



# DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS DEL GOBIERNO VASCO

\*\*\*

*DIRECCIÓN DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS*

## PLAN DE AUTOPROTECCIÓN-EMERGENCIA DEL PUERTO DE PLENTZIA

**P210860-SRTC-PL-PE-0002**  
**Mayo 2007**



© SENER Ingeniería y Sistemas S.A. - Getxo 2007

La información facilitada en este documento es confidencial y de uso restringido, pudiendo ser utilizada, única y exclusivamente, a los efectos objeto del mismo. Queda terminantemente prohibida la modificación, explotación, reproducción, comunicación a terceros o distribución de la totalidad o parte de los contenidos del mismo sin el consentimiento expreso y por escrito de SENER Ingeniería y Sistemas, S.A. En ningún caso la no contestación a la correspondiente solicitud, podrá ser entendida como autorización presunta para su utilización.

TÍTULO DEL DOCUMENTO: PLAN DE AUTOPROTECCIÓN-EMERGENCIA

DOCUMENTO: P210860-SRTC-PLE-PE-0002

Referencia : P210860

Fichero : PLE-PE-0002.doc

Revisión número: 0 Fecha revisión : Mayo 2007

	Nombre	Firma	Fecha
Realizado por	Pilar Santamaría		Mayo 2007
Revisado	Gonzalo Cárdenas		Mayo 2007
Aprobado	Lorenzo Quevedo		Mayo 2007

### REGISTRO DE MODIFICACIONES

REV.	FECHA	RESPONSABLE MODIFICACIÓN	SECC/PÁRRAFO MODIFICADO	MODIFICACIÓN EFECTUADA
0	May. 2007	Pilar Santamaría	-	Edición inicial

**DOCUMENTO Nº 1:  
GUÍA BÁSICA DE AUTOPROTECCIÓN**

## GUÍA BÁSICA DE AUTOPROTECCIÓN

Ante una emergencia, lo primero es avisar al **112 SOS-DEIAK**, el Director de la Actuación (Cabo Guardamuelles o responsable local en su ausencia) tomará el mando de las actuaciones en ausencia de los grupos de acción y a la espera de su llegada, a los que deberá explicar lo sucedido y facilitar el acceso a la zona del Puerto afectada.

### FICHA DE ACTUACIÓN ANTE UNA EMERGENCIA

#### **¿QUÉ DEBE HACER QUIEN DESCUBRE LA EMERGENCIA?**

1. **AVISAR 112 SOS-DEIAK**, en caso de que no fuera el Cabo Guardamuelles avisarle **688 6710 16**.
2. Informar sobre:
  - Área (s) implicada (s)
  - Tipo de incidente (fuga, incendio, explosión...etc)
  - Sustancia (s) implicada (s)
  - Persona (s) afectada (s)
  - Daños materiales
  - Acciones iniciadas
3. Mantenerla calma
4. Actuar, si es necesario, con los medios disponibles
5. **NO ARRIESGARSE INÚTILMENTE.**

Mientras se espera la llegada de los grupos de acción, el Director de la Actuación en la medida de lo posible, tomará las medidas necesarias para el control y no propagación del incidente siguiendo los procedimientos particulares para cada caso de emergencia.

#### Procedimientos particulares

Todas estas indicaciones se emplearan en los momentos de emergencia mientras se espera a la actuación de los medios del **112 SOS-DEIAK**

- Incendio en tierra (instalaciones o edificaciones)
  - En caso de incendio toda acción individual, sobre todo en los primeros momentos en que se detecte el incendio, tiene consecuencias importantes. Por ello es importante que todo el mundo, especialmente el personal del

puerto y los responsables de los locales comerciales y los talleres, dispongan de una información adecuada.

- Es necesario tener permanentemente en buen estado de servicio y correctamente señalizadas las vías de evacuación.
  - Se movilizará la totalidad de personal disponible en el puerto y se procederá por el personal de seguridad a la acotación de la zona afectada para limitar el acceso.
  - Si el fuego se declara en el interior de un local (oficinas, almacén o bar) después de desalojar las personas del local se cerrarán las puertas y las ventanas y se alejarán los materiales combustibles próximos al lugar del incendio.
  - Se extenderá la alarma al **112** si existe la mínima duda de que no pueda sofocarse inmediatamente (emergencia tipo general). Cuando lleguen los bomberos se informará de la situación y se pondrá el personal del equipo de intervención a las órdenes del jefe del operativo de bomberos.
  - Se tomará la decisión sobre la evacuación o el confinamiento de los usuarios del puerto y el posible cierre del puerto.
  - Si el fuego se ha detectado a tiempo, puede ser suficiente la utilización de polvo seco. Usar los extintores de abordaje de las embarcaciones o los del puerto.
  - Utilizar agua si el polvo seco no es suficiente. No olvidar que además de las bombas, a lo largo de los pantalanes se dispone de una doble cañería de agua aunque de caudal reducido.
  - Una vez sofocado el incendio, mantener una vigilancia prudente por si se produjera una re-ignición.
- Incendio de gasóleo
    - Utilizar extintores de producto químico seco, dióxido de carbono, espuma o agua pulverizada. El agua puede ser ineficaz.

- El equipo de extinción debe situarse en la dirección contraria al viento, evitar contacto corporal, llevar ropa protectora y aparato respiratorio. Trasladar el contenedor del área del incendio siempre que no haya riesgo.
  - No apagar el cargamento ardiendo a no ser que se pueda parar la fuga con seguridad. Estar atentos a que el contenedor puede romperse o agrietarse. Usar agua desde un lado y desde una distancia segura para mantener fríos los contenedores expuestos al fuego.
  - Para incendios masivos del área del cargamento usar mangueras automáticas o monitores de control. Retirarse inmediatamente si se oye un sonido creciente de la válvula de seguridad o haya una decoloración del contenedor.
- Derrame de gasóleo
    - Restringir el acceso al área, mantener al personal sin protección en posición contraria a la dirección del viento del área del derrame. Evitar el contacto con el producto derramado. Eliminar fuentes de ignición. Proteger las alcantarillas y cursos de agua de entradas de producto contaminado. Notificar a las autoridades apropiadas el hecho de que el agua está potencialmente contaminada.
    - Mientras se planea la respuesta, tener en cuenta la volatilidad e inflamabilidad del gasóleo. Tener en cuenta que la utilización de gasóleo en calderas o equipos industriales puede provocar ruptura o explosión de estos.
    - El gasóleo puede contenerse construyendo *diques de contención o barreras* usando, tierra, arena u otros materiales.
    - Como consecuencia, el gasóleo contenido puede filtrarse en el suelo o a través del material del dique, teniendo como resultado la pérdida del producto contenido y la extensión de la contaminación.
    - Para mitigarlo; eliminar el producto contenido tan pronto como se pueda y donde sea posible cubrir las áreas de recogida con materias impermeables compatibles. Estar atentos a condiciones tales como escapes de la manguera o lluvia que pueden desbordar el embalse.

- Fuga de gasóleo al aire
  - El gasóleo no desprende grandes cantidades de contaminantes peligrosos al aire en derrames al aire libre. Es aconsejable, en algunos casos, solo controlar la situación hasta que el producto se elimine.
- Derrame de combustibles u otros contaminantes
  - En primer lugar tratar de atajar la causa que lo origina
  - Evitar en todo momento el riesgo de incendio
  - Acotar la zona contaminada para evitar su propagación
- Explosiones
  - Acordonar de inmediato la zona
- Accidentes y daños personales
  - Auxiliar a los accidentados mientras llegan los servicios de SOS-DEIAK
  - En caso de quedar alguien atrapado en el vehículo se tomarán precauciones especiales para evitar un incendio o explosión del vehículo.
- Caída al agua de personas, animales o vehículos
  - En caso de caída de personas se lanzará de inmediato un salvavidas de socorro y se aproximará a la escalera de acceso para facilitar la salida del agua. En caso de que se empiece a hundir, un miembro del equipo de intervención se lanzará al agua para su rescate con un salvavidas de socorro.
  - En caso de caída de vehículos cabe comprobar de inmediato si había ocupantes, en tal caso cabe actuar como en el caso anterior. De no estar ocupados se avisará a una grúa.
- Fuego a bordo de una embarcación
  - Se extenderá la alarma a **SASEMAR** y/o al **112 SOS-DEIAK** si existe la mínima duda de que no se puede sofocar inmediatamente (emergencia tipo general)



