rodado por los viales, así como el acceso a las zonas de tránsito y almacenamiento de mercancías.
4. La carga/descarga de composiciones ferroviarias en vías autorizadas, deberá realizarse de manera continuada a partir de la primera jornada diurna siguiente a la hora de llegada del tren. En caso de inactividad, si hubiera otra composición en espera de inicio de la operación de carga o descarga sobre la misma vía, la composición inactiva deberá abandonar la zona para que esta última pueda operar.
5. No se permitirán composiciones de vagones, en espera de carga o descarga en una terminal, fuera de las zonas designada a esta última por la Autoridad Portuaria. La composición en espera de inicio de operaciones deberá situarse en la terminal de carga o descarga a la mayor brevedad posible, una vez ésta se encuentre libre.
6. En el caso de composiciones portavehículos completas, se establece para la operativa de carga un tiempo máximo de 5 horas y para la descarga 4 horas, por lo que transcurrido este tiempo, deberá abandonar la instalación salvo justificación del retraso ante la Autoridad Portuaria.

9.18 NORMAS PARA LA CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER

El objeto de estas normas es la regulación del tráfico ferroviario en el ámbito del Puerto de Santander, en cumplimiento de las funciones ferroviarias que se le atribuyen a las Autoridades Portuarias en la Ley 39/2003, de 27 de noviembre del sector ferroviario .

Las normas de circulación de las propias empresas ferroviarias que operen en el Puerto serán de aplicación dentro del recinto Portuario, por lo que estas deberán cumplir sus propios Reglamentos de Circulación en todo momento cuando circulen por la zona de servicio del Puerto de Santander.

Además, las empresas ferroviarias, cuando circulen por el interior del Puerto , deberán observar las siguientes normas;

1. La entrada y salida de trenes y/o locomotoras en el recinto portuario deberá ser comunicada por la empresa ferroviaria al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria con una hora de antelación, quien autorizará o no la entrada de los mismos.

Se considerará punto de entrada y salida del Puerto el Paso a Nivel sobre el vial de Raos a ACTIMARSA.

2. En la comunicación del punto anterior se deberá detallar;

- Nombre de la Empresa Ferroviaria.
- Número de vagones/Longitud total de la vagonada.
- Situación donde va a permanecer realizando la operación.
- Previsión de salida.
- Mercancía a cargar.
- Barco de procedencia de la mercancía.
- Empresa estibadora que va a operar.

El CCS tomará nota de todos estos datos en el correspondiente Registro de Entrada y Salida de Composiciones Ferroviarias.

3. La velocidad máxima de tránsito de las composiciones ferroviarias dentro de la zona de servicio del Puerto será de 20 Km/h. con la excepción de todos los cruces con viales y pasos a nivel, donde la velocidad no superará nunca los 4 Km/hora.

La circulación ferroviaria entre los Muelles de Raos y Maliaño se deberá efectuar con la máxima precaución, habida cuenta del carácter urbano de parte del recorrido, a una velocidad máxima de 4 Km/hora.

4. En todos los desplazamientos por el Puerto, los trenes circularán con toda visibilidad del maquinista.

La circulación entre los muelles de Raos y Maliaño se hará siempre con la locomotora en cabeza.

5. Cuando un tren pase por la intersección de un vial del Puerto, deberá cubrirlo previamente con personal de la empresa ferroviaria dotado con la correspondiente señal manual y vestido con ropa de trabajo de alta visibilidad.

6. Las señales acústicas de las locomotoras deberán ser accionadas obligatoriamente antes de iniciar la marcha y en cualquier intersección dentro del recinto portuario.

7. Cuando los convoyes sean empujados por la cola, deberán tomarse las medidas especiales necesarias para controlar que la vía se encuentre despejada, disponiendo de al menos una persona en cabeza en todo momento, que deberá estar comunicada por radio con el maquinista de la locomotora que empuje el convoy.

8. Queda totalmente prohibido el remolque de vagones mediante cualquier otra máquina que no sea una locomotora correctamente enganchada a los mismos.

9. Al finalizar una operación de carga y antes de proceder al transporte, el responsable de la composición ferroviaria deberá comprobar que las mercancías se encuentran perfectamente estibadas, así como los elementos de cierre y trincaje se encuentran en buen estado y debidamente accionados.

10. Las composiciones ferroviarias sólo serán manejadas por operarios de la empresa ferroviaria correspondiente, los cuales sólo obedecerán las señales de su capataz de maniobra, a no ser que las señales sean señales de peligro, en cuyo caso no importará el origen.

11. Se prohíben terminantemente las maniobras de lanzamiento de vagones.

12. Los operarios no subirán ni bajarán de máquinas ni vagones en marcha, así como tampoco irán montados sobre sus topes.

13. El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en un muelle donde se manipulen mercancías peligrosas, estará controlado por el capataz de la empresa estibadora que realiza la operación. Para ello, el responsable de la composición ferroviaria se pondrá en contacto con él, para comunicarle el paso. Si el tren transportara mercancías peligrosas, los vagones serán los adecuados para este tipo de transporte.
14. Durante la estancia de los vagones estacionados sin locomotora dentro del recinto portuario, queda totalmente prohibida la manipulación de los sistemas de frenado de los mismos.
15. Mientras circule por la zona de servicio del puerto, el maquinista se mantendrá en contacto con por radio con el CCS, mediante el canal 11 de VHF, para notificar inmediatamente a dicho Centro cualquier incidencia o recibir en su caso información o instrucciones relativas a la circulación.
16. Las empresas ferroviarias adoptarán todas las medidas de seguridad necesarias y de prevención de riesgos laborales previstas en la legislación vigente.

Estancia en el Puerto de vagones sin operación

17. Ninguna composición ferroviaria cargada y que no esté trabajando podrá permanecer en los muelles de este Puerto, después de las 22 horas, sin la expresa autorización de la Autoridad Portuaria.
18. Ninguna composición ferroviaria vacía podrá permanecer en el Puerto de Raos después de las 22 horas sin la expresa autorización de la Autoridad Portuaria.
19. La solicitud de permanencia en el Puerto a la que se refieren los dos puntos anteriores deberá realizarse por escrito y ser enviada por fax al CCS y en ella se hará constar;
 - Nombre de la Empresa Ferroviaria.
 - Número de vagones/longitud total de la vagonada
 - Situación donde va a permanecer estacionada.
 - Previsión de salida
 - Mercancía a cargar.
 - Barco de procedencia de la mercancía
 - Empresa estibadora que va a operar.
20. Para que el CCS autorice la estancia después de las 22h, es imprescindible que la solicitud lleve la firma de la empresa ferroviaria solicitante y el "Conforme" de las empresas ferroviarias afectadas, aceptando de este modo que no van a ser perjudicadas en su tránsito. Una vez recibida la solicitud, si procede la autorización, el CCS lo devolverá sellada y firmada, por el mismo procedimiento. En el caso de que no proceda la autorización, se devolverá haciendo constar "No autorizado".
21. Cuando una vagonada, autorizada por el CCS a permanecer en el muelle para ser cargada después de las 22h, sea utilizada y movida por una empresa estibadora, durante la operación, deberá ser puesta en el lugar que se autorizó, una vez que finalice el cargue.
22. Cuando una vagonada cargada, que esté siendo cargada o que esté vacía, interrumpa el paso de otra composición que vaya a trabajar en ese momento en el Puerto, deberá dejar el paso

libre, pudiendo volver a su posición inicial, una vez pasada la vagonada solicitante. Este punto estará sujeto a criterios de explotación portuaria.

23. Las vagonadas estacionadas en el Puerto de Santander deberán realizar los cortes necesarios para permitir la normal circulación del tráfico rodado por los viales, así como las entradas y salidas de las zonas de tránsito y almacenamiento de mercancías.
24. Una vez finalizada la maniobra de situación de la vagonada, el maquinista se asegurará de la inmovilidad de la/s composición/es, comprobando que los sistemas de frenado estén activados.

Paso a nivel sobre el vial de Raos a Actimarsa

25. El Paso a Nivel sobre el vial de Raos a Actimarsa será considerado el punto de entrada y salida de trenes al Puerto al que se refiere el punto I.
26. Cuando el personal de una empresa ferroviaria detecte alguna anomalía en el funcionamiento de este paso a nivel, deberá comunicarlo inmediatamente al Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria, para que este tome las medidas de seguridad oportunas.
27. Cuando un tren se aproxime a este paso a nivel para cruzarlo, el maquinista deberá obligatoriamente detenerlo al llegar al lugar donde se encuentra el pulsador del mando local que acciona todos los dispositivos de seguridad necesarios para cortar el tráfico de la carretera, procediendo a accionarlo para activar las barreras. Posteriormente, podrá reiniciar la marcha, no sin antes comprobar que las barreras están completamente bajadas, que cortan el tráfico de la carretera y que las luces y sonerías han dejado de actuar indicando, de este modo que , el ciclo de cierre al tráfico rodado mediante paso a nivel se ha completado.
28. En cualquier caso, para evitar cualquier posible percance, el maquinista circulará por este cruce solamente cuando la señalización ferroviaria se lo permita, a una velocidad no superior a los 4 Km/h de forma que pueda detenerse inmediatamente si fuera necesario, asegurándose de que la vía esté libre y que no hay ningún vehículo u obstáculo que impida la normal circulación del tren por este cruce.
29. Debido a la existencia de una báscula en las proximidades del paso a nivel, el factor encargado de realizar las operaciones de pesado se asegurará de que las barreras estén cerradas cuando la maniobra de pesada interfiera el tráfico de la carretera y que el sistema vuelve a la posición normal de reposo, una vez terminada la misma.
30. Cuando se realicen las maniobras de larga duración con las barreras del paso a nivel bajadas, se franqueará el tránsito de la carretera durante tres minutos de cada diez, si existiera tráfico de vehículos con mercancía portuaria en espera.



