



Puerto Bahía de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**INSTRUCCIONES PARA LA GESTIÓN Y ORDENACIÓN DEL
TRÁFICO PESADO EN LAS ÁREAS DE PRÍNCIPE FELIPE, DIQUE
NORTE E ISLA VERDE INTERIOR**

*Área de Operaciones Terrestres
Octubre 2024*

CSV : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JUAN JOSÉ AGUILAR PACHECO | FECHA : 29/10/2024 13:55 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(2) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 29/10/2024 14:37 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(3) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 30/10/2024 14:35 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35





ÍNDICE

1 OBJETO 3

2 ALCANCE..... 3

3 DEFINICIONES..... 3

4 MARCO NORMATIVO 4

5 ÁMBITO DE APLICACIÓN 5

6 ACCESO A ZONAS DE EMBARQUE-DESEMBARQUE RO-RO..... 6

7 NORMAS DE USO DE LAS ÁREAS DE PRÍNCIPE FELIPE, DIQUE NORTE E ISLA VERDE INTERIOR 7

8 OPERATIVA DE TRÁFICO PESADO EN LAS ÁREAS DE PRÍNCIPE FELIPE, DIQUE NORTE E ISLA VERDE INTERIOR..... 9

9 EXPEDIENTES Y SANCIONES 13

10 COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS 13

11 INCIDENCIAS EN LA TRANSMISIÓN DE LISTAS DE CARGA Y LA GESTIÓN DE LAS RMTs. 14

 11.1 Plan de contingencia SLCD/SRMT 15

 11.2 Plan de contingencia incidencias en barrera acceso exclusivo ro-ro a TTP 1 15

12 RESPONSABILIDADES 15

13 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES 18

14 DISTRIBUCIÓN DE LA INSTRUCCIÓN..... 20

15 ENTRADA EN VIGOR 20

16 FECHA DE APROBACIÓN..... 20

17 REVISIÓN DE LA OPERATIVA..... 20

Anexo I: Planos

Anexo II: Procedimiento de embarque de una UTI en buques ro-pax o ro-ro tras la puesta en operación del SRMT en el Port Community System del PBA

Anexo III: Procedimiento para el seguimiento y control de las licencias para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías mediante operativa ro-ro en el PBA

Anexo IV: Riesgos generales de las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior





1 OBJETO

El objeto de la presente instrucción es describir la sistemática establecida para la gestión y ordenación del tráfico pesado (UTIs y mafis) en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior. Asimismo, la presente instrucción afecta a la gestión de los vehículos en régimen de mercancías en estas áreas.

El objetivo es controlar y garantizar el acceso del tráfico pesado a las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior en el Puerto Bahía de Algeciras (PBA), en condiciones de seguridad, cumpliendo con la normativa vigente al respecto y adaptándose a las necesidades de explotación de las instalaciones portuarias.

2 ALCANCE

La instrucción es de aplicación a las compañías navieras, empresas estibadoras, empresas transportistas y operadores logísticos que presten sus servicios en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior, así como aquellas empresas que puedan verse implicadas en las actividades de embarque y desembarque de tráfico pesado tales como empresas de limpieza y reparaciones.

3 DEFINICIONES

A los efectos de este documento se definen expresamente los términos fundamentales que se relacionan a continuación:

- **UNIDAD DE TRANSPORTE INTERMODAL (UTI):** Se entiende por UTI, todo equipamiento, autopropulsado o no, adecuado para el transporte intermodal de mercancías. Será acompañada si viaja con el conductor. Se incluyen como UTI los siguientes equipamientos ro-ro: camión articulado, camión rígido (UCC), tren de carretera, remolques, semirremolques (SR), plataformas, cabeza tractora, furgón, roll trailer y otros equipos.
- **MAFI:** cabeza tractora específica para la estiba y desestiba de remolques en los buques ro-ro/ro-pax. El operario de la grúa mafi es un estibador, es decir, un especialista en la conducción de esta maquinaria para poder dejar la carga en posiciones del buque que suelen ser de gran dificultad.
- **TRÁFICO PESADO:** hace referencia al tráfico de grandes vehículos diseñados para el transporte de mercancías. El término engloba tanto a las UTIs como a los mafis.
- **VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA (VEHREGMER):** vehículos transportados como mercancía, sin conductor-pasajero y que, por tanto, solo podrá ser manipulado por los estibadores para su carga/descarga exclusiva en buques ro-ro.





- **BUQUE RO-PAX:** buque de pasaje que transporta más de 12 pasajeros y que cuenta con espacios de carga de transporte rodado o bien espacios de categoría especial. Una de sus potenciales aplicaciones es el Short Sea Shipping con el principal objetivo de rentabilizar los viajes al combinar transporte de carga rodada y transporte de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. De vital importancia, que estos buques dispongan de medios de acceso adecuados (rampas de acceso) que sirvan como prolongación de la red viaria para los vehículos que entran y salen del buque por sus propios medios.
- **BUQUE RO-RO:** buque que transporta especialmente cargamento rodado, así como un número máximo de pasajeros acorde con la normativa marítima vigente. Se centra en el transporte de UTIs y VEHREGMER. Al igual que en los buques Ro-Pax, es de vital importancia que estos buques dispongan de medios de acceso adecuados (rampas de acceso) que sirvan como prolongación de la red viaria para los vehículos que entran y salen del buque por sus propios medios (roll-on/roll-off).
- **OPERADOR ECONÓMICO RESPONSABLE DE LA MERCANCÍA:** Operador Logístico - OL / Representante Aduanero - RA que tiene la libre disposición de la UTI, gestiona la Relación por Medio de Transporte (RMT) y asume la responsabilidad de la salida ro-ro de las mercancías.
- **RELACIÓN POR MEDIO DE TRANSPORTE (RMT):** relación de declaraciones y autorizaciones de embarque correspondientes a una UTI y a un embarque determinado emitidas por Aduanas.
- **ÁREAS DE TRÁFICO PESADO (ATP):** parkings dentro del recinto portuario destinados al estacionamiento de UTIs de importación/exportación/TH. Las ATP han sido segregadas en tres áreas:
 - Área 1 – Terminal de Tráfico Pesado IVI – TTP-1 → Exclusiva tráfico de importación
 - Área 2 – Terminal de Tráfico Pesado IVE - TTP-2 → Exclusiva tráfico de exportación
 - Área 3 – Parking Transporte Horizontal – TH → Exclusiva tráfico de transporte horizontal

4 MARCO NORMATIVO

- 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.
- Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), adoptadas el 12 de diciembre de 2002 mediante Resolución 2 de la Conferencia de Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Convenio SOLAS 1974).