- Se procederá a la evacuación de las personas en un radio de seguridad.
  - Si el fuego se ha detectado a tiempo, puede ser suficiente la utilización de polvos secos. Usar los extintores de abordó o los del puerto.
  - Tener precaución durante la posible explosión causada por el carburante de la embarcación, especialmente si es gasolina.
  - En caso de no poder controlar el fuego, evitar el riesgo de propagación, bien apartando las embarcaciones contiguas o bien remolcando la embarcación afectada fuera del puerto o en caso de ser imposible, a un lugar aislado, y si no es posible, tener en cuenta la posibilidad de hundirlas.
  - Recordar que un barco en llamas es como una bola de fuego desprendiendo gran cantidad de humos tóxicos. En caso de ser remolcado, hacerlo mejor con cadena que con cuerda y fijarlo a un punto firme, evitando el riesgo de que se desate la línea de remolque por el interior del puerto.
  - Una vez sofocado el incendio, mantener una vigilancia prudente por si se produjese una reignicción.
- Hundimiento de embarcaciones
    - En primer lugar hace falta cerciorarse de que no hay ninguna persona a bordo. En caso de haber alguna persona hay que rescatarla inmediatamente.
    - En segundo lugar hay que asegurarse de que no se produzca ningún tipo de vertido de combustible y, de ser así, intentar impedirlo obstruyendo las salidas y evitando el riesgo de incendio.
    - Todas las actuaciones se realizarán bajo el asesoramiento de **SASEMAR** y/o **SOS DEIAK**.
  - Emergencias desde embarcaciones
    - Llamada de socorro desde una embarcación avisar a SASEMAR (Tfno.: **900-202 202**) y seguir sus instrucciones.

- Corte en el suministro eléctrico
  - Contactar con el servicio de averías de IBERDROLA para informar y recabar información de la posible duración del corte de suministro.
  - Si se produce en horas nocturnas y es general y se prevé una duración prolongada y la afluencia de público es importante, limitar el acceso al puerto, según aconsejen las circunstancias y, según la evolución, proceder a la evacuación de las zonas afectadas.
- Cortes de suministro de agua o de fuga de agua por rotura de la canalización
  - En caso de corte del suministro de agua o de fuga de agua por rotura de la canalización exterior (antes del contador de entrada) llamar a la Compañía suministradora.
  - En caso de fuga interior intentar aislar la zona de fuga cerrando las correspondientes llaves.
  - Comunicar la situación a los usuarios del puerto afectados.
- Problemas estructurales
  - En caso de detectarse algún problema estructural se desalojará de inmediato el edificio afectado en todas sus plantas.
  - Se marca una zona de seguridad no accesible.
  - Se avisará de inmediato a los bomberos para que realicen una valoración de los daños.
- Problemas en los accesos
  - Averiguar la causa de los problemas y si su duración es previsible
  - Comunicar la situación a los usuarios del puerto.
- Alteración del orden público o amenaza de bomba
  - Limitar el acceso al puerto y desalojar la zona afectada o todo el puerto según proceda.

- Temporales
  - Se repasarán las amarras y fondeos de las embarcaciones y se controlará la correcta posición de las defensas. Se prestara especial atención a la zona más próxima a la bocana.
  - Se informará a los usuarios del puerto sobre la situación de riesgo.
  - Se limitará el acceso a los espigones de abrigo.
- Trombas de agua-heladas
  - En caso de heladas se mantendrán permanentemente practicables los accesos al puerto retirando, en caso necesario, la nieve.
  - En caso de trombas de agua se hará un seguimiento continuado de la situación de los accesos al puerto.
- Mareas
  - Se informará a los usuarios del puerto sobre la situación de riesgo y se comprobarán los amarres y los fondeos.
- Terremotos
  - Cabe tener presente que Bizkaia es una zona con reducida sismicidad.
  - Si se produce un sismo de cierta intensidad es necesario revisar de inmediato las instalaciones de gas y agua.
  - También será necesario hacer una inspección visual de las estructuras.
- Desprendimientos
  - Se balizará la zona por si continúan las caídas
  - Se inspeccionará el estado de las laderas
  - Se ejecutarán las obras necesarias de acondicionamiento de los viales e instalaciones afectadas
- Otros accidentes medio ambientales
  - En primer lugar tratar de atajar la causa que lo origina.

**TELÉFONO ÚNICO DE EMERGENCIAS:**

**112 SOS-DEIAK**

<b>LLAMADAS INTERIORES</b>	
<b>DESTINATARIO</b>	<b>TELÉFONO</b>
Director de la Actuación (Cabo Guardamuelles)	688 67 10 16
Capitán Marítimo de Bermeo	94 618 64 45
SASEMAR Bilbao (24 h)	94 483 94 11 94 483 92 86 900 20 22 02
SASEMAR Plentzia (Cruz Roja)	94 677 40 55
Oficina del Puerto	94 677 02 96
Ayuntamiento	94 687 90 09
Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores (dentro de la de Armintza)	94 687 90 65

<b>LLAMADAS AL EXTERIOR</b>	
<b>DESTINATARIO</b>	<b>TELÉFONO</b>
Director del Plan: Director Puertos del Gobierno Vasco	94 501 97 39
Responsable de Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco	945 01 97 40
Urgencias SOS Deiak	112
Sanatorio de Plentzia	94 677 02 85
Bomberos de Getxo	112/944 922 800
Ertzaintza	944 441 444
Protección Civil	944 890 202
U.T.E. Portugarbi	607 082 730
Estaciones Costeras comunicaciones Tierra-Barco	902 10 79 44

<b>TELÉFONOS DE INTERÉS</b>		
<b>DESTINATARIO</b>	<b>DIRECCIÓN</b>	<b>TELÉFONO</b>
Hospital de Cruces	Plaza de Cruces, 12 (Baracaldo)	94 485 00 86
C.S. de, ambulatorio	Plaza del Astillero s/n	94 677 30 37
Sanatorio de Plentzia	Areatza Kalea 44	94 677 02 85
IBERDROLA		901 20 20 20
Cía de Remolcadores Ibaizabal S.A., Bilbao		94 4645133

## **RECOMENDACIONES DIRIGIDAS A LOS USUARIOS DEL PUERTO**

En caso de EMERGENCIA, tanto los locales cerrados como los viales portuarios deben mantenerse libres de obstáculos, para facilitar la evacuación y preservar la vida de las personas en caso de emergencia.

### En caso de Incendio:

- Mantenga la calma, no grite.
- Informe a **SOS DEIAK 112** sobre lo que ocurre.
- Comunique la emergencia al responsable del Puerto
- Al salir de locales cerrados deje cerradas las puertas y ventanas tras su paso.
- Si se prende su ropa tírese al suelo y ruede.
- Todos los medios de lucha contra el fuego se mantendrán accesibles y libres de obstáculos durante la realización de los diferentes eventos.

### En caso de amenaza de bomba:

- Observe si hay algún objeto poco corriente **NO LO TOQUE** avise a **SOS DEIAK 112**.
- Comunique la emergencia al responsable del Puerto.
- Al salir de locales cerrados deje **ABIERTAS** las puertas y ventanas tras su paso.
- Establecer un perímetro de seguridad alrededor de la zona.

### Al recibir la orden de evacuación:

- Mantenga la calma, no grite.
- Ponerse a disposición de la Ertzaintza en caso necesario.
- Camine con rapidez pero sin correr.
- Si existe humo abundante, camine agachado.
- No se detenga ni retroceda para coger los objetos personales.
- Colabore con la evacuación de las personas discapacitadas.