10.- NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO DE AGUA DEL PUERTO DE SANTANDER

10.1.- REGLAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN POR EL PUERTO DE SANTANDER

El objeto de las Reglas es la ordenación del tráfico portuario marítimo en el Canal de Navegación del Puerto de Santander, sus accesos y proximidades.

Las Reglas Especiales de Navegación se aplicarán a todos aquellos buques, embarcaciones menores y artefactos flotantes que naveguen por las Zonas I y II del Puerto de Santander, y en especial su Canal de Navegación y accesos al mismo.

Las Reglas especiales de Navegación por las aguas del Puerto de Santander, son las siguientes:

1. Los buques que naveguen por el Canal de Navegación del Puerto de Santander transportando MM.PP, no deberán cruzarse con ningún otro buque. Del mismo modo, nunca alcanzarán ni deberán ser alcanzados por ningún otro buque que esté navegando por la canal.
2. Los buques mercantes o similares y los remolcadores que los asistan, al igual que los buques pesqueros de mayor porte y demás embarcaciones de servicios portuarios y tráfico interior de bahía, navegarán en su tránsito por las aguas portuarias a una velocidad de seguridad que vendrá determinada por las circunstancias y condiciones del momento y especial mente por la densidad de tráfico, tal y como contempla la Regla 6 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar.
3. En los accesos al Puerto y en su Canal de Navegación, las embarcaciones de vela, las que estén pescando, y aquellas inferiores a 20 m. de eslora, no estorbarán el tránsito de ningún otro buque que sólo pueda navegar con seguridad por la Canal de Navegación. En todo caso, atenderán las señales acústicas reglamentarias que se emitan desde el buque, debiendo apartarse con suficiente antelación para facilitar la navegación por el canal y evitar el riesgo de abordaje.





4. Únicamente los buques inferiores a 500 GT y 5 metros de calado máximo, podrán utilizar la barra de entrada/salida occidental, formada por la Isla de Mouro y la Península de la Magdalena, siempre que la mar esté en calma.
5. Aquellos buques que sólo puedan navegar con seguridad por la Canal de navegación, y que observen navegando por el canal embarcaciones de vela, barcos pescando o embarcaciones inferiores a 20 m. de eslora que no se aparten de su derrota, deberán hacer sonar las señales acústicas reglamentadas con la suficiente antelación para que se aparten y, de este modo, evitar el abordaje. La obligación del buque que navega por el Canal de Navegación de hacer sonar sus señales acústicas no exime a las embarcaciones mencionadas, en caso de no hacerlo, de su obligación de mantenerse apartadas de la derrota del buque.
6. Los buques que pretendan realizar maniobras en aguas portuarias para compensar la aguja magnética, y que para hacerlo tengan que invadir una parte o la totalidad de la anchura del Canal de Navegación, deberán obtener las correspondientes autorizaciones de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima.
7. Aquellas embarcaciones que teniendo 10 m. o más altura sobre la línea de flotación y vayan a pasar frente a la cabecera de pista aeroportuaria, deberán ponerse en contacto previamente con Santander Port Control por el canal 11 de VHF al llegar a sus proximidades, para recibir las instrucciones correspondientes.
8. Durante el tiempo que la Autoridad Portuaria mantenga cerrado el puerto, ninguna embarcación no autorizada podrá navegar, permanecer o cruzar el Canal de Navegación. La Autoridad Portuaria, oída la Capitanía Marítima, otorgará la autorización para navegar por el Canal a los buques que por sus características técnicas, maniobrabilidad y equipamiento a bordo puedan navegar sin riesgo en las citadas circunstancias.



9. Todas las embarcaciones, incluidas las de transporte de pasajeros, procurarán cruzar el Canal de Navegación del Puerto perpendicularmente, de forma que la maniobra de cruce se realice en el menor tiempo posible.

10. Queda prohibido el fondeo de cualquier embarcación en el Canal de Navegación del Puerto, debiendo quedar siempre expedito para la libre navegación de los buques mayores, en especial de aquellos que solamente puedan navegar con seguridad por el mismo. Igualmente, queda prohibido amarrar las embarcaciones a las boyas de señalización del sistema de Balizamiento General del puerto.

11. Las embarcaciones de pesca, al igual que las de recreo, de servicios portuarios y en general todas las embarcaciones que naveguen por la Bahía, lo harán a velocidades tales que no produzcan olas que puedan perjudicar al resto de los barcos y embarcaciones de transporte de pasajeros, que se encuentren atracadas en zonas autorizadas.

En cuanto a las velocidades máximas de este tipo de embarcaciones en las dársenas y puertos deportivos serán las siguientes:

- Dársena de Puertochico: 2 nudos
- Dársena y Antedársena de Maliaño: 2 nudos
- Puerto Deportivo Marina del Cantábrico: 3 nudos
- Puerto Deportivo Marina de Pedreña: 3 nudos

Las embarcaciones del tipo patines, botes a remos, embarcaciones de vela, tablas de windsurf, motos acuáticas, etc., utilizadas para la enseñanza y aprendizaje, propiedad de las escuelas náutico deportivas, nunca navegarán ni cruzarán el canal de navegación si no disponen de una embarcación auxiliar en las proximidades para remolcarlos y apartarlos de la derrota de un buque en caso necesario. Las escuelas náuticas deportivas concesionarias y artefactos flotantes deberán advertir a sus usuarios de las presentes reglas.

Las tablas de windsurf, embarcaciones sin motor y motos acuáticas no navegarán dentro de las vías de navegación entre boyas cuando existan buques navegando por el canal.

Los buques que naveguen en aguas del Puerto de Santander, deben cumplir las normas establecidas en el Procedimiento de Control de Tráfico Marítimo en aguas del Puerto de Santander, aprobado por Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en su sesión celebrada el 30 de junio de 2008.

En todo caso, en el Canal de Navegación del Puerto, accesos, proximidades y en el resto de las aguas portuarias, **todos los buques deberán cumplir las reglas del Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en el Mar.**

10.2.- PROCEDIMIENTO DE CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN AGUAS DEL PUERTO DE SANTANDER

El objeto del procedimiento es regular la prestación del servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo en aguas del Puerto de Santander, y se aplica a todos aquellos buques y artefactos flotantes que naveguen o vayan a navegar por las Zonas I y II del Puerto de Santander, así como en las áreas de fondeo.

Las comunicaciones referentes al presente procedimiento serán canalizadas a través de “Santander Port Control” (en adelante SPC)

- Se utilizarán como vías de comunicación:
- Teléfono: 942 213 157 / 942 213 030 / 942 213 060
- Fax: 942 213 638
- Email: spc@puertosantander.es
- VHF: canales 16 y 11
- Se establece el canal 11 como canal de trabajo para SPC



10.2.1.- BUQUES MAYORES DE 500 GT

Todos los buques que procedan de alta mar con destino Santander deberán dirigirse al Punto de Recalada (PR) que está situado en la posición:

Latitud..... 43-28-57 N

Longitud..... 03-44-57 W

A.- TRÁFICO MARÍTIMO DE ENTRADA/FONDEO

SPC será informado por la Comisaría (Área de Planificación y Explotación) de la fecha, hora y demás extremos relativos a la autorización de atraque/fondeo, así como de cualquier modificación de la misma. SPC informará a los prestadores de los servicios portuarios de las mencionadas modificaciones, si las hubiere.

Así, todo buque procedente de alta mar, con intención de entrar en el Puerto de Santander, irá actualizando el ETA Santander a SPC a través de su Agente Marítimo. El propio buque contactará con SPC por el canal 11 cuando se encuentre al alcance de VHF, confirmando:

- Nombre del buque
- ETA Santander
- Mercancías Peligrosas
- Nivel ISPS. Si es distinto del Nivel 1, SPC informará al CCS y este al Oficial de Protección.
- Deficiencias del buque o de la mercancía



á

a los servicios portuarios adelantar o retrasar una maniobra de entrada al puerto, salvo solicitud del capitán o de su Agente Marítimo o justificación razonada de los prestadores de los servicios portuarios.