- Reglamento 725/2004/ CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo, relativo a la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
- Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo. Esta normativa traspone la Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo al ordenamiento jurídico español y desarrolla las medidas que en ella se recogen, en particular las relacionadas con el establecimiento de unas reglas básicas aplicables al sistema portuario español, la definición de un mecanismo para la aplicación de dichas reglas y el diseño e implantación de los adecuados mecanismos de monitorización de su cumplimiento.
- Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004 sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas.
- Orden Ministerial FOM/3769/2007, de 14 de noviembre, que modifica la Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general y que detalla el Documento Único de Escala, en cuyo apéndice 4 se recoge la lista de pasajeros conforme al formulario FAL-OMI 6 "Lista de Pasajeros" previsto en el artículo 4 del Real Decreto 1249/2003, de 3 de octubre, debiéndose asegurar por parte del declarante que la información esté actualizada y a disposición de la Capitanía Marítima y de la Policía para que el buque pueda ser despachado de acuerdo con la normativa vigente.
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.
- Plan de Coordinación de Actividades Empresariales de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, de mayo de 2015, y procedimiento para su desarrollo y aplicación.

5 ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes instrucciones son de aplicación a las operaciones de embarque/desembarque de tráfico pesado que se realicen en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior:





Fig. 1: Áreas de embarque/desembarque

Cada una de las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior se subdividen, a su vez, en zonas de embarque/desembarque y dispondrán de un área destinada a los VEHREGMER, tal y como se puede observar en el **Anexo I**. Asimismo, se pueden distinguir las zonas comunes de uso prioritario para estibadoras y navieras.

6 ACCESO A ZONAS DE EMBARQUE-DESEMBARQUE RO-RO

Se permitirá el acceso a las zonas de embarque/desembarque de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior en el PBA de los siguientes medios:

- Personales:
 - Personal acreditado de los consignatarios y/o compañías navieras.
 - Tripulaciones.
 - Personal acreditado de las empresas de aprovisionamiento y avituallamiento.
 - Personal acreditado de las empresas de recogida de residuos MARPOL.
 - Personal acreditado de las empresas de reparaciones.
 - Personal acreditado de las empresas de mantenimiento.
 - Personal acreditado de las empresas de limpieza.
 - Personal acreditado de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.
 - Personal acreditado de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
 - Personal acreditado de Capitanía Marítima.
 - Personal acreditado de las compañías estibadoras.
 - Personal acreditado de la Sociedad de Estiba del Puerto Bahía de Algeciras.
 - Personal acreditado de las empresas transitarias.

*Instrucciones para la gestión y ordenación de tráfico pesado
en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior*

6

CSV : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JUAN JOSÉ AGUILAR PACHECO | FECHA : 29/10/2024 13:55 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(2) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 29/10/2024 14:37 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(3) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 30/10/2024 14:35 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35





- Personal acreditado de la Corporación de Prácticos.
 - Personal acreditado de Sasemar.
 - Transportistas.
 - Empresas auxiliares para inspección del estado de las UTIs.
 - Personal de la APBA o autorizado/contratado por esta.
- **Mecánicos (estrictamente necesarios para el ejercicio de sus funciones):**
- Mafis u otros elementos mecánicos de las compañías estibadoras.
 - Cabezas tractoras de línea (no mafis).
 - UTIs declaradas en la lista de carga/descarga correspondiente al embarque/desembarque correspondiente.
 - Vehículos en régimen de mercancía.
 - Vehículos autorizados de las empresas de aprovisionamiento y avituallamiento.
 - Vehículos autorizados de las empresas de recogida de residuos MARPOL.
 - Vehículos autorizados de las empresas de reparaciones.
 - Vehículos autorizados de las empresas de mantenimiento.
 - Vehículos autorizados de las empresas de limpieza.
 - Vehículos autorizados de las empresas auxiliares para inspección del estado de las UTIs.
 - Vehículos autorizados de las empresas/personal acreditado.
 - Vehículos autorizados por la APBA.

7 NORMAS DE USO DE LAS ÁREAS DE PRÍNCIPE FELIPE, DIQUE NORTE E ISLA VERDE INTERIOR

Cualquier usuario que acceda a las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior deberá extremar las condiciones de seguridad al encontrarse en un área de trabajo de alta peligrosidad por la confluencia de múltiples usuarios y diferentes operativas.

Los usuarios se comprometen a cumplir con las siguientes indicaciones:

- Con independencia del cumplimiento del límite de velocidad establecido, los conductores deberán adoptar las máximas medidas de precaución, evitando cualquier maniobra de peligrosidad al resto de usuarios de la zona, especialmente en los siguientes casos:
- Confluencia con otros usuarios en maniobras.
 - Cuando la calzada se encuentre ocupada por obras o por algún obstáculo que dificulte la circulación.
 - Cuando la zona destinada a los peatones obligue a estos a circular muy próximos a la calzada o, si no existe, sobre la propia calzada.
 - Cuando no exista visibilidad suficiente por obstáculos, condiciones meteorológicas adversas u otros motivos.





- Cuando las condiciones del pavimento no sean favorables.
- En los cruces/intersecciones no señalizados con paso con prioridad.
- Con los vehículos detenidos momentáneamente por necesidad de la operativa.
- Cuando coincida la carga/descarga de varios buques en el mismo tramo horario.