**DOCUMENTO Nº 2:  
PLAN DE AUTOPROTECCIÓN-EMERGENCIA**

## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>18</b>
1.1. MARCO NORMATIVO .....	18
<b>2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....</b>	<b>20</b>
2.1. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO.....	20
2.1.1. <i>Datos geográficos y físicos</i> .....	21
2.1.2. <i>Accesos terrestres</i> .....	21
2.1.3. <i>Comunicaciones interiores</i> .....	22
2.1.4. <i>Instalaciones y medios auxiliares</i> .....	23
2.2. ACTIVIDADES Y ORGANIZACIÓN FUNCIONAL DEL PUERTO .....	24
<b>3. INVENTARIO, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS.....</b>	<b>25</b>
3.1. INVENTARIO DE RIESGOS .....	25
3.1.1. <i>Riesgos de origen externo</i> .....	25
3.1.2. <i>Riesgos de origen interno</i> .....	26
3.2. ANÁLISIS DE RIESGOS .....	28
3.2.1. <i>Manipulación, transporte y almacenamiento de hidrocarburos</i> .....	28
3.2.2. <i>Actividades propias del Puerto</i> .....	30
3.2.3. <i>Incidentes en aguas del Puerto</i> .....	31
3.3. EVALUACIÓN DE RIESGOS .....	32
<b>4. MEDIDAS Y MEDIOS DE AUTOPROTECCIÓN.....</b>	<b>34</b>
4.1. MEDIDAS DE AUTOPROTECCIÓN.....	34
4.2. MEDIOS DE AUTOPROTECCIÓN .....	40
<b>5. PLAN DE ACTUACIÓN ANTE LA EMERGENCIA .....</b>	<b>42</b>
5.1. OBJETO DEL PLAN DE ACTUACIÓN ANTE LA EMERGENCIAS .....	42
5.2. DIRECCIÓN DEL PLAN .....	42
5.3. DIRECCIÓN DE LA ACTUACIÓN .....	42
5.4. PROCEDIMIENTO GENERAL DE ACTUACIÓN .....	43
5.5. PLAN DE EVACUACIÓN DE PERSONAL Y BUQUES .....	44
<b>6. DIRECTORIO TELEFÓNICO.....</b>	<b>47</b>
<b>7. IMPLANTACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN .....</b>	<b>49</b>
7.1. IMPLANTACIÓN DEL PLAN .....	49
7.2. MANTENIMIENTO DEL PLAN DE REVISIONES PERIÓDICAS .....	49
7.3. INFORME FINAL.....	50



---

7.4.	PROGRAMA DE EJERCICIOS DE ADIESTRAMIENTO A LOS GRUPOS DE ACTUACIÓN.....	50
7.5.	SIMULACROS .....	51
8.	RECOMENDACIONES.....	52

## **ANEXOS**

**ANEXO Nº 1: PLANOS**

**ANEXO Nº 2: DESCRIPCIÓN DE LAS ZONAS PORTUARIAS Y CONCESIONES EXISTENTES**

## 1. INTRODUCCIÓN

El “Plan de Autoprotección-Emergencia del Puerto de Plentzia” establece el marco organizativo y funcional del Puerto con el objeto de prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil.

El Plan de Autoprotección-Emergencia aborda la identificación y evaluación de riesgos, las acciones y medidas necesarias para la prevención y control de riesgos, así como las medidas de protección y otras actuaciones a adoptar en caso de emergencia.

### 1.1. Marco Normativo

A falta de reglamentación autonómica al respecto, se ha redactado el presente Plan en base a lo expuesto en la *Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situación de emergencia* así como en el *Plan de Protección Civil de Euskadi*.

A continuación se recoge el listado de normativa consultada a la hora de elaborar el presente Plan de Autoprotección-Emergencia:

- Real Decreto 393/2007 de 23 de Marzo, Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situación de emergencia.
- Orden de 20 de Marzo de 2007 sobre las Tácticas Operativas del Sistema Vasco de Atención de Emergencias
- Decreto 153/97, de Junio sobre Plan de Protección Civil de Euskadi (Anexo III, contenidos mínimos de los Planes de Autoprotección).
- Ley 2/1985, de 21 de Enero, sobre Protección Civil. BOE nº22 de 25 de Enero de 1985.
- Decreto 9/1989, de 21 de enero, de creación de la Gerencia en materia de Protección Civil.
- Ley 1/1996, de 3 de abril de Gestión de Emergencias del País Vasco.
- Norma Básica de Protección Civil (R.D. 407/1992 de 24 de abril. BOE nº 105 de 1 de mayo de 1.992).

- Manual de Autoprotección para el desarrollo del Plan de Emergencia contra Incendios y de Evacuación de Locales y Edificios (Orden de 29 de noviembre de 1.984. Ministerio del Interior. BOE nº 49 de 26 de febrero de 1.985).
- Gestión de Accidentes Graves en los que Intervengan Sustancias Peligrosas (R.D. 1254/1999 de 16 de julio).
- Real Decreto 1723/84 de 20 de junio sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera.
- Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (BOE núm. 283).

## 2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación de este Estudio de Seguridad es el Área de Servicio del Puerto de Plentzia.

Esta área de servicio es la comprendida por:

- Zona de Servicio Portuario Terrestre
- Zona Portuaria de Agua

### 2.1. Características del puerto

El Puerto de Plentzia cuenta con una dársena de superficie aproximada de 1 Ha, abrigada por un dique, conocido con el nombre de dique de la Virgen y un contradique. Al principio de su historia fue puerto comercial, añadiéndose la actividad pesquera posteriormente, para ser hoy puerto de embarcaciones de recreo básicamente.

Ante la dificultad de fondear en la concha de Gaminiz, el único refugio ha sido y es la ría, que hoy se encuentra jalonada de embarcaciones de recreo.



Fig 1. Planta general del Puerto de Plentzia.

### 2.1.1. Datos geográficos y físicos

El puerto de Plentzia se sitúa en la margen oriental de la Ría poco antes de su desembocadura en la ensenada de Plentzia.

Situación del Puerto	Longitud	Latitud
Puerto pesquero y recreativo	02° 57' W	43° 24,4' N

### Mareas

- Carrera de marea: 4,50 m.

### Canal de entrada

- Anchura: 25 m.
- Calado BMVE: 2 m.
- Característica: peligrosa barra de entrada.
- Orientación: N.

### 2.1.2. Accesos terrestres

#### Por carretera



Fig 2. Accesos por Carretera.

Plentzia se halla bien comunicada por carretera. Dista unos 25 km de Bilbao desde donde se puede llegar a través de la autovía Bilbao-Getxo-Berango, pasándose después por las localidades costeras de Sopelana y Barrika.

#### Por transporte público

El metro de Bilbao termina su línea 1 en Plentzia. Los trenes circulan con una frecuencia de 20 minutos. Desde la Terminal del metro salen autobuses a Gorniz y al puerto. Caminando se tarda unos 10 minutos en llegar desde la Terminal al puerto.

Desde Bilbao y otras localidades vizcaínas existe conexión por autobús.

El aeropuerto de Bilbao está a unos 20 km.

### **2.1.3. Comunicaciones interiores**

#### Por carretera

El puerto cuenta actualmente con 2 accesos, ambos discurren por la calle Aretzaga. El puerto únicamente dispone de viales interiores en la zona de varada. El resto del dominio portuario está constituido por agua y los diques de encauzamiento y rompeolas.



Fig 3. Accesos por la calle Aretzaga.

No dispone de controles de acceso para la regulación del tráfico por carretera dentro de la zona portuaria.

#### Por ferrocarril

El Puerto no dispone de una red interior ferroviaria.

#### **2.1.4. Instalaciones y medios auxiliares**

En la tabla siguiente se adjunta la relación de faros y balizas existentes en el Puerto:

<b>FAROS Y BALIZAS</b>			
<b>Localización</b>	<b>Color</b>	<b>Características</b>	<b>Alcance (millas)</b>
Dique Rompeolas	Verde	Destello c/ seg	4
Espigón de encauzamiento del NW	Rojo		
Dique de la Virgen	Rojo		
Contradique	Verde		

#### Medios auxiliares de carga y descarga

El puerto de Plentzia cuenta con los medios auxiliares de carga y descarga que se indican en la tabla.

<b>Clase material</b>	<b>Propietario</b>	<b>Nº</b>	<b>Energía que emplea</b>	<b>Observaciones</b>
Grúas fijas	G.H.	1	Eléctrica	De 5T ubicada en el Muelle de Varada
Grúas móviles	Según necesidades			

#### Instalaciones fijas para suministro de buques

El puerto de Plentzia cuenta con las instalaciones fijas para suministro de buques que se indican en la tabla.