En circunstancias adversas de mar y tiempo, que no permitan el embarque del práctico en el punto de embarque y cuando concurren aspectos tales como:

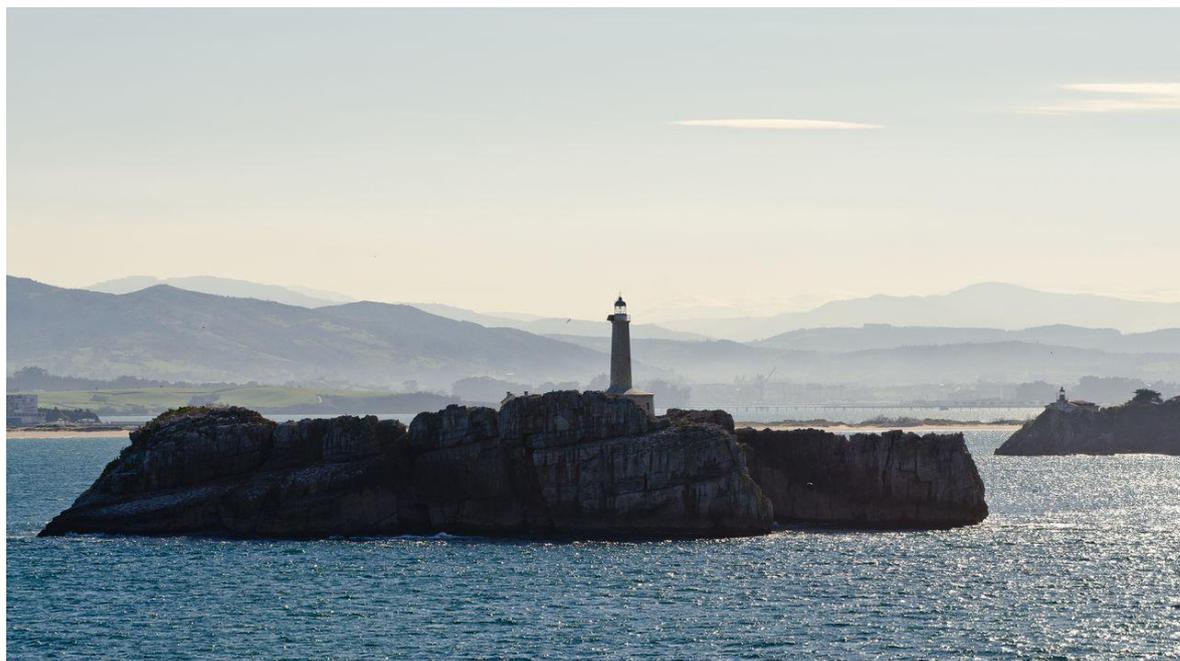
- Buques carentes de propulsión propia o funcionamiento irregular de su máquina principal.
- Buque con maniobrabilidad restringida o limitada

Se estará a lo que establezca el Capitán Marítimo y la Autoridad Portuaria, para cada caso en particular.

Si a la llegada del buque no hubiera instrucciones de atraque, SPC le comunicará que proceda al fondeadero.

COMO NORMA GENERAL NO SE AUTORIZARÁ EL FONDEO A AQUELLOS BUQUES QUE NO PUEDAN DISPONER DEL MOTOR PRINCIPAL.

Cualquier excepción a la norma del párrafo anterior, estará sujeta a las instrucciones específicas de la Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria.



SPC tendrá identificados en el RADAR/AIS a todos los buques fondeados y comprobará que se mantengan en dicha situación, informándoles fehacientemente de cualquier variación significativa de su posición de fondeo por garreo o cualquier otra circunstancia.

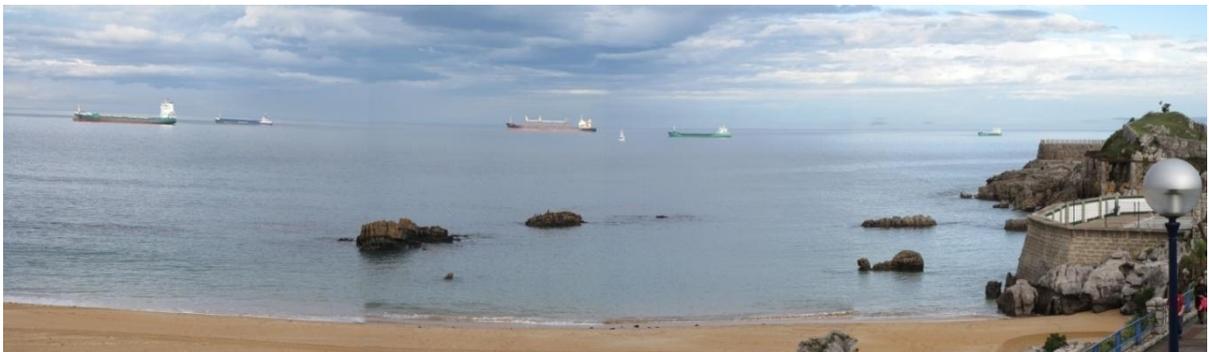
SPC suministrará la información que los buques requieran en cuanto a previsiones de atraque, muelle de atraque, previsiones meteorológicas, u otras similares que puedan interesar.

SPC facilitará al buque fondeado la información relativa a su atraque (hora aproximada de entrada y lugar de atraque). El Servicio de Practicaje comunicará a SPC la hora en que el buque fondeado deberá tener el ancla arriba, y SPC notificará al buque la información recibida del Servicio de Practicaje.

B.- TRÁFICO MARÍTIMO DE SALIDA/FONDEO

Cuando el buque esté listo para la salida, o cuando su capitán agente Marítimo pueda determinar con certeza la hora de salida, contactará con SPC para solicitar los servicios de practicaje, desamarre y remolque en su caso, confirmará:

- Nombre del buque
- ETD Santander
- Mercancías peligrosas
- Puerto de destino
- Número de tripulantes
- Actualización de los datos del AIS





No se autorizará a los servicios portuarios adelantar o retrasar una maniobra de salida del puerto, salvo solicitud del capitán del buque o de su Agente marítimo, o justificación razonada de los prestadores de los servicios de practicaje, remolque o desamarre.

La solicitud mediante llamada a SPC de la maniobra de desatraque debe efectuarse con una antelación mínima que dependerá del muelle:

- Muelle de Albareda, Almirante y Maliaño..... 1 hora
- Muelle de margen Norte, Nueva Montaña, Raos 4 y 5..... 1,5 horas
- Resto de muelles e instalaciones de la Zona de Servicio..... 2 horas

Si las condiciones meteorológicas pudieran impedir desembarcar con seguridad al práctico una vez dejado el buque en franquía, éste finalizará el servicio en el puente de gobierno en un momento anterior suficiente para permitir el desembarque seguro. En este caso se seguirá prestando el servicio convoyando desde la embarcación de prácticos hasta que el buque haya pasado las boyas núm. 1 y 2 del canal de navegación.

En el caso de buques transportando mercancías peligrosas el práctico desembarcará en los límites de la zona de practicaje, salvo que las condiciones meteorológicas pudieran impedir su desembarque seguro, en cuyo caso se podrá efectuar esta operación cuando el buque esté en franquía.

El buque comunicará a SPC su salida de las aguas portuarias.



Si el buque solicita fondear a la salida, SPC recabará la siguiente información:

- Razón para el fondeo y tiempo estimado de estancia.
- Confirmación por parte del buque de la no existencia de deficiencias a bordo.
- Mercancías peligrosas.

Si el buque cumple con las normas de seguridad fijadas, SPC indicará al buque el área de fondeo.

COMO NORMA GENERAL NO SE AUTORIZARÁ EL FONDEO A AQUELLOS BUQUES QUE NO PUEDAN DISPONER DEL MOTOR PRINCIPAL.

SPC tendrá identificados en el RADAR/AIS a todos los buques fondeados y comprobará que se mantengan en dicha situación, informándoles fehacientemente de cualquier variación significativa de su posición de fondeo por garreo o cualquier otra circunstancia.

SPC suministrará la información que los buques requieran en cuanto a previsiones meteorológicas, u otras similares que puedan interesar.

SPC indicará al buque fondeado que mantenga escucha permanente en los canales 16 y 11 de VHF, y que le informe de la hora de “ancla arriba” en el momento de abandonar el fondeadero, informando al servicio de practica para su conocimiento.

C.- ESCALAS NO PROGRAMADAS

Se entiende por escala no programada la realizada por un buque al que todavía no le hayan asignado atraque o fondeo por la APS en el momento de ponerse en contacto con SPC.

Cuando un buque en estas circunstancias solicite entrar en las aguas del Puerto de Santander, SPC remitirá al buque el listado de Agentes Marítimos para que, en su caso, proceda a nombrar uno y realice las gestiones previas a la entrada en el puerto a través de él.

SPC instruirá al buque para que se mantenga a la espera fuera de las aguas del Puerto.

Una vez que, en su caso, el buque haya nombrado Agente Marítimo y éste haya remitido el DUE, la Capitanía Marítima y la APS autorizarán la entrada del buque, si procede, en aguas españolas y el puerto respectivamente. Posteriormente, la APS le asignará fondeo o atraque.

Una vez autorizada la entrada a puerto, SPC actuará como en el apartado “A.- TRÁFICO MARÍTIMO DE ENTRADA”.