➤ **NO está permitido:**

- La circulación de vehículos que no reúnan todas y cada una de las condiciones que a tal efecto establece la Ley de Seguridad Vial y Reglamento General de Circulación, igualmente, todo conductor vendrá obligado a llevar la documentación del vehículo y la personal establecida en dichos textos y demás disposiciones de aplicación.
- Interferir en la operativa de estiba/desestiba.
- La manipulación de las UTIs para su apertura.
- La parada y el estacionamiento de las UTIs con las puertas abiertas, independientemente de que las unidades estén vacías o cargadas.
- Superar los límites de velocidad.
- Realizar cualquier maniobra repentina que pueda poner en peligro al resto de usuarios de la zona.
- El estacionamiento fuera de las zonas delimitadas para la categoría del vehículo según **Anexo I**.
- La parada y el estacionamiento de vehículos en los cantiles de los muelles y/o en la zona de maniobras.
- Que los usuarios instalen/retiren/modifiquen la señalética de la zona.
- La circulación de patinetes.
- El acceso de cualquier persona/vehículo no contemplado en el apartado 6 de la presente instrucción.
- Cualquier otra operativa prohibida descrita en las presentes instrucciones.

➤ **Cabezas tractoras de línea (no mafis):**

- El acceso de las cabezas tractoras de línea (no mafis) a la zona de embarque para la retirada de SR, se realizará una vez que se produzca la descarga del buque. Asimismo, la retirada del SR se producirá de acuerdo con las ventanas temporales marcadas en el siguiente apartado.
- Las cabezas tractoras de línea (no mafis) deberán posicionarse en los lugares establecidos para ello, fuera de la zona de maniobras, sin interferir en las





operaciones de carga/descarga, amarre/desamarre y/o cualquier otra operación relacionada con el buque.

- En caso de que los conductores de las cabezas tractoras (no mafis) necesiten bajar de sus cabinas en la zona de embarque, deberán colocarse los EPIS necesarios (chaleco reflectante).
- Queda prohibido la parada o el estacionamiento de los vehículos particulares autorizados a acceder a las zonas de embarque/desembarque ro-ro fuera de la zona designada según **Anexo I**.
- Ante una situación de peligro, el usuario implicado deberá instalar las señales circunstanciales de emergencia de forma inminente y sin autorización previa.
- En caso de que cualquier empresa auxiliar necesite realizar trabajos en el ámbito de actuación de la presente instrucción, las empresas encargadas del servicio deberán balizar y acotar la zona de realización de los trabajos para que estos se lleven a cabo en estrictas condiciones de seguridad. **Se tendrá especial atención en los trabajos de reparación de SR, cuya señalización deberá ser claramente visible por transportistas, acarreadores y empresas estibadoras.**
- Los vehículos auxiliares de las empresas autorizadas a acceder a la zona ro-ro deberán disponer en todo momento de las luces de señalización prioritaria. Asimismo, deberán estacionar de forma segura, sin interferencias en el área de operaciones.

8 OPERATIVA DE TRÁFICO PESADO EN LAS ÁREAS DE PRÍNCIPE FELIPE, DIQUE NORTE E ISLA VERDE INTERIOR

La APBA controlará que se cumplan las anteriores condiciones y permitirá el acceso a las zonas de embarque/desembarque del Muelle Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior dentro de los plazos que se estipulan a continuación:

I. Envío de la “lista de carga”:

La compañía naviera deberá enviar, para cada salida de buque, la lista de carga con la relación de UTIs que embarcará en el buque en cuestión. La APBA recibirá la lista de carga **hasta 1 hora antes** de la hora programada de salida del buque.

II. Gestión de la “RMT”:

El OL realizará el alta de la RMT en el SRMT cumplimentando los campos necesarios (ver **Anexo II**: “Procedimiento de embarque de una UTI en buques ro-pax o ro-ro tras la puesta en operación del SRMT en el Port Community System del PBA”).





El OL podrá gestionar la RMT **hasta 1 hora antes** de la hora programada de salida del buque, momento en el cual se cerrarán automáticamente todas aquellas RMTs que cumplan con los requisitos necesarios.

III. Apertura de ventana de acceso a zona de embarque ro-ro:

- **SR y MMPP:** se abrirá la ventana de acceso a las zonas de embarque 6 horas antes de la hora programada de salida del buque.
- **Restos de UTIs:** se abrirá la ventana de acceso 2 horas antes de la hora programada de salida del buque.

IV. Cierre de ventana de acceso a zona de embarque ro-ro:

- **SR y MMPP:** se cerrará la ventana de acceso a las zonas de embarque ½ hora antes de la hora programada de salida del buque.
- **Resto de UTIs:** se cerrará la ventana de acceso a las zonas de embarque ½ hora antes de la hora programada de salida del buque.

V. Secuencia gráfica de tiempos de embarque tráfico pesado en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior e integración servicios Teleport:

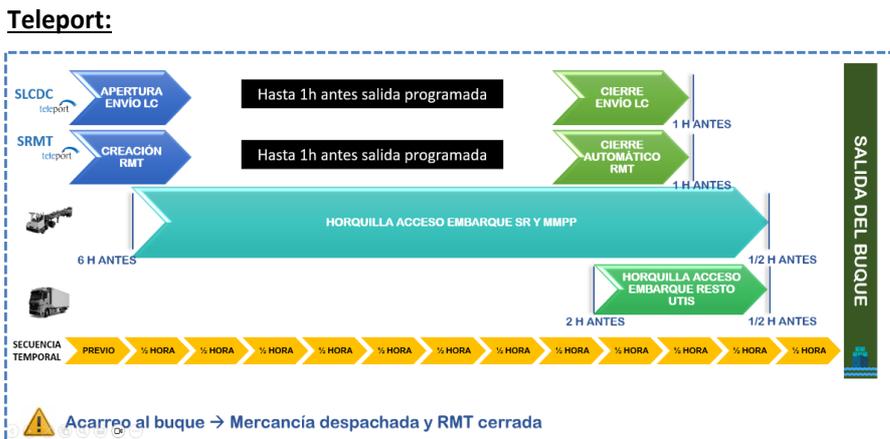


Fig. 2: Secuencia gráfica de tiempos de embarque ro-ro en las áreas Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior e integración servicios Teleport (LISTAS DE CARGA y SRMT)

VI. Vehículos en régimen de mercancías:

Dispondrán de ventanas de acceso/retirada de las zonas de embarque/desembarque limitadas a un periodo de 24h con respecto a la salida/llegada del buque.





Dada la sensibilidad de este tipo de tráfico, dispondrán de una zona exclusiva para su estacionamiento en el área de embarque/desembarque.