<b>Instalación</b>	<b>Localización</b>	<b>Suministrador</b>
Tomas Agua potable	Pantalanes	Ayuntamiento
Tomas de electricidad	Pantalanes	Iberdrola
Bocas de Riego	Calle Aretzaga	Ayuntamiento

### Instalaciones móviles para suministro de buques

El puerto de Plentzia cuenta con las instalaciones móviles para suministro de buques que se indican en la tabla.

Instalación	Localización	Suministrador
Recogida aceites usados	Contenedor en Muelle de Varada	U.T.E. PORTUGARBI y TALLERES

### Otros servicios del puerto

En la tabla adjunta se relacionan otros servicios significativos ofrecidos por el puerto.

Instalación	Localización	Suministrador
Carros Varadero	Muelle de Varada	G.H.
Taller Mecánico	Muelle de Varada	-

## 2.2. Actividades y organización funcional del puerto

El Puerto de Plentzia desarrolla básicamente 2 actividades:

- 1º) La actividad pesquera: se desarrolla en la dársena en su zona situada más al Norte y reducida únicamente a unos 9 barcos.

Puerto	Nº de buques de pesca	Arqueo GT	Potencia CV
Plentzia	9	32,62	388

- 2º) La actividad deportiva que se desarrolla en la dársena del Puerto y cuyos barcos se encuentran dispuestos en pantalanes, y en la zona de la ría comprendida entre dicha dársena y el puente del pueblo que se encuentra jalonada de embarcaciones deportivas, que a falta de mejor refugio, permanecen en ella fondeadas.

Puerto	Nº de amarres a pantalán
Plentzia	168



### 3. INVENTARIO, ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS

En el Anexo del Plan de Protección Civil de Euskadi (Título I) se establece una clasificación general de riesgos:

- Naturales
- Tecnológicos
- Antrópicos

Sin perder de vista esta clasificación general el presente Plan de Autoprotección-Emergencia reagrupa los mismos, adaptándose al caso particular que nos ocupa, en la forma establecida seguidamente.

#### 3.1. Inventario de riesgos

Las causas de estos accidentes se deben al entorno del Puerto. Se pueden clasificar de la siguiente forma:

##### 3.1.1. Riesgos de origen externo

###### Riesgos naturales

Son riesgos derivados de eventos naturales.

- **Lluvias torrenciales**, cuyo efecto más grave será la **inundación**. Los mayores riesgos para el Puerto serán las instalaciones eléctricas, así como cortes en las vías de comunicación, grúas, instalaciones, paralización de la actividad portuaria, etc.
- **Temporales y vendavales**, acompañados, generalmente, por lluvias torrenciales. El principal efecto que tiene son los **abordajes**. Estos se presentan en los buques atracados, y que pueden producir daños a los mismos o a los muelles.
- También se puede producir **daños** en la grúa por vientos fuertes.
- **Seísmos**, la intensidad sísmica más probable en el Puerto de Plentzia producirá daños moderados en instalaciones tipo A (muros de mampostería en seco, de barro y adobes) y daños ligeros en instalaciones tipo B (muros de fábrica de ladrillo)

- **Hundimientos**, Los hundimientos son provocados por fallos en el terreno, lo que puede causar *desperfectos en las instalaciones* del Puerto.
- **Corrimientos de tierra**. Pueden causar daños a personas, edificios o materiales.

### **Riesgos sociales (antrópicos)**

Dentro de este apartado se encuentran los riesgos derivados de actividades sociales ajenas al Puerto.

- Impacto de vehículos.
- Accidentes de circulación.
- Efecto de accidentes en instalaciones vecinas.

Asimismo se consideran en este grupo los riesgos debidos a acciones intencionadas:

- Disturbios.
- Motines.
- Actos de sabotaje, amenaza de bomba.
- Robos e intrusiones en edificios portuarios.
- Actos delictivos en zona portuaria.
- Riesgos derivados de la presencia de ciudadanos en los muelles abiertos al público.

### **3.1.2. Riesgos de origen interno**

Las causas de estos accidentes son inherentes a la propia actividad desarrollada en las instalaciones del puerto, se pueden clasificar en:

### **Riesgos debidos a la manipulación, almacenamiento y transporte de MM.PP. (tecnológicos)**

En el puerto, no se manipulan en general mercancías peligrosas, se consideran sin embargo en este apartado los casos siguientes:

- Operaciones de carga y avituallamiento de productos petrolíferos en embarcaciones desde el muelle.

- Transporte rodado de hidrocarburos. en el Puerto (camiones cisterna).

### **Riesgos debidos al movimiento, atraque y fondeo de buques en el Puerto (antrópicos)**

Los principales accidentes que pueden ocurrir en relación al movimiento, atraque y fondeo de buques son los siguientes:

- Colisiones entre buques, o el buque con el muelle o alguna instalación en tierra. Embarrancamiento de buques por falta de calado o errores en la maniobra.
- Hundimiento de buques en el interior del puerto.
- Fugas en el almacenamiento de combustible de los buques, debidas a accidentes anteriores, que pueden dar lugar a incendios, explosiones, nubes tóxicas o contaminación marítima.

Otros accidentes asociados a la presencia de buques en Puerto son:

- Hombre al agua.
- Rotura de cabos.
- Evacuación de pasajeros.
- Derrame y/o contaminación dentro del Puerto provocada por un buque o de origen terrestre
- Incendio a bordo del barco
- Buque a la deriva.

### **Riesgos debidos a otras actividades realizadas en el Puerto (antrópicos)**

Entre los riesgos derivados de las actividades normales del puerto, pueden considerarse los siguientes:

- Trabajos mecánicos realizados en taller y en campo.
- Riesgo eléctrico derivado del mantenimiento en subestaciones y de trabajos en motores y equipos de accionamiento eléctrico.
- Riesgo de incendios en edificios o almacenes de diverso uso.

- Accidente personal que incluye el accidente laboral y la enfermedad sufrida en el puesto de trabajo.
- Riesgo de incendio durante las operaciones de reparación de barcos en muelles (varadero).

### 3.2. Análisis de riesgos

Se analizan seguidamente, las hipótesis accidentales relacionadas básicamente con los riesgos de origen interno, es decir los inherentes a la propia actividad desarrollada por el puerto.

#### 3.2.1. Manipulación, transporte y almacenamiento de hidrocarburos

##### **Bidones de combustible existentes en los barcos y suministro de combustible desde camión cisterna.**

En el puerto de Plentzia no existen depósitos de combustible sino que cada barco trae su bidón para repostar. Normalmente el combustible que utilizan los barcos es el gasóleo, cuyos riesgos generales y para la salud son:

##### Riesgos generales

Es un líquido inflamable, al que se le deben evitar el calor, fuego, chispas; contactos con materias incompatibles; entrada en alcantarillas y zonas de agua; inhalación, ingestión o contacto físico directo.

##### Riesgos para la salud

**Para la salud pública**, los riesgos son generalmente bajos a no ser que el producto se ingiera en cantidades significativas. No obstante deben evitarse las grandes exposiciones.

**Si se produce contacto con ojos y piel**, puede causar resecaimiento y agrietamiento de la piel debido a la acción desengrasante, así como la posible formación de ampollas. El contacto con los ojos tiene como resultado pequeñas lesiones o ninguna, en la mayoría de los casos.

**Si se inhala**, en concentraciones prolongadas y altas de vapor en el aire puede causar dolor de cabeza, ligeros vértigos, y posible irritación de los ojos, nariz y pulmones. Sin embargo tales concentraciones son poco probables al aire libre, excepto en las inmediaciones del producto derramado.

**Si se ingiere**, puede causar náuseas, vómitos, calambres y posiblemente depresión del sistema nervioso central, teniendo como consecuencia desde dolor de cabeza, anestesia, coma y muerte. La aspiración en los pulmones durante el vómito puede tener como resultado tos, dificultad para hablar, dificultad respiratoria, molestias subesternales, edema pulmonar de desarrollo rápido, bronconeumonía y neumonitis retardada con posibles consecuencias graves.