D.- ARRIBADAS FORZOSAS

Cuando en caso de arribada forzosa un buque solicite entrar en las aguas del Puerto de Santander, SPC recabará la siguiente información:

- Nombre del buque.
- Indicativo de llamada/núm. IMO.
- ETA Santander
- Último puerto de escala
- Calado máximo.
- Carga a bordo.
- Mercancías peligrosas
- Tripulación
- Pasaje
- Deficiencias
- Motivo de la escala
- Certificado Internacional de Protección (SI/NO)
- Plan de Protección de Buque a Bordo (SI/NO)
- Nivel de Protección actual del buque. En caso de tener nivel diferente al Nivel 1, SPC informará al CCS.
- Agente marítimo en su caso
- Cualquier otra información que se estime oportuna.

A continuación, SPC contactará con la Capitanía Marítima y con la Comisaría de la Autoridad Portuaria para recibir instrucciones.





E.- CAMBIOS DE MUELLE, ENMENDADAS Y MANIOBRAS

Todos los buques, antes de iniciar cualquier enmendada, cambio de muelle o movimiento dentro de la zona portuaria, deberán contactar con SPC por los canales 11 ó 16 de VHF.

SPC comprobará si el buque solicitante del movimiento está autorizado para realizar dicha maniobra. En caso de no estar autorizado, SPC prohibirá el movimiento hasta recibir instrucciones de la Comisaría de la Autoridad Portuaria.

F.- PROHIBICIÓN DE ENTRADA A PUERTO.

Cuando un buque que tenga prohibida la entrada en aguas del Puerto de Santander contacte con SPC, éste le ordenará que permanezca fuera de las aguas del puerto e informará a la Capitanía Marítima y a la Comisaría de la Autoridad Portuaria para recibir instrucciones.

Una vez se levante la prohibición, SPC se lo comunicará al buque, instruyéndole sobre la entrada al puerto.

G.- PROHIBICIÓN DE SALIDA DE PUERTO

SPC será informado por la Capitanía Marítima de la prohibición de salida de un buque.

Si por razones de operatividad del puerto, el buque tuviera que cambiar de atraque, desde la Comisaría de la Autoridad Portuaria se informará oportunamente a SPC.

Una vez que se levante la prohibición, la Capitanía Marítima informará a SPC.



H.- BUQUE CON DEFICIENCIAS Y/O ANOMALÍAS A BORDO

Cuando un buque informe de anomalías, deficiencias o averías a bordo, SPC procederá a recopilar la máxima información sobre el alcance de la anomalía, y hará llegar esta información a la Capitanía Marítima y a la Autoridad Portuaria por la vía más rápida.

I.- BUQUES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS NO DECLARADAS

Cuando un buque transporte mercancías peligrosas y éstas no estuvieran declaradas previamente, o SPC no tuviera constancia documental de ello, SPC informará al buque que permanezca fuera de las aguas del Puerto de Santander y solicitará instrucciones de la Capitanía Marítima y a la Comisaría de la Autoridad Portuaria.

Cuando la Comisaría de la Autoridad Portuaria informe a SPC que el buque ha presentado la declaración de mercancías peligrosas, y además cumple con los demás requisitos necesarios para su entrada, se le comunicará al buque la autorización de entrada.

10.2.2.- BUQUES MENORES DE 500 GT

A.- PESQUEROS:

Los buques pesqueros inscritos en la lista 3ª, tengan o no su base en el Puerto de Santander, deberán informar a SPC de su entrada o salida del puerto.

- Entrada a puerto: Comunicarán la entrada cuando se encuentren a la altura de la isla de Mouro, proporcionando la siguiente información:
 - Nombre de la embarcación e indicativo de llamada
 - Muelle en el que solicita el atraque
 - Tipo de operación que van a realizar en puerto: descarga de pesca fresca, estancia, avituallamiento de combustible, reparación, etc.
 - Reportará cualquier avería o anomalía con la que llegue
- Salida de puerto: Comunicarán la salida y proporcionarán el nombre de la embarcación e indicativo de llamada.

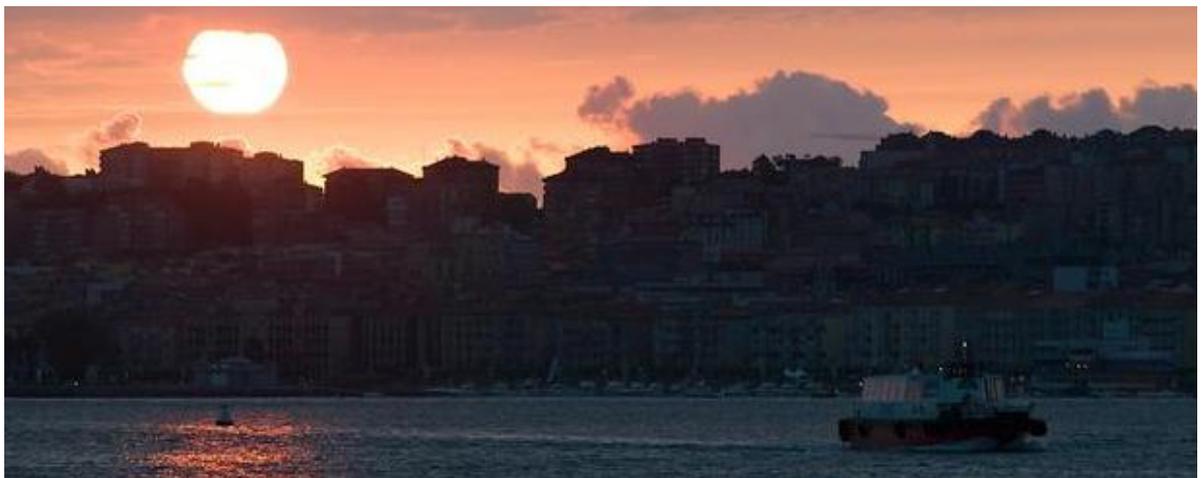


B.- TRÁFICO INTERIOR DE PASAJE FUERA DE LA ZONA I

Todo buque con pasaje que salga de la Zona I del puerto deberá comunicar con SPC por el canal 11 de VHF, proporcionando la siguiente información:

- Nombre de la embarcación
- Pasaje a bordo
- Viaje que va a realizar

Cuando el barco vuelva de regreso a su base, comunicará con SPC por el canal 11 VHF la finalización del viaje.



C.- OTROS BUQUES

Los buques de arqueo inferior a 500 GT pero con eslora superior a 50 m. procedentes de alta mar y con intención de entrar en el Puerto de Santander, deberán contactar con SPC por el canal 11, cuando se encuentren al alcance de VHF, para recibir instrucciones e información del tráfico marítimo del puerto. Igualmente cuando estos barcos vayan a salir del puerto, se pondrán en contacto con SPC por el canal 11 de VHF.

10.2.3.- REMOLCADOR REMOLCANDO EN NAVEGACIÓN

Se entiende por remolcador remolcando en navegación todo buque que se encuentre realizando un servicio de remolque a una pontona, artefacto flotante o similar, dentro de las aguas del puerto. Se exceptúan los servicios de remolque portuario incluidos en las maniobras de entrada, salida o enmendada en puerto.

Cuando un remolcador se disponga a realizar un servicio de remolque-traslado dentro de las aguas del puerto, contactará con SPC en el canal 11 VHF informando del servicio a realizar. SPC comprobará que la maniobra está autorizada por la Autoridad Portuaria. SPC avisará al servicio de practicaje y al servicio de amarre, si fuera necesario. Al acabar el servicio, el remolcador comunicará a SPC la finalización del mismo.

Si el servicio no está autorizado por la Autoridad Portuaria, SPC ordenará al remolcador que quede a la espera y contactará con la Comisaría de la Autoridad Portuaria para recibir instrucciones.





10.2.4.- EVENTOS, REGATAS Y FUEGOS ARTIFICIALES EN LAS AGUAS DEL PUERTO

En los eventos, regatas y fuegos artificiales autorizados por la Autoridad Portuaria, el coordinador de la prueba se pondrá en contacto con SPC al menos 30 minutos antes del inicio de la misma. Una vez finalizado el evento volverá a ponerse en contacto con SPC para informar de su finalización. SPC informará al servicio de practicaaje, para su conocimiento, del comienzo y finalización de la prueba en caso de que coincida con algún servicio de practicaaje.

Todo lo anterior sin menoscabo del seguimiento por parte de la organización del evento, de las normas e instrucciones que la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria hayan dictado para cada caso, y lo establecido en el Real Decreto 60/2008, de 25 de marzo.

En caso de que el evento no disponga de autorización, SPC ordenará la paralización del mismo y contactará con la Capitanía Marítima y Autoridad Portuaria.





10.2.5.- BUQUES Y EMBARCACIONES NAVEGANDO EN LAS PROXIMIDADES DE LA CABECERA DE LA PISTA DEL AEROPUERTO.