Al igual que las UTIs, los VEHREGMER deben estar incluidos en la lista de carga con sus respectivas RMTs cerradas y despachadas para su acceso al buque.

VII. Contenedores destinados al traslado de Residuos Sólidos Urbanos (RSU):

Los contenedores destinados al traslado de Residuos Sólidos Urbanos deben cumplir las siguientes medidas para evitar contaminaciones:

- ✓ Requisitos de estanqueidad necesarios y suficientes para asegurar que no se produzcan vertidos ni derrames de lixiviados ni de ningún otro producto transportado en los contenedores, en la operativa de carga/descarga y en su posterior traslado a vertedero.
- ✓ Los contenedores no se pueden depositar directamente sobre el suelo, sino que deben permanecer sobre la batea y siempre dentro de las ventanas horarias establecidas en las presentes instrucciones. En el caso de la línea ro-ro con destino a Ceuta, sólo podrán permanecer en la zona de embarque/desembarque del Muelle Príncipe Felipe, un máximo de 4 horas desde el atraque del buque en la descarga, y un máximo de 4 horas antes de la salida estimada del buque en la carga.
- ✓ En caso de vertido accidental, los responsables del traslado de estos contenedores de RSU deberán proceder a la limpieza de toda la zona afectada a la mayor brevedad posible. En el caso de que no se lleve a cabo esta limpieza en un plazo razonable, la Autoridad Portuaria procederá a su ejecución siendo el importe de los gastos a cargo de los mencionados responsables.

VIII. Mercancías Peligrosas

Cualquier UTI cuyo contenido esté catalogado como “Mercancías Peligrosas” y, por tanto, presente un riesgo para la salud, la seguridad o el medio ambiente, deberá ser estacionada en la zona asignada para ello en el **Anexo I**.

El acarreo de las mercancías peligrosas para el acceso/salida de la zona de embarque será realizado directamente por las cabezas tractoras de línea debiendo así los transportistas de cumplir con los requisitos establecidos para ello.

La naviera habrá de informar a los transportistas, operadores de las cabezas tractoras de línea, de los requisitos de acceso y salida de la zona de embarque/desembarque ro-ro.





IX. Retirada de unidades desembarcadas:

Acorde con la operativa y atendiendo a un criterio de horario comercial de los operadores diferenciamos las siguientes ventanas horarias para la retirada de unidades desembarcadas en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior:

a. Criterio general – Llegada buque en horario comercial (desde las 08:00h hasta las 22:00h).

Las unidades que vayan desembarcando, podrán estacionarse en las zonas establecidas para ello. No obstante, las UTIs deberán ser retiradas de las zonas de desembarque por sus propios medios, salvo aquellas que correspondan a las empresas estibadoras o transportistas debidamente autorizadas por la APBA, en un plazo máximo de **6 horas** a contar desde la hora de llegada del buque pudiendo ser estacionados en la TTP 1.

b. Criterio particular – Llegada buque en horario no comercial (desde las 22:00h hasta las 08:00h).

Las unidades que vayan desembarcando, podrán estacionarse en las zonas establecidas para ello. No obstante, las UTIs deberán ser retiradas de las zonas de desembarque por sus propios medios, salvo aquellas que correspondan a las empresas estibadoras o transportistas debidamente autorizadas por la APBA, en un plazo máximo de **8 horas** a contar desde la hora de llegada del buque pudiendo ser estacionados en la TTP 1.

X. Retrasos y cancelaciones de salidas

En el caso de que el buque vaya con retraso con respecto a la hora programada de salida del Puerto de Algeciras, la ventana de acceso de las UTIs a la zona de embarque se cerrará cuando se produzca el atraque del buque en el puerto.

Si el retraso en el que pueda incurrir el buque supera 1 hora, la APBA no garantiza la disponibilidad de atraque.

En caso de que se produzca la cancelación de la salida de un buque, la compañía naviera estará obligada a notificarlo a la empresa estibadora, a las empresas transportistas y a los operadores económicos afectados de forma inmediata.

La operativa será la siguiente:

Desde Tánger Med/Ceuta:

- No se abrirá la ventana de acceso a la zona de embarque hasta que no se realice la salida real del buque del puerto de origen. En caso de retrasos superiores a una hora, la apertura de la ventana de acceso a la zona de embarque se producirá a la llegada del buque.





Desde Algeciras:

- Las UTIs que estuvieran en la lista de carga por horario/buque dentro de la zona de embarque, deberán abandonar el área de embarque hasta el nuevo horario previsto si así se exigiera por parte de la APBA por motivos de explotación.
 - *Para el caso particular de los SR, serán las empresas estibadoras las encargadas de retirar aquellos que estuvieran en la lista de carga para ese buque y dentro del área de embarque, trasladándolos a la TTP 2 e imputando los costes de dicho acarreo a las navieras correspondientes.*

XI. Programación de los servicios:

La programación de los servicios de la línea marítima Algeciras-Tánger Med / Algeciras-Ceuta en las áreas ro-ro de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior será establecida entre las compañías navieras y la APBA en cada caso.

9 EXPEDIENTES Y SANCIONES

El incumplimiento de los plazos y acciones descritos en el presente procedimiento podrán dar lugar a la aplicación de la Tasa T-6 “Tasa por utilización especial de zona de tránsito” sin menoscabo del posible expediente sancionador, de acuerdo con lo dispuesto para el régimen de infracciones en el Artículo 305 y siguientes del 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 así como al traslado del equipamiento móvil al lugar designado por la Dirección de la APBA siendo a cargo del operador económico responsable los gastos ocasionados por ello.

Asimismo, el incumplimiento de las medidas indicadas dará lugar a la incoación del correspondiente expediente sancionador, de acuerdo con lo dispuesto para el régimen de infracciones en el artículo 305 y siguientes del 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.

10 COMUNICACIÓN DE INCIDENCIAS

La operativa del sistema puede presentar incidencias, las cuales serán registradas y atendidas por la APBA o por las entidades que haya asignado a la atención del sistema.