Existen **síntomas no específicos** como irritación de la piel, ojos o tracto respiratorio y otros síntomas de exposición.

**En caso de inhalación**, trasladar a la víctima al aire fresco y mantenerla con calor e inmóvil. Si la respiración se hace dificultosa o cesa, administrar respiración artificial.

Conseguir atención médica inmediatamente.

**Se ha de tener cuidado con el boca a boca ya que el gasóleo puede ponerse en contacto con el administrador de los primeros auxilios.**

**En caso de contacto con la piel y ojos**, lavar los ojos inmediatamente con agua durante al menos 15 minutos, levantando ocasionalmente los párpados. Quitar toda la ropa contaminada, lavar las partes afectadas del cuerpo con agua y jabón abundante.

Conseguir atención médica si la irritación persiste después del lavado.

**En caso de ingestión**, no provocar el vómito, mantener a la víctima con calor e inmóvil y conseguir atención médica inmediatamente.

Teniendo en cuenta lo anterior se consideran como principales accidentes los siguientes:

- Explosión o incendio
- Derrames con o sin incendio de combustible
- Rotura del bidón
- Rotura o fuga de tuberías de suministro

En el caso de las embarcaciones mayores, éstas se ponen de acuerdo para, en un determinado momento llamar a un camión que les suministre combustible. En este caso el repostaje se realiza en el tramo comprendido entre la grúa y la esquina con la calle Aretzaga.

Los accidentes principales que pueden darse en este caso son los asociados a la carga o descarga de cisternas y suministro a embarcaciones.

- Rotura de mangueras o tuberías en operación de carga.
- Rotura de depósito de camión cisterna en operación de descarga

### **Contenedor de aceites usados situado en el Muelle de Varada**

Se pueden considerar como principales accidentes los siguientes:

- Patinajes: producidos por un derrame de aceite.
- Incendio.
- Rotura de tubería al verter el aceite en el contenedor.
- Escapes en tubería.

### **Transporte rodado de hidrocarburos**

Se considera posible un accidente de tráfico en el interior del Puerto en el que se vea involucrado un camión cisterna de abastecimiento a las mayores embarcaciones, en caso de que éstas soliciten su servicio.

## **3.2.2. Actividades propias del Puerto**

### **Muelle de Varada**

En este muelle se dispone de varadero, de grúa fija de 5 toneladas, de taller mecánico y de contenedor de aceites usados. Es por ello, que se consideran como principales accidentes los siguientes:

- Caída de la carga desde una grúa.
- Riesgo de incendio durante las operaciones de reparación de barcos en muelles
- Incendio del taller mecánico
- Incendio del contenedor de aceites usados.

Este muelle se dedica a la actividad pesquera. La descarga del pescado se efectúa por medio del puntal del barco (en caso de disponer) o manualmente a cajas

A continuación se citan los accidentes más significativos que pueden llegar a producirse derivados de esta actividad:

- Caídas al agua durante las operaciones de descarga del pescado
- Caída de la carga desde el puntal del barco con posibilidad de producir daños a personas.

### Área deportiva

En este caso los riesgos más significativos se limitan a:

- Caída al agua.
- Incendio de barcos atracados.

### **3.2.3. Incidentes en aguas del Puerto**

Se consideran los accidentes marítimos, así como sus causas y consecuencias.

Estos accidentes marítimos pueden ser: durante el fondeo de un buque, durante las operaciones de atraque, como consecuencia de una colisión entre buques o contra el muelle y por embarrancamiento, etc.

Se evalúan las consecuencias de la fuga de gasoil del tanque del buque, por rotura parcial del mismo.

Se considera asimismo el posible incendio en un barco por mal mantenimiento, abandono o por la realización de reparaciones en el buque sin las correctas medidas de seguridad o también puede darse el caso de un accidente provocado.

Las consecuencias se limitan al barco pero es aconsejable desalojar a los barcos vecinos al menos a 20 m. del barco siniestrado.

Una práctica adecuada, si no se controla el incendio, es remolcar el barco siniestrado a aguas externas al puerto, pero se corre el riesgo de hundimiento antes de alcanzar aguas profundas, pudiendo dificultar el posterior tráfico marítimo.

Con el fin de prevenir estos accidentes, se hacen las siguientes recomendaciones:

1. Garantizar el contacto por radio entre el buque y SASEMAR

2. Realizar las operaciones de atraque solo durante el día.
3. No superar los 3 nudos de velocidad dentro de las aguas portuarias.
4. Todo buque que a su entrada o salida de Puerto navegue cerca de otro deberá mantenerse a prudente distancia y navegar a la velocidad de seguridad (Reglamento 145/89). Deberá seguir las disposiciones establecidas en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes 1972.

### 3.3. Evaluación de riesgos

Una vez inventariados genéricamente los riesgos y analizadas las hipótesis incidentales propios de la actividad de este Puerto, cabe realizar una evaluación de la afección de los supuestos incidentes.

De esta manera a continuación se establecen los radios de intervención y alerta para los casos de emergencias en los que se limita el acceso a las zonas de riesgo:

**Radio de intervención:** Es aquel en el que las consecuencias de los accidentes producen un nivel de daños que justifica la aplicación inmediata de medidas de protección.

**Radio de alerta:** Es aquel en el que las consecuencias de los accidentes provocan efectos que, aunque perceptibles por la población, no justifican la intervención, excepto para los grupos críticos.

En la tabla resumen de accidentes incluida a continuación se relacionan los casos en los que tiene sentido definir los radios de intervención y radios de alerta.

No se incluyen en la tabla el resto de incidencias en los que no tiene sentido definir dichos radios.



Tabla resumen de accidentes

Accidente	Producto	Evento	Intervención	Alerta
<b>Contenedor de aceites usados (Muelle de Varada)</b>				
Patinajes	Aceite	Patinaje	-	-
Incendio	Aceite	Incendio	12,5 m	17,5 m
Derrame de aceite por la rotura de la manguera al verter aceite en el contenedor	Aceite	Incendio de charco	32,5 m	41 m
<b>BARCOS ATRACADOS</b>				
Incendio	-	Incendio	10 m	-
<b>SUMINISTRO A EMBARCACIONES DESDE CAMIÓN</b>				
Rotura mangueras o tuberías en operación de carga	Gasóleo	Vertido	-	-
Rotura de depósito de camión cisterna en descarga	Gasóleo	Incendio del charco	32,5 m	41 m

#### 4. MEDIDAS Y MEDIOS DE AUTOPROTECCIÓN

En este apartado se describen las medidas y los medios humanos y materiales, que dispone el Puerto para controlar los riesgos detectados, afrontar las situaciones de emergencia y facilitar la intervención de los Servicios Externos de Emergencia.

##### 4.1. Medidas de autoprotección

En cualquier momento y previo a la existencia de una emergencia a continuación se recogen una serie de recomendaciones a tener en cuenta como medidas de autoprotección dentro del Puerto.

Todas estas indicaciones igualmente se emplearan en los momentos de emergencia mientras se espera a la actuación de los medios del **112 SOS-DEIAK**

- Temporales
  - Se repararán las amarras y fondeos de las embarcaciones y se controlará la correcta posición de las defensas. Se prestara especial atención a la zona más próxima a la bocana.
  - Se informará a los usuarios del puerto sobre la situación de riesgo.
  - Se limitará el acceso a los espigones de abrigo.
- Trombas de agua-heladas
  - En caso de heladas se mantendrán permanentemente practicables los accesos al puerto retirando, en caso necesario, la nieve.
  - En caso de trombas de agua se hará un seguimiento continuado de la situación de los accesos al puerto.
- Mareas
  - Se informará a los usuarios del puerto sobre la situación de riesgo y se comprobarán los amarres y los fondeos.