Los procedimientos que se indican a continuación serán de aplicación durante todo el período en que el Aeropuerto esté abierto (de 7:00 horas a 23:00 horas, horas locales). Si el aeropuerto prolongase su horario operativo más allá de las 23:00 horas, la Torre de Control del Aeropuerto comunicará vía telefónica a SPC la prolongación del horario. Una vez haya finalizado dicha prolongación, la Torre de control llamará a SPC comunicando el fin de la prolongación.

A.- PROCEDIMIENTO DE LLAMADA PARA EMBARCACIONES CON PRÁCTICO A BORDO

El servicio de practicaje comunicará a SPC a través del canal 14 de VHF o mediante los teléfonos 942 213 030 / 942 213 060 con antelación superior a 20 minutos, el paso frente a la cabecera de pista del aeropuerto, de los barcos en los que van a prestar servicio y que tengan una altura igual o superior a diez (10) metros sobre la línea de flotación, y que por lo tanto tienen incidencia sobre el tráfico aéreo del Aeropuerto de Santander.

Recibida la llamada del servicio de practicaje en SPC, éste notificará mediante llamada de teléfono a la Torre de control del Aeropuerto, el paso del buque anunciado por el práctico.

Cuando el buque con el práctico a bordo esté navegando hacia las proximidades de la cabecera de la pista 29 del Aeropuerto de Santander, el práctico llamará a la Torre de Control del Aeropuerto por el canal 14 de VHF entre 10 y 15 minutos antes del paso del buque por la mencionada cabecera de pista, para comunicar el tiempo estimado de paso y solicitar su conformidad a esta maniobra.



La Torre de Control del Aeropuerto informará al práctico de la proximidad de algún tráfico aéreo, si lo hubiera, y coordinará con él su paso frente a la cabecera de la pista.

En la medida de lo posible no se detendrá totalmente la marcha de los tráficos marítimos por el canal si están en condiciones de capacidad de maniobra restringida.

B.- PROCEDIMIENTO DE LLAMADA PARA EMBARCACIONES SIN PRÁCTICO A BORDO

Los capitanes o patrones de aquellas embarcaciones sin práctico a bordo que tengan una altura igual o superior a diez ((10) metros sobre la línea de flotación y que, por tanto, supongan un obstáculo para el tráfico aéreo a su paso por la Ría de Astillero, en las inmediaciones de la cabecera de la pista 29 del Aeropuerto de Santander, comunicarán a SPC a través del canal 11 de VHF o mediante los teléfonos 942 213 030 / 942 213 060, con antelación superior a 20 minutos, su paso frente a la cabecera de pista.

Recibida la llamada del capitán/patrón en SPC, éste notificará mediante llamada de teléfono a la torre de Control del Aeropuerto el paso del buque anunciado por su capitán/patrón, para que inmediatamente la Torre se ponga a la escucha en el canal 11 de VHF, a la espera de la comunicación directa del capitán/patrón desde la embarcación.

Cuando la embarcación esté navegando hacia las proximidades de la cabecera de la pista 29 del Aeropuerto de Santander, el capitán/patrón llamará a la Torre de Control de Aeropuerto por el Canal 11 de VHF entre 10 y 15 minutos antes de paso de la embarcación por la mencionada cabecera de pista, para comunicar el tiempo estimado de paso y solicitar su conformidad a esta maniobra.

La torre de Control del Aeropuerto informará al capitán/patrón de la proximidad de algún tráfico aéreo, si lo hubiera, y coordinará con él su paso frente a la cabecera de la pista del Aeropuerto.

En la medida de lo posible no se detendrá totalmente la marcha de los tráficos marítimos por el canal si están en condiciones de capacidad de maniobra restringida.

C.- MANIOBRAS COINCIDENTES EN EL TIEMPO:

En caso de coincidencia en el tiempo de varias maniobras con y sin práctico a bordo, subiendo y/o bajando por la ría de Astillero, SPC informará a todos los implicados el canal de VHF que han de utilizar para comunicar con la Torre de control del Aeropuerto.

10.2.6.- CIERRE DEL PUERTO Y FONDEO

A.- SERVICIO DE PRACTICAJE

Cuando el servicio de practica detecte durante la prestación del servicio que el estado de la mar y/o viento no hagan aconsejable el fondeo de buques en las áreas "A" y "B" de fondeo, situadas en la Zona II del Puerto de Santander, comunicará la incidencia a la Capitanía Marítima y al CCS de la Autoridad Portuaria, a través de SPC.

Del mismo modo, si el servicio de practica detectase que por razones meteorológicas (viento, mar, baja visibilidad, etc.), o por cualquier otra razón, no fuera segura la navegación en la Zona I del Puerto de Santander o en su canal de acceso, comunicará la incidencia a la Capitanía Marítima y al CCS de la Autoridad Portuaria, a través de SPC.

Cuando el servicio de practica detecte que las causas que dieron origen al cierre de las áreas de fondeo y/o zona I del puerto o su canal de acceso han desaparecido, comunicará la incidencia a la Capitanía Marítima y al CCS de la Autoridad Portuaria, a través de SPC.

SPC trasladará la información a la Capitanía Marítima y al CCS de la Autoridad Portuaria.





B.- SASEMAR

Cuando desde SASEMAR se detecte que por razones meteorológicas (viento, mar, baja visibilidad, etc.) o por cualquier otra razón, no fuera segura la navegación en la zona I del Puerto de Santander o en su canal de acceso, informará a la Capitanía Marítima por el medio de comunicación más rápido, indicando en qué condiciones se encuentra la Zona I y qué tipo de buques pueden verse afectados.

Una vez SASEMAR compruebe que las causas que han dado origen a un cierre de la Zona I del Puerto o su canal de acceso han desaparecido, informará de nuevo a la Capitanía Marítima para que proponga a la Autoridad Portuaria la apertura de los mismos.

Posteriormente, cuando SASEMAR reciba la oportuna notificación de cierre o apertura de la Autoridad Portuaria, lo pondrá en conocimiento del Centro de Comunicaciones Radiomárítimas (CCR) para que proceda a emitir al correspondiente radioaviso náutico.



C.- CAPITANÍA MARÍTIMA

Cuando la Capitanía Marítima reciba de SPC/SASEMAR las informaciones antes mencionadas, o ella misma lo detecte, comunicará a la APS a través de SPC, la propuesta de cierre o apertura del fondeadero o de la navegación en aguas del puerto, y para qué tipo de navegación se origina la propuesta. SPC informará por escrito al CCS.

D.- CENTRO DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS:

Una vez recibido en el CCS la propuesta de Capitanía Maritima de cierre o apertura del fondeadero de la Zona I o del canal de navegación del puerto, el CCS contactará con el Director de la Autoridad Portuaria, o en su caso con quien le sustituya, y le informará para que ordene el cierre o apertura, si procede.

Cuando el CCS reciba, por cualquier medio de comunicación, la orden del Director de la Autoridad Portuaria de cierre o apertura del fondeadero de la Zona I o del canal de navegación del puerto, transmitirá tal circunstancia a los afectados, vía fax o correo electrónico, de acuerdo con la instrucción correspondiente.

Al servicio de practicaaje, el CCS se lo comunicará también por teléfono o canal 14 de VHF.

También enviará un correo electrónico informando del asunto a la dirección de correo electrónico “Emergencias” de la Autoridad Portuaria, y al de “Emergencias” de la Comunidad Portuaria.



10.2.7.- OBRAS DE DRAGADO, MANTENIMIENTO Y TRABAJOS SUBMARINOS

Toda draga, embarcación, artefacto flotante o unidad que se encuentre en las aguas portuarias realizando trabajos de mantenimiento o submarinos debidamente autorizados, informará diariamente a SPC por el canal 11 de VHF del comienzo y finalización de los mismos. Asimismo, mantendrán escucha permanente por VHF en los canales 14 y 16 por si fuera necesario coordinar al paso de buques por las proximidades de la zona donde se están realizando los trabajos. SPC informará al servicio de practica de lo anterior, para su conocimiento.

10.2.8.- EJERCICIOS DE PRÁCTICAS EN EL PUERTO

Todo buque y/o institución que realice prácticas o ejercicios programados y debidamente autorizados en las aguas del Puerto de Santander, contactará al menos 30 minutos antes del comienzo de las mismas con SPC. Del mismo modo, volverá a reportar a SPC su finalización.

SPC informará al servicio de practica, para su conocimiento, del comienzo y finalización de los ejercicios y seguirá las instrucciones de la Capitanía Marítima y de la Autoridad Portuaria para cada caso.

Cuando un buque requiera ejercicios de arribado de botes salvavidas o inmersión de buzos de reconocimiento del casco, debidamente autorizados por la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima, comunicará a SPC el inicio y el fin del ejercicio.

10.2.9.- MANIOBRA DE COMPENSACIÓN DE LA AGUJA MAGNÉTICA

Antes del comienzo de los trabajos de compensación, el práctico a bordo del buque deberá solicitar a SPC confirmación de la autorización de la Autoridad Portuaria y de la Capitanía Marítima. En caso de estar concedida esta autorización, el práctico comunicará a SPC lo siguiente:

1. Lugar donde se va a realizar la maniobra.
2. Inicio de la maniobra en el momento que se produce.
3. Final de la maniobra en el momento en que se produce.

