

03 Instrucciones técnicas



3.1. Estancia del buque en el puerto

3.1.1. Objeto de la instrucción técnica

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

3.1.2. Responsables de su cumplimiento

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

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

3.1.3. Residuos procedentes del buque

Los residuos sólidos (anexos V y VI del Convenio MARPOL 73/78) y líquidos (anexos I, II y IV⁵⁰ del Convenio MARPOL 73/78) generados por el buque, con excepción de los residuos de carga y los residuos relacionados con el cargamento (Instrucción Técnica nº 6), se entregarán al Servicio MARPOL, de conformidad con el Plan de recepción y manipulación de desechos del buque del puerto o instalación.

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

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

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



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

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

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

No se depositarán bengalas ni otras señales pirotécnicas en los contenedores de residuos. Las bengalas y señales pirotécnicas caducadas deberán ser devueltas al proveedor o fabricante^{51, 52}.

3.1.4. Vertidos procedentes de buques

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

1. Para los buques construidos antes de 2009 la gestión del agua de lastre será:
 - Con capacidad de agua de lastre entre 1.500 m³ y 5.000 m³, deberá cumplir con la regla D-1 y cumplir con la regla D-2 hasta el 2014.

- Con una capacidad de agua de lastre inferior a 1.500 m³ o superior a 5.000 m³ deberán cumplir con la regla D-1 y con la regla D-2 hasta 2016.
2. Para buques construidos en el 2009 o posterior:
 - Con una capacidad de lastre inferior a 5.000 m³ habrán de llevar a cabo una gestión del agua de lastre que cumpla con la regla D-2.
 - Con una capacidad igual o superior a 5.000 m³ deberá cumplir con la regla D-1 y con la regla D-2 hasta 2016.
 3. Para los buques construidos en el 2012 o posterior:
 - Con una capacidad igual o superior a 5.000 m³ deberán cumplir con la regla D-2.

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

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

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

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



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

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

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

3.1.5. Emisiones procedentes de buques

Los buques atracados o fondeados en el puerto de A Coruña no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10% en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida⁵⁷.

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

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

Asimismo, de conformidad con lo establecido por el citado anexo VI, debe mantenerse informado de los reconocimientos que le son de aplicación y garantizar que el equipo, los sistemas, los accesorios, las instalaciones y los materiales cumplen plenamente las prescripciones aplicables. En este sentido el buque debe disponer del Certificado Internacional de prevención de la contaminación atmosférica⁵⁸ vigente y mantenerlo a disponibilidad de la Autoridad Portuaria cuando le sea requerido.

La Autoridad Portuaria de A Coruña fomenta la adopción de buenas prácticas ambientales en buques a través de las bonificaciones en la tasa portuaria del buque⁵⁹ (véase apartado 1.7 **Bonificaciones Ambientales**, del capítulo 1).

3.1.6. Desguace de buques

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

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

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

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