Ante cualquier duda operativa sobre las presentes instrucciones, siempre pueden contactar con el Área de Operaciones Terrestres de la APBA:





- Vía email: operacionesterrestres@apba.es
- Vía telefónica: 956 58 54 73

Cada compañía naviera designará un responsable que será el encargado de actuar como interlocutor para comunicar cualquier incidencia ocurrida en el proceso de embarque de tráfico pesado.

Cada empresa estibadora designará un responsable que será el encargado de actuar como interlocutor para comunicar cualquier incidencia ocurrida en el proceso de embarque de tráfico pesado.

11 INCIDENCIAS EN LA TRANSMISIÓN DE LISTAS DE CARGA Y LA GESTIÓN DE LAS RMTs

Ante cualquier incidencia que se pudiera producir en la gestión de las listas de carga, el usuario se deberá dirigir al *Centro de Servicios al Usuario (CSU) de Teleport* en el siguiente horario:

- 08:00 a 20:00 horas, de lunes a viernes, no festivos.
- 08:00 a 14:00 horas, sábados, domingos y festivos.

Esta Autoridad Portuaria ofrece varios métodos de comunicación con el *Centro de Servicios al Usuario (CSU) de Teleport*:

- **Portal de incidencias:** <https://jira.prodevelop.es/servicedesk/customer>
- Vía telefónica: 935 133 550.
- Vía email: incidencias.teleport@apba.es

Independientemente del método de comunicación utilizado, la incidencia siempre quedará registrada en el *Portal de incidencias* de forma que, tanto el usuario como la APBA, tendrán plena trazabilidad sobre la resolución de la incidencia.

Requisitos imprescindibles para la atención y resolución de la incidencia:

- Que los datos del usuario de *Teleport* se encuentren actualizados en la plataforma. De vital importancia, disponer de correo electrónico actualizado.
- Que el usuario esté registrado en el *Portal de incidencias*.

No se atenderán incidencias que no cumplan con los dos requisitos anteriores.





11.1 Plan de contingencia SLCD/SRMT

En caso de caídas/incidencias confirmadas a través del CSU del Port Community System del PBA con impacto en la operativa del tráfico ro-ro, el *Centro de Control* activará el plan de contingencia enviando una comunicación a las navieras según el servicio afectado.

Mientras se resuelve la incidencia, las navieras deberán proceder de la siguiente manera:

- **Incidencia en el SLCD:** envío de la lista de carga vía email (control@apba.es) y realización del proceso de validación de despacho de la mercancía haciendo uso de la documentación de despacho que aportan los operadores.
- **Incidencia en el SRMT:** realización del proceso de validación de despacho de la mercancía haciendo uso de la documentación de despacho que aportan los operadores.

Una vez resuelta la incidencia, el *Centro de Control* enviará una comunicación a las navieras informando sobre la desactivación del plan de contingencia y reestableciendo la funcionalidad del servicio afectado a través de Teleport.

11.2 Plan de contingencia incidencias en barrera acceso exclusivo ro-ro a TTP 1

En caso de incidencias en la barrera de acceso exclusivo ro-ro a la TTP-1 de impacto en la operativa y confirmadas a través del adjudicatario para la “prestación del servicio comercial de estacionamiento de vehículos pesados y servicios complementarios al transportista en el Puerto Bahía de Algeciras”, la APBA ampliará **una hora** la ventana de acceso de la zona de embarque/desembarque para la finalización de la operativa.

12 RESPONSABILIDADES

➤ Es responsabilidad de las compañías navieras:

- Es responsabilidad de las compañías navieras informar a los transportistas, operadores de las cabezas tractoras de línea, de los requisitos de acceso y salida de la zona de embarque/desembarque ro-ro.
- Seguir las actuaciones descritas en el presente documento en cuanto a la generación de listas de carga y su envío a través de la plataforma Teleport.
- Es responsabilidad de las compañías navieras verificar que las RMTs se encuentren debidamente **cerradas y despachadas** en el SRMT de Teleport previamente al acceso al **buque** de las UTIs vinculadas.
- Seguir las instrucciones descritas en el Plan de Contingencia de SLCD/SRMT.





- Es responsabilidad de las compañías navieras notificar a Teleport el informe de carga, pudiendo obtener en el Servicio de Lista de Carga el contraste entre el informe y la lista de carga correspondiente.
- En el caso del transporte de RSU, es responsabilidad de las compañías navieras, de acuerdo con el **punto 8.VII** de estas instrucciones, verificar la completa estanqueidad de los contenedores, no pudiendo desembarcar unidades que presenten fugas o derrames de lixiviados.
- Colaborar en todo momento con el personal del Área de Operaciones Terrestres y del Área de Seguridad y Protección Portuaria que controla las actividades desarrolladas en estas áreas.

➤ **Es responsabilidad de las empresas estibadoras:**

- Preparar los embarques y desembarques de SR siguiendo las actuaciones descritas en este documento.
- La gestión y ordenación de la zona de embarque/desembarque ro-ro del Muelle Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior será responsabilidad de las empresas estibadoras, debiendo disponer el personal mínimo necesario para realizar dichas funciones de acuerdo con las instrucciones recibidas de las compañías navieras con las que contraten sus servicios.
- Retirar los SR y los VEHREGMER de las zonas de embarque/desembarque en los plazos establecidos en el presente documento.
- Respetar las áreas establecidas para la ubicación de las cabinas de control y aseos instaladas en las zonas ro-ro de acuerdo con las instrucciones de la APBA y que deberán ser responsable de su limpieza.
- La limpieza de los medios mecánicos vigentes así como de las instalaciones ubicadas junto al embarque, cabinas de control y aseos, debiendo disponer de un registro de estas actividades de limpieza. Deberá realizarse la limpieza y desinfección de los mismos con la frecuencia necesaria para garantizar su uso higiénico.
- En el caso del transporte de RSU, es responsabilidad de las empresas estibadoras, observar la operativa descrita en el **punto 8. VII** de estas instrucciones en el traslado y estacionamiento de los contenedores.
- Colaborar en todo momento con el personal del Área de Operaciones Terrestres y del Área de Seguridad y Protección Portuaria que controla las actividades desarrolladas en estas zonas.