10.2.10.- OPERACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE BUQUE A BUQUE

Además de cumplir con los puntos referidos para la entrada y salida del Puerto, el buque suministrador de combustible, cuando ya se encuentre abarloado al costado del otro buque, deberá comunicárselo a SPC, VHF canal 11. Asimismo, una vez que haya desabarloado, también deberá comunicárselo a SPC por la misma vía.

10.2.11.- DENUNCIAS

Cuando un buque o embarcación llame a SPC para informar de cualquier incidencia observada en las aguas del puerto que afecte al tráfico marítimo, SPC recabará la mayor información posible sobre el particular. En todo caso esta información debe incluir la identificación del denunciante, así como los datos del denunciante: nombre, matrícula, etc.

SPC tomará nota de lo anterior e informará de inmediato al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, trasladando posteriormente la información a la Capitanía Marítima y la Autoridad Portuaria, avisando al denunciante de la necesidad, en cualquier caso, de presentar denuncia por escrito ante dichas autoridades.

10.3.- MODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN Y CELEBRACIÓN DE REGATAS Y COMPETICIONES O ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CARÁCTER COLECTIVO EN AGUAS DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER.

La autorización para la celebración de regatas así como de competiciones y actividades náuticas de carácter colectivo en aguas de la zona de servicio del Puerto de Santander compete a la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de la Capitanía Marítima.

Si la celebración de la regata, competición o actividad náutica requiriese hacer uso del espacio marítimo terrestre situado fuera de la competencia de la Autoridad Portuaria, se deberá obtener la oportuna autorización de la Administración competente (Demarcación de Costas del Ministerio de Fomento o Ayuntamiento respectivo, según proceda).

Todo ello sin perjuicio de las competencias de otras Administraciones en aspectos singulares de las actividades autorizadas.

Las solicitudes se pueden presentar en el Registro General de la Autoridad Portuaria de Santander, teniendo que presentarse con una antelación mínima de 30 días respecto a la fecha de celebración solicitada.

Si el organizador de la regata, prueba o actividad náutica precisase colocar algún tipo de tribuna en alguno de los muelles del puerto, deberá solicitarlo expresamente aportando los planos y características técnicas de su estructura, suscritos por facultativo competente que acrediten su capacidad para soportar las cargas correspondientes al uso al que se vaya a destinar.

Asimismo, si fuera preciso la ocupación de superficie terrestre con objeto de colocar otro tipo de instalaciones (carpas, etc.) para su uso por parte de la organización de la prueba, deberán indicarlo expresamente en la solicitud, aportando un croquis con la ubicación prevista e indicando las características de los elementos y superficie que se precisa.



Solamente se podrá autorizar la organización y celebración de regatas, competiciones y actividades náuticas de carácter colectivo a Clubes Náuticos, Federaciones Deportivas o Asociaciones legalmente constituidas, que lo hayan solicitado, dentro del plazo establecido, y cumplimentando debidamente el impreso que se incluye en las presentes Normas.

La Autoridad Portuaria dará traslado de la autorización al interesado, a la Capitanía Marítima, al Servicio Marítimo de la Guardia Civil y a la Corporación de Prácticos de Santander, para conocimiento y efectos oportunos. Si el informe de la Capitanía Marítima no fuese favorable se denegará la autorización.

A.- OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR DE LA REGATA Y DEL COORDINADOR DE SEGURIDAD

Además de las que se incluyan en las condiciones de la autorización, el organizador de la regata deberá notificar, por escrito y con carácter previo al inicio de la regata, prueba o actividad náutica, la relación de las embarcaciones participantes, indicando sus características técnicas y matrícula. Dicha notificación deberá hacerse al Centro de Coordinación de Servicios (CCS) del Puerto de Santander (teléfono y fax: 942 .20.36.18).

Por su parte, el Coordinador de Seguridad cumplirá las obligaciones que se establezcan en las condiciones de la autorización así como las que vienen determinadas en el procedimiento de “Modificación del procedimiento para la autorización y celebración de regatas y competiciones o actividades náuticas de carácter colectivo en aguas de la Zona de Servicio del Puerto de Santander”, que se facilitarán junto con la autorización.



B.- CONDICIONES DE SEGURIDAD

Para el buen desarrollo de las pruebas autorizadas y para que no se realicen interferencias en el tráfico marítimo, para el buen funcionamiento del desarrollo de las operaciones marítimas y servicios portuarios, es de obligado cumplimiento las siguientes obligaciones:

- a) El circuito en donde se celebre la prueba debe quedar fuera del canal de entrada o salida del puerto y de las zonas en donde existan terminales, pantalanes o boyas donde se manipulen mercancías peligrosas.
No obstante lo anterior, cuando los circuitos se establezcan cerca de los canales u otras zonas reservadas para el tráfico marítimo, se fijará conjuntamente por el capitán marítimo y la Autoridad Portuaria competentes, con la debida antelación, las condiciones y requisitos que sean necesarios para preservar la seguridad del tráfico portuario.
- b) Ninguna embarcación ajena a la entidad organizadora o distinta de las participantes en la prueba podrá navegar por dentro del circuito o en las inmediaciones de las boyas de salida y recalada o de aquellas que, en su caso, balicen y delimiten el circuito.
- c) Cuando se celebren pruebas de remo, vela infantil, clase optimist, vela iniciación, cadete, vela ligera o similares, además de las medidas de seguridad que se regulan en el Real Decreto 62/2008, se deberá establecer un número adecuado de embarcaciones de auxilio o apoyo a las embarcaciones participantes; no debiendo bajar la citada relación de una embarcación de apoyo por cada diez participantes.
- d) Siempre que las embarcaciones participantes de las características y clases anteriormente citadas deban atravesar zonas de tráfico portuario, deberán ser escoltadas o remolcadas por embarcaciones de apoyo que por sus características técnicas resulten adecuadas para esta finalidad.
- e) En todo caso, las pruebas náutico deportivas de carácter infantil y las de personas discapacitadas deberán contar con el suficiente apoyo de embarcaciones de seguridad, de características acordes con la clase de evento de que se trate.



Carta Náutica de la Bahía de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

10.4.- NAVEGACIÓN NOCTURNA POR LA CANAL DE LA RÍA DE ASTILLERO

Tras la terminación de las obras del dragado de la Canal de la Ría de Astillero, finalizadas en 2001, y una vez emitido informe de Capitanía Marítima, se establecieron por esta Dirección las condiciones bajo las cuales se autoriza la navegación de buques comerciales por la referida Ría, mediante resolución de 21 de julio de 2003.

Posteriormente, tras reunión mantenida el 14 de octubre siguiente en las oficinas de esta Autoridad Portuaria entre representantes de Capitanía Marítima, Corporación de Prácticos y la Autoridad Portuaria, se estableció un periodo de pruebas durante el cual la navegación nocturna por la referida Ría se limita a buques de eslora inferior a 115 metros.

La referida limitación se ha mantenido vigente desde entonces, habiendo transcurrido un tiempo más que suficiente para considerar que ha llegado el momento de suprimirla. Por esta razón, visto el informe emitido por la Capitanía Marítima con fecha 26 de julio de 2010, se suprimen las restricciones para la navegación nocturna por la canal de la ría de Astillero, que podrá efectuarse en lo sucesivo a cualquier hora del día, con arreglo a las condiciones establecidas en la Resolución de 21 de julio de 2013, que se transcriben a continuación:

1. Se cumplirá el protocolo de comunicaciones establecido en el apartado 9 **“Buques y embarcaciones navegando en las proximidades de la cabecera de la pista del aeropuerto”** del Procedimiento de Control de Tráfico Marítimo en aguas del Puerto de Santander, aprobadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander en sesión celebrada el 30 de junio de 2008, y sus posteriores modificaciones aprobadas el 29 de abril de 2009, y 2 de septiembre de 2009.
2. Los buques que procedan o salgan de astillero, ajustarán sus caldos para mantener bajo su quilla un nivel de agua que les permita autopropulsarse y gobernar con la debida seguridad por el canal.
3. Cumplidos los requisitos establecidos en el apartado anterior, y cuando concurren condiciones meteorológicas adversas o en baja visibilidad, para efectuar la navegación por este canal se evaluarán aspectos tales como:
 - Equipos de navegación y su grado de funcionamiento de que dispone el buque, así como el grado de familiarización de los Prácticos con los mismos.
 - Tamaño del buque y circunstancias que pueden concurrir en el mismo, como la asistencia de remolcadores que se le pueda prestar para que pueda transitar por dicho canal con la debida seguridad.
4. Cuando concurren las circunstancias que se disponen en el Artículo 88.3.d) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se notificará con la debida antelación a la Capitanía Marítima, a los efectos de proceder de acuerdo a lo que en el mismo se dispone.

5. Para la navegación de noche o en condiciones de baja visibilidad de los buques con destino al muelle de ENSA, en tanto la señalización e iluminación de sus muelles, al igual que el balizamiento de las aguas de su contorno no sean adecuadas, no se autorizará la navegación nocturna. De igual modo, no se autoriza la navegación nocturna a los buques que procedan a las instalaciones del desguace, por carecer éstas, de balizamiento en su contorno.