- Terremotos
  - Cabe tener presente que Bizkaia es una zona con reducida sismicidad.
  - Si se produce un sismo de cierta intensidad es necesario revisar de inmediato las instalaciones de gas y agua.
  - También será necesario hacer una inspección visual de las estructuras.
- Desprendimientos
  - Se balizará la zona por si continúan las caídas
  - Se inspeccionará el estado de las laderas
  - Se ejecutarán las obras necesarias de acondicionamiento de los viales e instalaciones afectadas

#### Corte en el suministro eléctrico

- Contactar con el servicio de averías de IBERDROLA para informar y recabar información de la posible duración del corte de suministro.
  - Si se produce en horas nocturnas y es general y se prevé una duración prolongada y la afluencia de público es importante, limitar el acceso al puerto, según aconsejen las circunstancias y, según la evolución, proceder a la evacuación de las zonas afectadas.
- Cortes de suministro de agua o de fuga de agua por rotura de la canalización
    - En caso de corte del suministro de agua o de fuga de agua por rotura de la canalización exterior (antes del contador de entrada) llamar a la Compañía suministradora.
    - En caso de fuga interior intentar aislar la zona de fuga cerrando las correspondientes llaves.
    - Comunicar la situación a los usuarios del puerto afectados.
  - Problemas estructurales
    - En caso de detectarse algún problema estructural se desalojará de inmediato el edificio afectado en todas sus plantas.

- Se marca una zona de seguridad no accesible.
- Se avisará de inmediato a los bomberos para que realicen una valoración de los daños.
- Problemas en los accesos
  - Averiguar la causa de los problemas y si su duración es previsible
  - Comunicar la situación a los usuarios del puerto.
- Caída al agua de personas, animales o vehículos
  - En caso de caída de personas se lanzará de inmediato un salvavidas de socorro y se aproximará a la escalera de acceso para facilitar la salida del agua. En caso de que se empiece a hundir, un miembro del equipo de intervención se lanzará al agua para su rescate con un salvavidas de socorro.
  - En caso de caída de vehículos cabe comprobar de inmediato si había ocupantes, en tal caso cabe actuar como en el caso anterior. De no estar ocupados se avisará a una grúa.
- Alteración del orden público o amenaza de bomba
  - Limitar el acceso al puerto y desalojar la zona afectada o todo el puerto según proceda.
- Emergencias desde embarcaciones
  - Llamada de socorro desde una embarcación avisar a SASEMAR (Tfno.: **900-202 202**) y seguir sus instrucciones.
- Incendio de gasóleo
  - Utilizar extintores de producto químico seco, dióxido de carbono, espuma o agua pulverizada. El agua puede ser ineficaz.
  - El equipo de extinción debe situarse en la dirección contraria al viento, evitar contacto corporal, llevar ropa protectora y aparato respiratorio. Trasladar el contenedor del área del incendio siempre que no haya riesgo.

- No apagar el cargamento ardiendo a no ser que se pueda parar la fuga con seguridad. Estar atentos a que el contenedor puede romperse o agrietarse. Usar agua desde un lado y desde una distancia segura para mantener fríos los contenedores expuestos al fuego.
  - Para incendios masivos del área del cargamento usar mangueras automáticas o monitores de control. Retirarse inmediatamente si se oye un sonido creciente de la válvula de seguridad o haya una decoloración del contenedor.
- Derrame de gasóleo

*En general:*

- Restringir el acceso al área, mantener al personal sin protección en posición contraria a la dirección del viento del área del derrame. Evitar el contacto con el producto derramado. Eliminar fuentes de ignición. Proteger las alcantarillas y cursos de agua de entradas de producto contaminado. Notificar a las autoridades apropiadas el hecho de que el agua está potencialmente contaminada.
- Mientras se planea la respuesta, tener en cuenta la volatilidad e inflamabilidad del gasóleo. Tener en cuenta que la utilización de gasóleo en calderas o equipos industriales puede provocar ruptura o explosión de estos.
- El gasóleo puede contenerse construyendo *diques de contención o barreras* usando, tierra, arena u otros materiales.
- Como consecuencia, el gasóleo contenido puede filtrarse en el suelo o a través del material del dique, teniendo como resultado la pérdida del producto contenido y la extensión de la contaminación.
- Para mitigarlo; eliminar el producto contenido tan pronto como se pueda y donde sea posible cubrir las áreas de recogida con materias impermeables compatibles. Estar atentos a condiciones tales como escapes de la manguera o lluvia que pueden desbordar el embalse.

- Fuga de gasóleo al aire
  - El gasóleo no desprende grandes cantidades de contaminantes peligrosos al aire en derrames al aire libre. Es aconsejable, en algunos casos, solo controlar la situación hasta que el producto se elimine.
- Otros accidentes medio ambientales
  - En primer lugar tratar de atajar la causa que lo origina.
- Explosiones
  - Acordonar de inmediato la zona
- Incendio en tierra (instalaciones o edificaciones)
  - En caso de incendio toda acción individual, sobre todo en los primeros momentos en que se detecte el incendio, tiene consecuencias importantes. Por ello es importante que todo el mundo, especialmente el personal del puerto y los responsables de los locales comerciales y los talleres, dispongan de una información adecuada.
  - Es necesario tener permanentemente en buen estado de servicio y correctamente señalizadas las vías de evacuación.
  - Se movilizará la totalidad de personal disponible en el puerto y se procederá por el personal de seguridad a la acotación de la zona afectada para limitar el acceso.
  - Si el fuego se declara en el interior de un local (oficinas, almacén o bar) después de desalojar las personas del local se cerrarán las puertas y las ventanas y se alejarán los materiales combustibles próximos al lugar del incendio.
  - Se extenderá la alarma al **112** si existe la mínima duda de que no pueda sofocarse inmediatamente (emergencia tipo general). Cuando lleguen los bomberos se informará de la situación y se pondrá el personal del equipo de intervención a las órdenes del jefe del operativo de bomberos.

- Se tomará la decisión sobre la evacuación o el confinamiento de los usuarios del puerto y el posible cierre del puerto.
  - Si el fuego se ha detectado a tiempo, puede ser suficiente la utilización de polvo seco. Usar los extintores de abordaje de las embarcaciones o los del puerto.
  - Utilizar agua si el polvo seco no es suficiente. No olvidar que además de las bombas, a lo largo de los pantalanes se dispone de una doble cañería de agua aunque de caudal reducido.
  - Una vez sofocado el incendio, mantener una vigilancia prudente por si se produjera una re-ignición.
- Accidentes y daños personales
    - Auxiliar a los accidentados mientras llegan los servicios de SOS-DEIAK
    - En caso de quedar alguien atrapado en el vehículo se tomarán precauciones especiales para evitar un incendio o explosión del vehículo.
  - Fuego a bordo de una embarcación
    - Se extenderá la alarma a **SASEMAR** y/o **112 SOS-DEIAK** si existe la mínima duda de que no se puede sofocar inmediatamente (emergencia tipo general)
    - Se procederá a la evacuación de las personas en un radio de seguridad.
    - Si el fuego se ha detectado a tiempo, puede ser suficiente la utilización de polvos secos. Usar los extintores de abordaje o los del puerto.
    - Tener precaución durante la posible explosión causada por el carburante de la embarcación, especialmente si es gasolina.
    - En caso de no poder controlar el fuego, evitar el riesgo de propagación, bien apartando las embarcaciones contiguas o bien remolcando la embarcación afectada fuera del puerto o en caso de ser imposible, a un lugar aislado, y si no es posible, tener en cuenta la posibilidad de hundirlas.

- Recordar que un barco en llamas es como una bola de fuego desprendiendo gran cantidad de humos tóxicos. En caso de ser remolcado, hacerlo mejor con cadena que con cuerda y fijarlo a un punto firme, evitando el riesgo de que se desate la línea de remolque por el interior del puerto.
- Una vez sofocado el incendio, mantener una vigilancia prudente por si se produjese una reignicción.
- Hundimiento de embarcaciones
  - En primer lugar hace falta cerciorarse de que no hay ninguna persona a bordo. En caso de haber alguna persona hay que rescatarla inmediatamente.
  - En segundo lugar hay que asegurarse de que no se produzca ningún tipo de vertido de combustible y, de ser así, intentar impedirlo obstruyendo las salidas y evitando el riesgo de incendio.
  - Todas las actuaciones se realizarán bajo el asesoramiento de **SASEMAR** y/o **SOS DEIAK**.

#### 4.2. Medios de Autoprotección

Se dispondrá de un libro en el que además del inventario de los sistemas y equipos de seguridad instaladas en el puerto, documentando las altas y bajas, se consignarán todas las operaciones de revisión, modificación y mantenimiento, hechas en él. El Director del Plan será el responsable de asegurar que el libro está permanentemente actualizado.