- El estacionamiento en el área ro-ro de los mafis (o tractoras) dedicados exclusivamente a la operativa de embarque y desembarque de SR en los buques ro-ro, estando totalmente prohibida la utilización del área a otras cabezas tractoras para uso distinto a este.
- Será responsabilidad de las empresas estibadoras existentes en la operativa de carga/descarga de buques ro-ro, el establecer un espacio seguro de circulación de acuerdo con la señalización horizontal establecida.
- Seguir las instrucciones descritas en el Plan de Contingencia ante incidencias en la barrera de acceso exclusivo ro-ro a la TTP 1.
- Dar cumplimiento al “Procedimiento para el seguimiento y control de las licencias para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías mediante operativa ro-ro el Puerto Bahía de Algeciras” - **Anexo III**.

➤ **Es responsabilidad de las empresas transportistas y de los operadores económicos:**

- La gestión de la RMT asociada en todo momento a la matrícula y al número de viaje de la naviera en la que embarcará la UTI a través de la plataforma Teleport.
- Desenganchar, en su caso, los SR en las zonas designadas para ello y en los plazos establecidos.
- Estacionar las cabezas tractoras en los lugares establecidos para ello.
- Ordenar el acceso a las zonas de embarque/desembarque y la retirada de las UTIs en los plazos establecidos en el presente documento.
- El acarreo de las mercancías peligrosas para el acceso/salida de la zona de embarque mediante las cabezas tractoras de línea debiendo así los transportistas de cumplir con los requisitos de acceso/salida de la zona de embarque.
- Colaborar en todo momento con el personal del Área de Operaciones Terrestres y del Área de Seguridad y Protección Portuaria que controla las actividades desarrolladas en estas zonas.

➤ **Es responsabilidad de las empresas auxiliares:**

- Ejecutar los trabajos propios en el tiempo mínimo indispensable y en estrictas condiciones de seguridad y limpieza cumpliendo en todo momento con los requisitos exigidos por la Oficina de Coordinación de Obras y Actividades Empresariales de la APBA.





➤ **Es responsabilidad de la APBA:**

- El mantenimiento activo de la plataforma de TELEPORT así como establecer/activar/desactivar los planes de contingencia necesarios para garantizar el servicio.
- El mantenimiento de la calzada en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación así como del mantenimiento de la señalética de la zona.
- Ordenación de espacios asignados a las distintas actividades de embarque y desembarque de tráfico pesado.
- Velar por el cumplimiento de las presentes instrucciones.

13 COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES

El 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 en su artículo 65.1 que:

“A los efectos previstos en este apartado, corresponderá a los titulares de concesiones y autorizaciones el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades empresariales en calidad de titulares del centro de trabajo. En los espacios no otorgados en régimen de concesión o autorización, el consignatario que actúe en representación del armador responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación durante las maniobras de atraque, desatraque y fondeo del buque, y en general durante la estancia del mismo en el puerto salvo para las operaciones de carga, estiba, desestiba, descarga o transbordo de mercancías o de embarque o desembarque de pasajeros. Si se realizan estas operaciones o las de entrega, recepción, almacenamiento, depósito y transporte horizontal de mercancías en espacios no otorgados en concesión o autorización, responderá del cumplimiento de las obligaciones de coordinación la empresa prestadora del servicio correspondiente”.

No obstante, dado que se produce, o puede producirse, concurrencia con trabajadores de la APBA, a iniciativa del consignatario, de la empresa prestadora del servicio correspondiente o de la empresa autorizada, la APBA facilitará la información y las instrucciones adecuadas en relación con los riesgos que pudieran derivarse de la actividad desarrollada por sus trabajadores o por los de sus empresas contratistas, así como de las medidas a adoptar en caso de que se produzca una emergencia (ver **Anexo IV** Documento de Riesgos Generales).

Por último, cada una de las empresas concurrentes tendrán el deber de colaborar en el desarrollo de la coordinación, aportando a la APBA la información de los riesgos generados y proyectados a terceros con la finalidad de poder recopilar y distribuir nuevamente toda la información generada. Esta información deberá hacerse a llegar a todos los trabajadores que accedan a la zona ro-ro a través de sus propias empresas. Igualmente deberán desarrollar las





actuaciones que se consideren oportunas para una correcta coordinación de las actividades empresariales.

En este sentido y de manera no exhaustiva se relaciona el personal que puede acceder a la zona para el desarrollo de las actividades que se realizan en la misma:

Relacionados con los buques atracados (dependientes del consignatario):

- Consignatarios y/o navieros.
- Tripulaciones.
- Suministro de combustible a buques desde cisterna.
- Recogida de residuos MARPOL.
- Empresas de reparaciones.
- Empresas de mantenimiento.
- Suministros al buque.
- Inspecciones, en su caso, de Capitanía.
- Otros.

Relacionados con la carga y descarga de mercancías por camión:

- Personal de las empresas estibadoras.
- Personal de los transitarios de mercancías.
- Estibadores.
- Conductores de las cabezas tractoras de línea.

Otro personal:

- Personal de prácticos.
- Personal de empresas para el mantenimiento y suministros de las embarcaciones de prácticos.
- Personal de las embarcaciones de SASEMAR.
- Personal de empresas para el mantenimiento y suministros de las embarcaciones de SASEMAR.

Personal de la APBA:

- Personal propio de la APBA.
- Personal contratista de la APBA para obras, actividades y mantenimientos.

Reseñar que cualquiera de las empresas autorizadas a operar en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior, no podrá requerir a sus trabajadores el acceso a la zona sin garantizar el cumplimiento de los requisitos exigidos por la Oficina de Coordinación de Actividades Empresariales.





14 DISTRIBUCIÓN DE LA INSTRUCCIÓN

Esta instrucción se distribuirá a las compañías navieras, estibadoras, transportistas y operadores, transitarios, empresas auxiliares, a Policía Nacional y Aduanas, al prestador del servicio comercial de estacionamiento de vehículos pesados y servicios complementarios al transportista en el PBA así como al personal del servicio técnico de Teleport y de la APBA.

15 ENTRADA EN VIGOR

La presente instrucción entrará en vigor desde el próximo 1 de noviembre de 2024.

16 FECHA DE APROBACIÓN

La presente instrucción se aprueba el día de la firma digital del presente documento.