11. TELÉFONOS Y DIRECCIONES DE INTERÉS

DEPARTAMENTO	CONTACTO	
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER	EDIFICIO SEDE Muelle de Maliaño, s/n 39009 Santander TFNO: 942.20.36.00 FAX: 942.20.36.33	SOTOLIVA C/ Carlos Haya, 23 39009 Santander TFNO: 942.20.36.00 FAX: 942.20.36.32
REGISTRO	https://sede.puertosantander.gob.es	
SEGURIDAD INDUSTRIAL Y PRL	TELÉFONO: 942.20.36.17 CORREO ELECTRÓNICO: pgpalazuelos@puertosantander.com	
COMISARÍA	TELÉFONO: 942203610 CORREO ELECTRÓNICO: comisaria@puertosantander.com	
CENTRO DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS (CCS)	TELÉFONO: 942.20.36.18 FAX: 942.20.36.18 CORREO ELECTRÓNICO: ccs@puertosantander.com	
DOMINIO PÚBLICO	TELÉFONO: 942 20 36 67	
MANTENIMIENTO	TELÉFONO: 942 20 36 11	
RÁPID MÉDICAL	TELEFONO: 942 31 30 00 FAX: 942 36 43 09	



12.- EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL

Se incluyen de forma gráfica la relación de EPI's que deben utilizarse en la Zona de Servicio del Puerto de Santander. Además de las incluidas en la relación siguiente, hay que tener en cuenta aquellas que se establezcan en las diferentes Evaluaciones de Riesgo de cada empresa.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL		
	ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO	OBSERVACIONES
PRENDAS DE ALTA VISIBILIDAD		Toda persona (trabajador, visita, etc..) que acceda a la Zona de Servicio del Puerto de Santander, deberá llevar puesto en todo momento el chaleco de alta visibilidad o ropa de trabajo con bandas reflectantes, fabricado según norma "EN 471. Ropas de señalización de alta visibilidad"
CASCO DE PROTECCIÓN		Se deberá utilizar el Casco de Protección en toda la ZONA DE OPERACIONES DEL PUERTO DE SANTANDER, entendiéndose como tal la zona comprendida entre el CANTIL del muelle y el RADIO MÁXIMO DE ACCIÓN de las grúas. Deberá usarse, además, siempre que venga establecido en la EVALUACIÓN DE RIESGOS de cada empresa.
CALZADO DE SEGURIDAD		
GUANTES DE SEGURIDAD		Se usarán guantes de protección cuando exista riesgo de golpe, corte, contacto eléctrico, etc., y cuando así venga establecido en la EVALUACIÓN DE RIESGOS de cada empresa.
GAFAS DE PROTECCIÓN OCULAR		Se utilizará protección ocular cuando, en días ventosos exista riesgo de proyección de partículas, además de cuando venga establecido en la EVALUACIÓN DE RIESGOS de cada empresa.
ARNESES ANTICAÍDA		En trabajos con riesgo de caída de altura superiores a 2 m. Cuando así venga establecido en la EVALUACIÓN DE RIESGOS de cada empresa.



CONDICIONES PARA ACCEDER AL RECINTO PORTUARIO

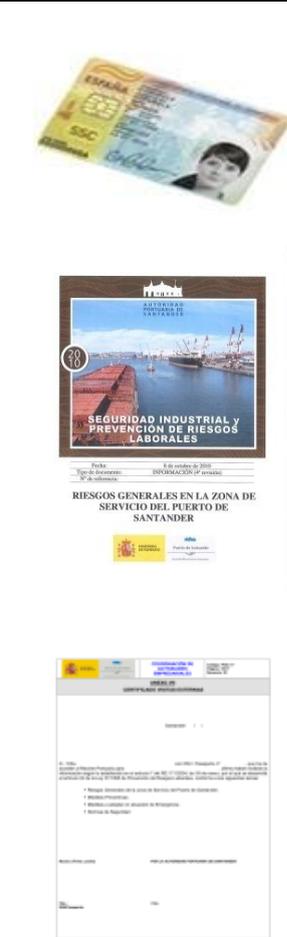
13

13.- CONDICIONES PARA ACCEDER AL RECINTO PORTUARIO

En el siguiente cuadro se incluyen las condiciones que tienen que tener en cuenta las empresas, trabajadores autónomos o visitas que quieran acceder al Recinto Portuario, entendiéndose Recinto Portuario como la parte de la Zona de Servicio de Tierra, que se encuentra delimitada por un cierre perimetral, y controlado su acceso por la Policía Portuaria.

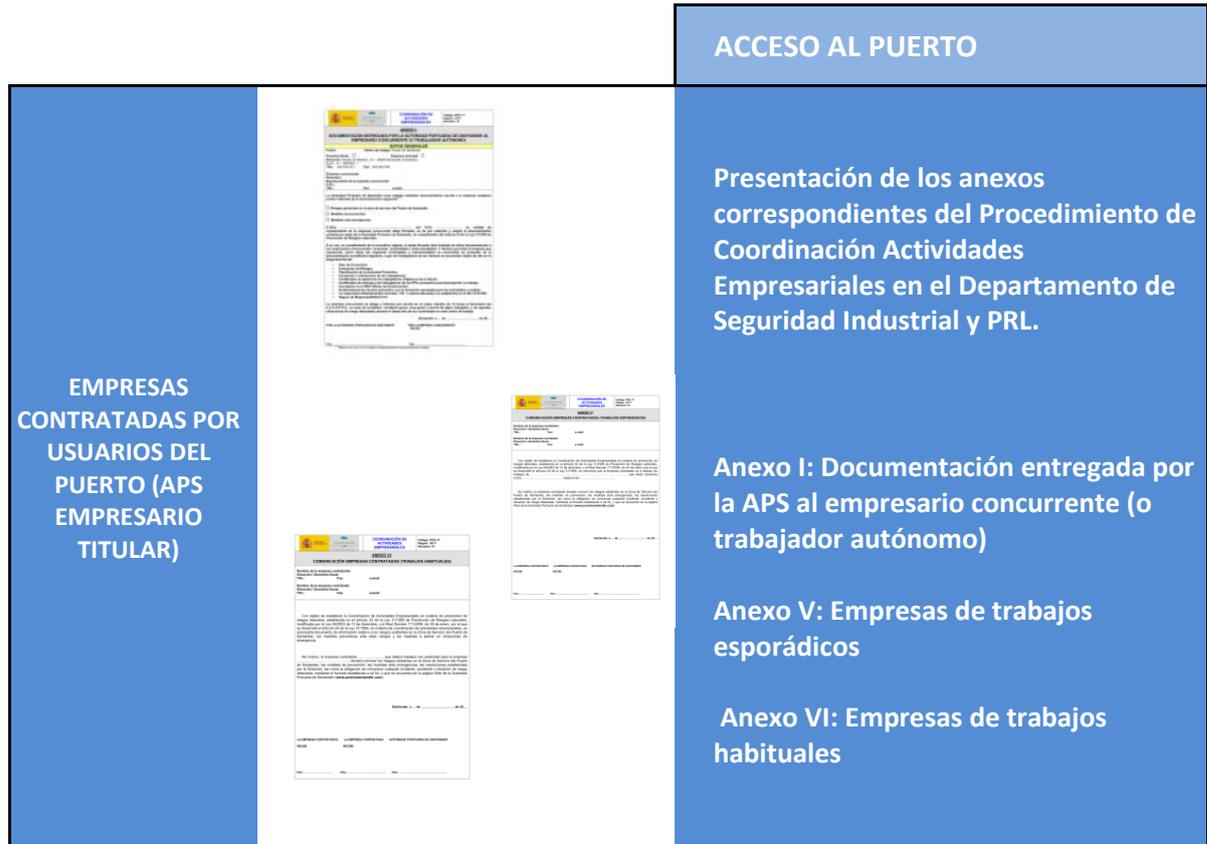
13.1.- VISITAS EXTERNAS

En caso de visitas a las distintas empresas e instalaciones que se encuentren dentro del Recinto Portuario (comerciales de empresas, empresas de mensajería y paquetería, etc.), estas personas deben ser informadas sobre los riesgos generales de la Zona de Servicio del Puerto, las medidas preventivas ante tales riesgos, y las medidas a adoptar en situaciones de emergencia, antes de acceder al recinto portuario, y además acreditarse ante la Policía Portuaria entregando el DNI o Pasaporte.