Con periodicidad anual se realizará una inspección de todos los medios inventariados. En el libro se detallarán las operaciones de control y mantenimiento a realizar y firmará el responsable de su revisión

También se traerá un libro de mantenimiento de las instalaciones del puerto con relación al Plan de actuación durante las emergencias, concretamente las instalaciones de gas, electricidad, agua y telefonía.

Para hacer frente a una emergencia los medios con los que cuenta el Puerto de Plentzia son los siguientes:



- Bocas de riego en la calle Aretzaga
- Tomas de agua en pantalanes.
- Balizamiento en el canal de entrada al puerto.

Para la limpieza en el Puerto opera la U.T.E PORTUGARBI que cuenta con los siguientes medios:

- 1 Embarcación de limpieza de lucha anticontaminación, de 6 mts. de eslora.
- 1 Barredora vial de gran tamaño Schmidt Broadway modelo Senior 2000
- 2 Camiones de carga ligera de doble cabina con caja abierta basculante.
- 3 Sopladores
- 1 Camión porta-contenedores marca Mercedes Benz con grúa, que se encarga de:
  - El desplazamiento de la Barredora vial de gran tamaño.
  - El desplazamiento de aljibe con agua a presión e hipoclorito con el que se realiza la limpieza vial.
  - Apoyo para otro tipo de trabajos.

## 5. PLAN DE ACTUACIÓN ANTE LA EMERGENCIA

### 5.1. Objeto del Plan de Actuación ante la Emergencias

El objeto del Plan de Actuación será definir la secuencia de acciones a desarrollar para el control inicial de las emergencias que puedan producirse, planificando la organización humana con los medios necesarios que la posibiliten.

Todo ello servirá para establecer un plan de actuación de las medidas preventivas y de los medios de protección de los riesgos identificados.

### 5.2. Dirección del Plan

El director del Plan de Autoprotección-Emergencia del Puerto será el Director de Puertos del Gobierno Vasco, dado que la actividad portuaria incluye situaciones que afectan a la seguridad marítima, navegación o de la vida humana en el mar, el capitán marítimo formará parte de la dirección del Plan de forma colegiada.

La dirección del Plan estará informada en todo momento de la evolución de la emergencia y se le consultará en caso de duda para la toma de decisiones.

### 5.3. Dirección de la Actuación

El Director de la Actuación será el **Cabo Guardamuelles**, como responsable único para la gestión de las actuaciones encaminadas a la prevención y el control de los riesgos, si no fuese posible, se haría cargo aquel técnico local o persona de mayor grado que se encuentre en ese momento en el Puerto.

El Director de la Actuación será el responsable de activar dicho plan de acuerdo con lo establecido en el mismo, declarando la correspondiente situación de emergencia, notificando a las autoridades competentes de Protección Civil a través de **SOS DEIAK-112**, informando a la Dirección del Plan y adoptando las acciones inmediatas para reducir las consecuencia del accidente o suceso.

Una vez que se ha informado al **112** de una situación que sobrepasa la capacidad de respuesta con los medios y medidas disponibles en el Puerto **SOS DEIAK** se coordinará para poner en marcha las Tácticas Operativas del Sistema Vasco de Atención de Emergencias.

Mientras se espera la llegada de los grupos de acción, el Director de la Actuación en la medida de lo posible, tomará las medidas necesarias para el control y no propagación del incidente.

#### Oficina del Puerto

- Nombre: Servicio Territorial de Puertos de Bizkaia.
- Dirección Postal: Muelle Sur.
- Código Postal: 48370.
- Denominación de la actividad: Oficina de Administración del Puerto.
- **Teléfono:** 94 677 02 96.
- Teléfono Cabo Guardamuelles: 688 6710 16

#### **5.4. Procedimiento General de actuación**

Ante una emergencia, lo primero es avisar al **112 SOS-DEIAK**, el Cabo Guardamuelles tomará el mando de las actuaciones en ausencia de los grupos de acción y a la espera de su llegada, a los que deberá explicar lo sucedido y facilitar el acceso a la zona del Puerto afectada.

#### FICHA DE ACTUACIÓN ANTE UNA EMERGENCIA

##### **¿QUÉ DEBE HACER QUIEN DESCUBRE LA EMERGENCIA?**

1. AVISAR **112 SOS-DEIAK**, en caso de que no fuera el Cabo Guardamuelles avisarle **688 6710 16**.
2. Informar sobre:
  - Área (s) implicada (s)
  - Tipo de incidente (fuga, incendio, explosión...etc)
  - Sustancia (s) implicada (s)
  - Persona (s) afectada (s)
  - Daños materiales
  - Acciones iniciadas
3. Mantenerla calma
4. Actuar, si es necesario, con los medios disponibles
5. NO ARRIESGARSE INÚTILMENTE.

Desde el Sistema Vasco de Atención de Emergencias se activarán las Tácticas Operativas correspondientes al tipo de incidente:

- U1: Salvamento en mar (aguas exteriores)
- U2: Salvamento en litoral-costa
- SG1: Incendio urbano/rural.
- SG3: Incendio industrial
- IGT: Contaminación en tierra – residuos.
- HAIZEA: Vientos.
- GALERNA: Galernas.
- ITXASO: Temporales marítimos costeros.
- EURIA: Lluvias.
- UHOLDE: Inundaciones.
- LURRA: movimientos de tierra.
- TG1: Accidente de tráfico sin personas heridas.
- TG2: Accidente de tráfico con personas heridas y/o atrapadas.
- TG3: Accidente de tráfico con gran número de personas heridas y/o atrapadas
- PG1: Accidente laboral.
- PG3: Todo tipo de accidente en vía pública.

### 5.5. Plan de Evacuación de Personal y buques

Este es uno de los objetivos principales de un Plan de Autoprotección-Emergencia.

Se distinguen dos tipos de evacuación:

- **Evacuación parcial:** Evacuación del personal afectado por el incidente y del personal que no tiene una labor designada en la emergencia.
- **Evacuación total:** Es la que se produce frente a una situación incontrolada y que obliga a abandonar la zona afectada a todo el personal, incluso a los equipos de intervención.

El Plan de Evacuación Interna consiste en:

- Indicar las salidas de emergencia de los edificios.

- Fijar las rutas de paso, de personas y vehículos, mediante señales de indicación.
- Asignar los lugares de refugio más próximos, localizados en la zona de alerta, en donde debe concentrarse el personal no esencial y ponerse bajo el mando de la persona asignada.

### **Evacuación del personal**

Las consignas generales serán:

- Seguir las instrucciones dadas por el personal responsable del Puerto (Cabo Guardamuelles) personalmente o telefónicamente.
- Evacuar la zona en la dirección indicada. Si se trata de un incidente en el que se genera una nube tóxica evacuar en la dirección transversal al viento evitando atravesarla.

En caso de evacuación, el punto de concentración de las personas presentes en el muelle será, generalmente, en la salida más próxima al lugar de la emergencia situada en el mismo. Sólo en casos extremos el punto de concentración serán los extremos del muelle para realizar una evacuación marítima con remolcadores.

Las consignas en cada caso (según localización) serán:

- Las personas que se encuentren en el dique de Cierre y en el Muelle de Varada evacuarán en dirección hacia el ACCESO 2 del Puerto. En caso de no poderse evacuar a las personas por este acceso se tomará como vía alternativa de salida la que va en dirección al ACCESO 1, o salidas hacia calles anexas.
- Las personas que se encuentren en el Muelle situado frente al Muelle de Varada o en los pantalanos transversales al mismo evacuarán en dirección hacia el ACCESO 1. En el caso en que dicha salida fuese peligrosa se evacuaría el personal por la vía de evacuación alternativa en dirección al ACCESO 2, o hacia calles anexas.
- Para todos los casos anteriores en los que las vía alternativas propuesta no sean suficiente se procederá a la evacuación de las personas que se encuentran en los muelles con la ayuda de remolcadores.

### **Evacuación de buques**

El Director del Plan de Autoprotección-Emergencia, el Director de la Actuación o la persona que lo sustituya decidirá en función del tipo y/o gravedad de la misma, la evacuación de buques cercanos (dentro de la zona de intervención).