17 REVISIÓN DE LA OPERATIVA

La operativa recogida en este documento será revisada a los dos meses de la entrada en vigor.

José Luis Hormaechea Escós
Director General

Documento firmado electrónicamente





ANEXO I: Planos

Código seguro de Verificación : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

*Instrucciones para la gestión y ordenación de tráfico pesado
en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior*

21

CSV : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320

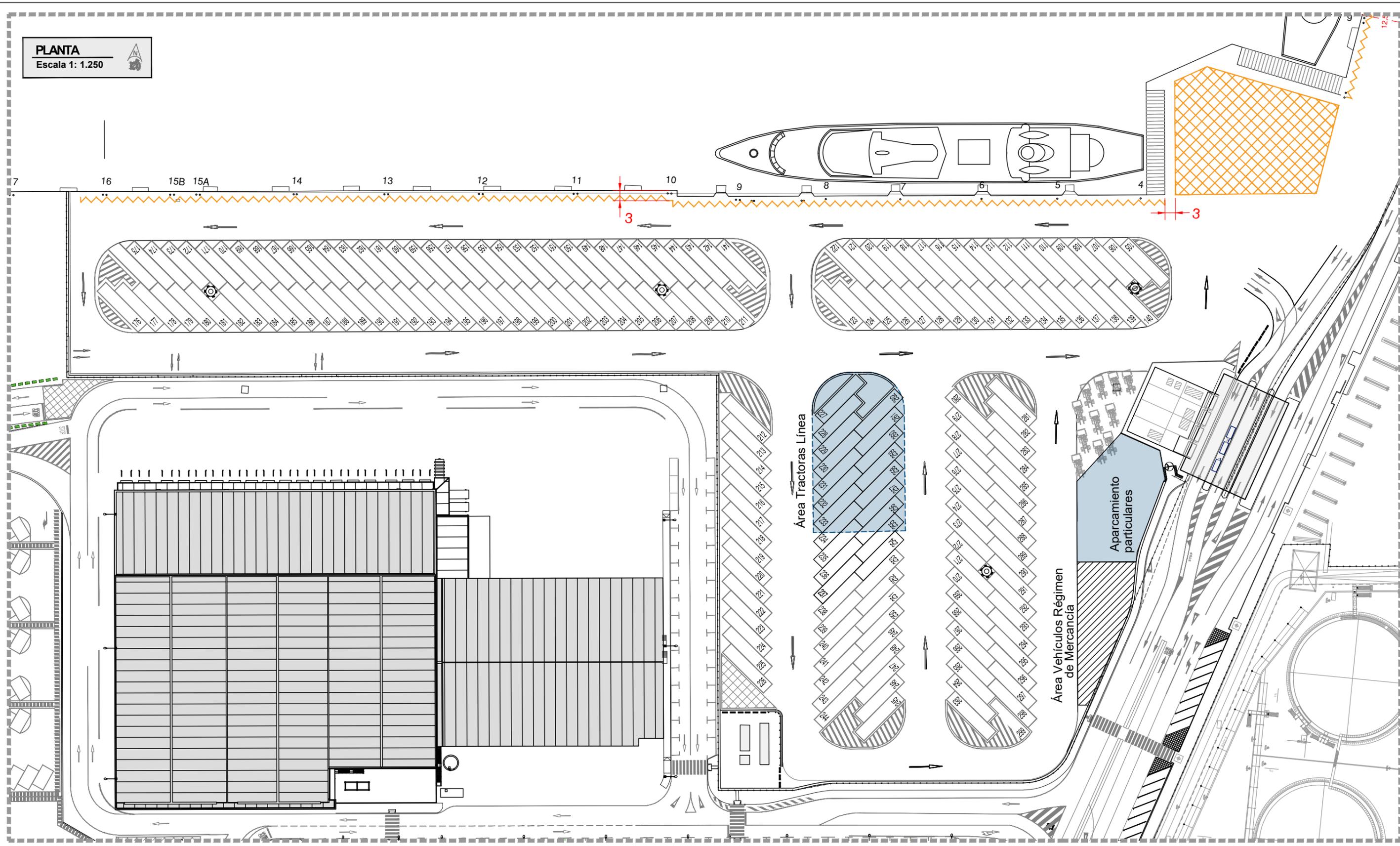
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JUAN JOSÉ AGUILAR PACHECO | FECHA : 29/10/2024 13:55 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(2) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 29/10/2024 14:37 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(3) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 30/10/2024 14:35 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