		ACCESO AL PUERTO
<p>EMPRESAS CONTRATADAS POR USUARIOS DEL PUERTO (APS EMPRESARIO TITULAR)</p>		<p>Presentar el DNI, Pasaporte o Carnet de Conducir en el Control de Accesos.</p> <p>Si la persona no ha sido informada previamente sobre los riesgos generales, medidas preventivas y medidas ante emergencias, la Policía Portuaria entregará el documento de Riesgos Generales en la Zona de Servicio del Puerto de Santander.</p> <p>Firma de Anexo VII Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales, preferentemente contactando, de manera previa a la visita, con el Dpto. de Seguridad Industrial y PRL, o en el Control de Accesos, con la Policía Portuaria una vez entregado el documento de Riesgos Generales en la Zona de Servicio del Puerto de Santander.</p>

13.2.- EMPRESAS CONTRATADAS POR LOS USUARIOS DEL PUERTO PARA LA REALIZACIÓN DE OBRAS O SERVICIOS

Antes del acceso a la Zona de Servicio del Puerto de cualquier trabajador de empresas contratados por los usuarios del puerto, la empresa contratante de las obras o servicios deberá remitir al Departamento de Seguridad Industrial y PRL de la APS el anexo correspondiente del Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales, firmado y sellado por ambas empresas. Los trabajadores, antes de acceder al Recinto Portuario, deberán acreditarse en el control de accesos entregando el DNI, pasaporte o carnet de conducir.



13.3.- EMPRESAS CONTRATADAS POR LA APS PARA LA REALIZACIÓN DE OBRAS O SERVICIOS

Toda empresa contratada para la realización de obras o servicios para la APS, deberá cumplir con lo establecido en punto “**NORMAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES DE APLICACIÓN EN LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE DEL PUERTO DE SANTANDER**”. Se incluye el cuadro donde se especifica la documentación que deben presentar las empresas, antes del comienzo de los trabajos.

		ACCESO AL PUERTO
EMPRESAS CONTRATADAS POR LA APS PARA LA REALIZACIÓN DE OBRAS O SERVICIOS		<ul style="list-style-type: none"> - Anexo I: Documentación entregada por la APS al empresario concurrente (o trabajador autónomo) - Anexo II: Documentación a presentar ante la empresa principal (APS) previo inicio de la actividad: <ul style="list-style-type: none"> - Plan de trabajo - Copia de la evaluación de riesgos específica para las actividades a realizar en la APS. - Copia de la planificación de la actividad preventiva. - Copia de la información y formación, general y específica, impartida a los trabajadores. - Copia de los certificados de entrega a los trabajadores de los EPIs necesarios. - Copia de las acreditaciones para el manejo de equipos y maquinaria. - Listado de trabajadores que van a desarrollar su actividad en el centro de trabajo. - Copia adjunta del certificado de aptitud de cada trabajador. - Certificados de entrega a los trabajadores de los EPIs necesarios para desempeñar su trabajo. - Listado de maquinaria a utilizar en los trabajos a desarrollar en la APS, y declaración jurada de que dichos equipos tienen marcado “CE” o están adecuados a lo establecido en el RD 1215/1997. - Copia de Certificado del REA (Obras de Construcción). - Declaración jurada de que todos los trabajadores que participan en esta actividad, se encuentran dados de alta en la Seguridad Social - Nombramiento de recurso preventivo con la formación apropiada para las actividades a realizar en la APS. - Copia de la póliza vigente del seguro de responsabilidad civil.
		
		
		<p>Anexo V: Comunicación de empresas contratadas (trabajos esporádicos)</p>



14.- CUADRO RESUMEN DE NORMAS DE APLICACIÓN

NORMA/PROCEDIMIENTO	FECHA APROBACIÓN	APROBADO POR	NORMATIVA DE REFERENCIA
PLAN DE EMERGENCIA INTERIOR	28/06/2016	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	REAL DECRETO 145/1989 , por el que se aprueba el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. 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
PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE SANTANDER	05/08/2016	DGMM	REAL DECRETO 1695/2012 , de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.
UTILIZACIÓN DEL CASCO DE PROTECCIÓN	10/12/2007	DIRECCIÓN DEL PUERTO	NORMA INTERNA
PROTOCOLO DE ACTUACIÓN ANTE AVISOS DE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS ADVERSOS.	14/02/2011	DIRECCIÓN DEL PUERTO	NORMA INTERNA
UTILIZACIÓN DEL CHALECO DE ALTA VISIBILIDAD	27/06/2006	DIRECCIÓN DEL PUERTO	NORMA INTERNA
CIRCULACIÓN POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER CON VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS SIN MOTOR	16/05/2011	DIRECCIÓN DEL PUERTO	NORMA INTERNA
LÍMITE DE VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN POR EL RECINTO PORTUARIO	18/05/2007	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NORMA INTERNA
PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES	Última revisión: 19/03/2013	DIRECCIÓN DEL PUERTO	REAL DECRETO 171/2004 , por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales.
NORMAS DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LOS PUERTOS	13/09/1989	REAL DECRETO	REAL DECRETO 145/1989 , por el que se aprueba el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
PROCEDIMIENTO DE ADMISIÓN Y MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS DE LA "CLASE 1" EN EL PUERTO DE SANTANDER	05/01/2007	DIRECCIÓN DEL PUERTO	REAL DECRETO 145/1989 , por el que se aprueba el Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. ITC 25 sobre Normas de Seguridad para la carga y/o descarga en puertos.
CONDICIONES PARTICULARES REGULADORAS DEL SERVICIO COMERCIAL DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE Y ACEITES DESDE TIERRA EN EL PUERTO DE SANTANDER	08/10/2015	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 , de 5 de noviembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
NORMAS SOBRE LA OBLIGACIÓN DE DISPONER DE SISTEMA MECÁNICO DE TOLDADO Y DESENTOLDADO DE LOS CAMIONES QUE ENTRAN A CARGAR MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE SANTANDER	16/12/2009	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NORMA INTERNA
PROCEDIMIENTO PARA EL TRASLADO DE LA MAQUINARIA SIN MATRICULAR POR LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER	26/04/2010	DIRECCIÓN DEL PUERTO	REGLAMENTO DE SERVICIOS, POLICÍA Y RÉGIMEN DEL PUERTO DE SANTANDER REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990 , por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. REAL DECRETO 1428/2003 , por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación
NORMAS DE UTILIZACIÓN DEL VIAL DE CONEXIÓN RAOS-ACTIMARSA	19/09/2002	DIRECCIÓN DEL PUERTO	NORMA INTERNA
NORMAS PARA LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE	01/01/2004	DIRECCIÓN DEL PUERTO	LEY 39/2003 , del Sector Ferroviario

Recopilación de Normas de Seguridad del Puerto de Santander

SANTANDER			
NORMA/PROCEDIMIENTO	FECHA APROBACIÓN	APROBADO POR	NORMATIVA DE REFERENCIA
NORMAS REGULADORAS DE LA ACTIVIDAD DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE BARCOS EN LAS INSTALACIONES DEL VARADERO DEL PUERTO DE SANTANDER	12/05/2017	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NORMA INTERNA
PLAN DE RECEPCIÓN Y MANIPULACIÓN DE DESECHOS GENERADOS POR LOS BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA	16/05/2017	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	REAL DECRETO 1381/2002 , sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (CONVENIO MARPOL)
TRÁFICO DE FERTILIZANTE	20/04/2005	DIRECCIÓN DEL PUERTO	REAL DECRETO 2492/1983 , por el que se regula la intervención administrativa del Estado sobre el nitrato amónico de «grado explosivo» REAL DECRETO 2261/1985 , por el que se modifica el Real Decreto 2492/1983 REAL DECRETO 1427/2002 , por el que se modifica el Real Decreto 2492/1983
PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN AL AEROPUERTO DE LA ACTIVIDAD DE GRÚAS NO HABITUALES EN EL PUERTO DE SANTANDER.	13/11/2013	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	DECRETO 584/1972 , de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas. REAL DECRETO 1844/2009 , de 27 de noviembre, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas de letra "A".
NORMAS REGULADORAS DE LAS OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA DE COMPOSICIONES FERROVIARIAS EN LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER	13/11/2013	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011 , de 5 de noviembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
REGLAS ESPECIALES DE NAVEGACIÓN POR EL PUERTO DE SANTANDER	19/11/2008 Modificadas 4 noviembre de 2009	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	NORMA INTERNA
PROCEDIMIENTO DE CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN AGUAS DEL PUERTO DE SANTANDER	08/03/2011	DIRECCIÓN DEL PUERTO	LEY 48/2003 , de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general
MODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACIÓN Y CELEBRACIÓN DE REGATAS Y COMPETICIONES O ACTIVIDADES NAÚTICAS DE CARÁCTER COLECTIVO EN AGUAS DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE SANTANDER	21/05/2008	DIRECCIÓN DEL PUERTO	LEY 27/1992 , de Puertos del Estado y de la Marina Mercante LEY 48/2003 , de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general RD 638/2007 , por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos RD 62/2008 , por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítimas, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas
NAVEGACIÓN NOCTURNA POR LA CANAL DE LA RÍA DE ASTILLERO	3/08/2010	DIRECCIÓN DEL PUERTO	NORMA INTERNA

*En el cuadro de "Normativa de Referencia" se indica la legislación vigente en el momento de la elaboración y aprobación de las distintas Normas y Procedimientos.

TEXTO, DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Autoridad Portuaria de Santander

FOTOGRAFÍAS

Autoridad Portuaria de Santander, Gonzalo Gómez Gomara "Chapi", Antonio Cuesta