Debe atender a los siguientes criterios:

- Realizará la comunicación con el puerto o puertos próximos al del barco afectado con el fin de que se le proporcione un barco de apoyo.

Realizará, si es posible, un preaviso de alerta de evacuación con la mayor antelación posible.

## 6. DIRECTORIO TELEFÓNICO

### **TELÉFONO ÚNICO DE EMERGENCIAS:**

**112 SOS-DEIAK**

<b>LLAMADAS INTERIORES</b>	
<b>DESTINATARIO</b>	<b>TELÉFONO</b>
Director de la Actuación (Cabo Guardamuelles)	688 67 10 16
Capitán Marítimo de Bermeo	94 618 64 45
SASEMAR Bilbao (24 h)	94 483 94 11 94 483 92 86 900 20 22 02
SASEMAR Plentzia (Cruz Roja)	94 677 40 55
Oficina del Puerto	94 677 02 96
Ayuntamiento	94 687 90 09
Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores (dentro de la de Armintza)	94 687 90 65

<b>LLAMADAS AL EXTERIOR</b>	
<b>DESTINATARIO</b>	<b>TELÉFONO</b>
Director del Plan: Director Puertos del Gobierno Vasco	94 501 97 39
Responsable de Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco	945 01 97 40
Urgencias SOS Deiak	112
Sanatorio de Plentzia	94 677 02 85
Bomberos de Getxo	112/944 922 800
Ertzaintza	944 441 444
Protección Civil	944 890 202
U.T.E. Portugarbi	607 082 730
Estaciones Costeras comunicaciones Tierra-Barco	902 10 79 44

<b>TELÉFONOS DE INTERÉS</b>		
<b>DESTINATARIO</b>	<b>DIRECCIÓN</b>	<b>TELÉFONO</b>
Hospital de Cruces	Plaza de Cruces, 12 (Baracaldo)	94 485 00 86
C.S. de, ambulatorio	Plaza del Astillero s/n	94 677 30 37
Sanatorio de Plentzia	Areatza Kalea 44	94 677 02 85
IBERDROLA		901 20 20 20
Cía de Remolcadores Ibaizabal S.A., Bilbao		94 4645133



## 7. IMPLANTACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN

### 7.1. Implantación del Plan

El Plan establece las actuaciones a llevar a cabo para su conocimiento por parte de las personas que intervienen, para mejorar la prevención, perfeccionar los procedimientos operativos y garantizar una organización adecuada, actualizando todas las estructuras de medios humanos y materiales, así como el análisis de los riesgos, la vulnerabilidad, la zonificación y si procede, las fases y las actuaciones de emergencia.

Para tratar que el Plan sea realmente operativo, es necesario que los grupos de actuación previstos tengan un pleno conocimiento de los mecanismos y las actuaciones planificadas y asignadas.

Esta fase de adjudicación de actuaciones e información se denomina implantación. La implantación es, por tanto, una actuación destinada a conseguir la operatividad real del Plan. Este trabajo será impulsado y coordinado por el Director de la Actuación (Cabo Guardamuelles).

La implantación conlleva campañas de formación, de información y de divulgación dirigidas a los grupos operativos y a todo el personal que trabaja en el puerto, para conseguir de estos una respuesta adecuada a las diferentes situaciones.

Un ejemplar del Plan figurará en la Oficina del puerto (Central de comunicaciones y alarma) y otro en la Oficina del Gobierno Vasco en Bizkaia.

### 7.2. Mantenimiento del Plan de revisiones periódicas

La operatividad real del Plan queda garantizada por su correcto mantenimiento y sus correspondientes revisiones periódicas.

Se entienden por revisiones la puesta al día y la mejora derivada de la experiencia en la aplicación del Plan, simulacros, etc. Esta actuación incluye, entre otros los siguientes aspectos:

- Mantener al día el inventario de medios y riesgos
- Mantener al día la valoración de los riesgos y sus consecuencias

- Desarrollar y seguir como consecuencia del mantenimiento, los programas de formación destinados al personal y servicios actuantes.
- Comprobar periódicamente el Plan, para tratar que los recursos se encuentren en el mismo grado de operatividad que el Plan les asigna. Y, en general, ver todas aquellas modificaciones que puedan afectar al Plan y que no conlleven su revisión.
- Llevar a cabo las propuestas económicas adecuadas para que sean viables todos los aspectos del Plan.

Anualmente se reunirá para velar por el mantenimiento actualizado del Plan de Autoprotección-Emergencia del Puerto.

Como mínimo el Plan se revisará cada cuatro años o cuando entre en funcionamiento una instalación o infraestructura que varíe el funcionamiento del Puerto. En todo caso, la vigencia del Plan se mantendrá de forma indefinida mientras no se apruebe uno posterior.

### **7.3. Informe final**

Los responsables de los grupos operativos, elaborarán un informe de la actuación de los grupos, o incluso si se ha producido un conato de éstas.

A la vista de estos informes, el Director de la Actuación, elaborará un informe final donde se contemplé la valoración de la intervención y un análisis de las causas y efectos producidos

### **7.4. Programa de ejercicios de adiestramiento a los grupos de actuación**

Un ejercicio de adiestramiento consiste en la alerta de únicamente una parte del personal y medios adscritos al Plan (por ejemplo un grupo de actuación, un turno del personal ,...)

Así como el simulacro se plantea como una comprobación de la operatividad del Plan en conjunto, el ejercicio se entiende más como una actividad que trata de que los diferentes grupos y personas se familiaricen con los equipos y técnicas que habrían de utilizar en caso de emergencia. Por otra parte, el realizarse en grupos más reducidos, acontece un elemento más ágil que el simulacro para la verificación parcial del funcionamiento del Plan.

El Director del Plan de Emergencias, con ayuda del Director de la Actuación y de acuerdo con el Jefe de cada grupo de actuación (bomberos, Ertzaintza, etc) preparará, de acuerdo con el

Plan anual de actividades, unos ejercicios en los cuales los miembros del grupo hayan de utilizar todos los medios necesarios en caso de emergencia.

El ejercicio se realizará en la fecha y hora especificadas, procediendo a continuación a la evaluación de la eficacia de las actuaciones. Después del ejercicio, los miembros de cada grupo intercambiarán impresiones y sugerencias para tratar de mejorar la operatividad del Plan. Aquellas que según el Jefe de grupo puedan ser una mejora substancial, serán incorporadas al Plan tan pronto como sea posible.

### **7.5. Simulacros**

#### **a) Generalidades**

Un simulacro consiste en la activación simulada del Plan en su totalidad para tratar de comprobar, que funciona tanto con respecto al material como al personal:

- El funcionamiento y efectividad de los sistemas de avisos a la población y transmisiones.
- La rapidez en la respuesta de los grupos de actuación y de la aplicación de medidas de protección.
- El funcionamiento (en condiciones ficticias) de las medidas de protección y una primera evaluación de su eficacia.

Los simulacros previstos han de considerar como mínimo los aspectos siguientes:

- Establecimiento de un escenario incidental
- Niveles de activación de simulacros (nivel de progresión)
- Activación según la emergencia prevista y correlación de medios a desplegar.
- Coordinación de los comandantes (mandos)
- Análisis posterior del grado de eficacia con valoración de posibles correcciones y mejoras.

#### **b) Periodicidad**

Se habrá de realizar como mínimo un simulacro al año. Se aconseja además, que se realicen en estaciones climáticas adecuadas.

## 8. RECOMENDACIONES

En la actualidad se recomienda disponer de los siguientes medios materiales:

- Extintores
- Elementos de seguridad al agua (aros y lanchas salvavidas).
- Disponer de alguna ambulancia en el puerto (principalmente en la época de verano).

**ANEXO Nº1**  
**PLANOS**

## ÍNDICE DE PLANOS

1. PLANO DE SITUACIÓN
2. BATIMETRÍA
3. USOS GLOBALES
4. ACCESOS, VIALES INTERIORES Y VIAS DE EVACUACIÓN
- 5.-UBICACIÓN DE MEDIOS DE PROTECCIÓN
- 6.-ÁREAS O SECTORES DE RIESGO