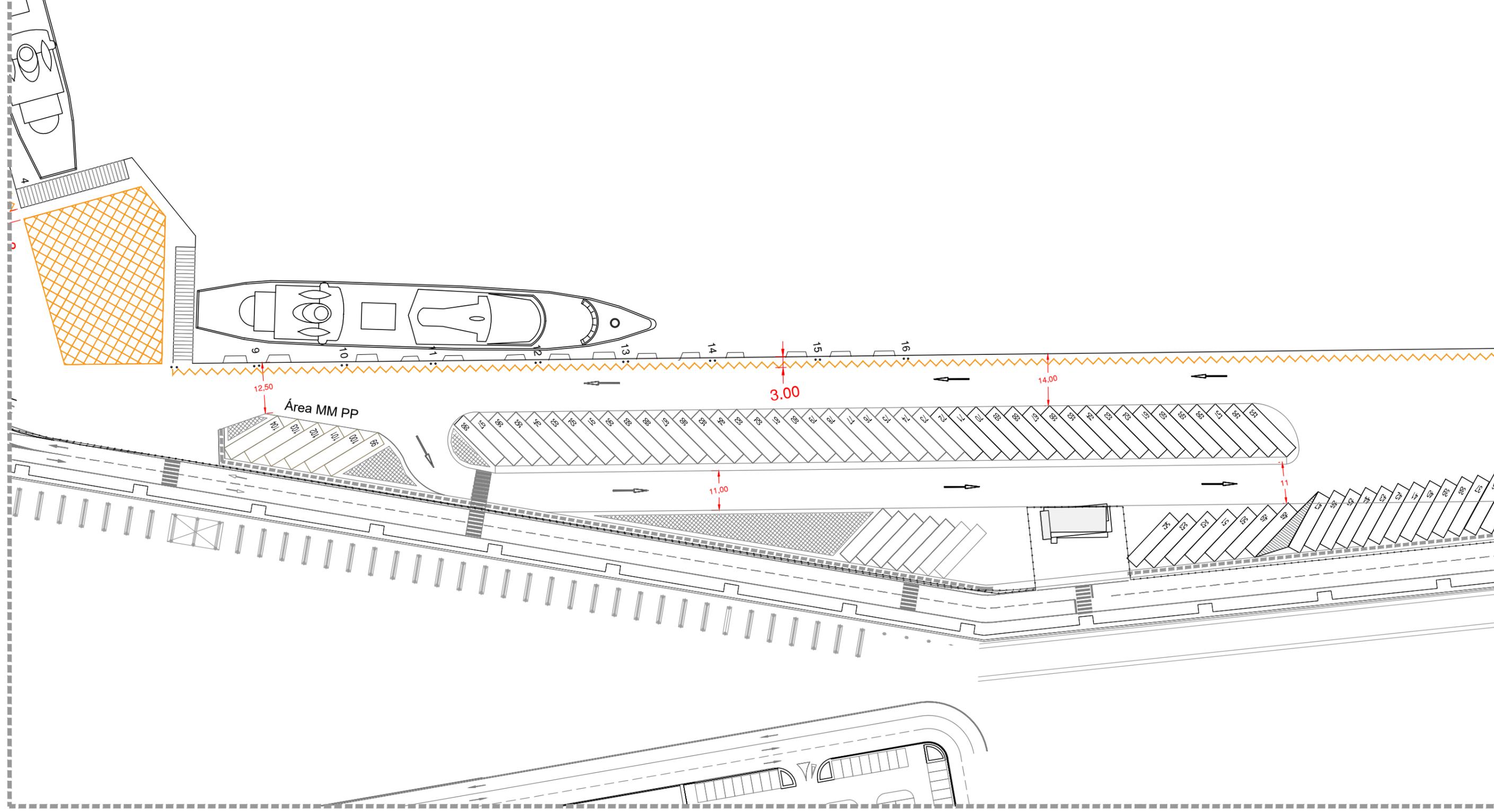




LEYENDA

- CANTIL - PROHIBIDO ESTACIONAR - 3 m DESDE EL CANTIL
- ZONA DE MANIOBRAS (RO-RO) - PROHIBIDO ESTACIONAR
- ZONA RESERVADA PARA CABEZAS TRACTORAS Y APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS PARTICULARES

PLANTA
Escala 1: 1.250



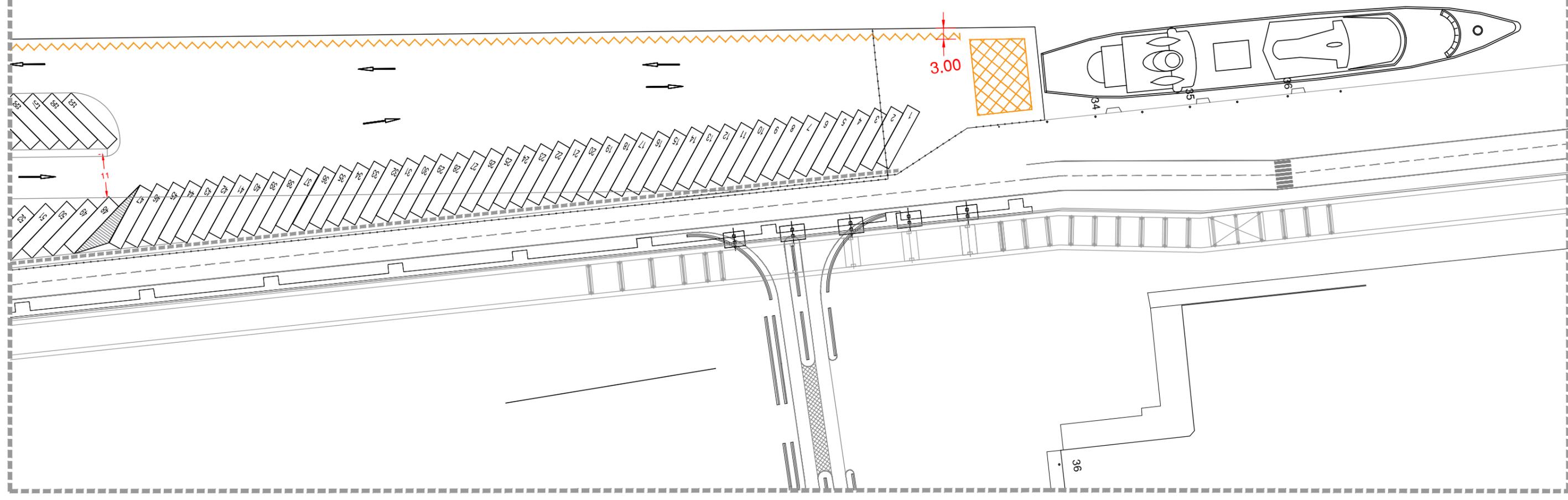
LEYENDA

-  CANTIL - PROHIBIDO ESTACIONAR - 3 m DESDE EL CANTIL
-  ZONA DE MANIOBRAS (RO-RO) - PROHIBIDO ESTACIONAR


Puerto Bahía de Algeciras
Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

ORDENACIÓN DEL ÁREA RORO DEL MUELLE GALERA Y PRINCIPE FELIPE

ZONIFICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Hoja 2 de 3



LEYENDA

-  CANTIL - PROHIBIDO ESTACIONAR - 3 m DESDE EL CANTIL
-  ZONA DE MANIOBRAS (RO-RO) - PROHIBIDO ESTACIONAR



ANEXO II:
Procedimiento de embarque de una UTI
en buques ro-pax o ro-ro tras la puesta en
operación del SRMT en el Port Community
System del PBA

Código seguro de Verificación : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

*Instrucciones para la gestión y ordenación de tráfico pesado
en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior*

22

CSV : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JUAN JOSÉ AGUILAR PACHECO | FECHA : 29/10/2024 13:55 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(2) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 29/10/2024 14:37 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(3) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 30/10/2024 14:35 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35





Puerto Bahía de Algeciras

Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

**PROCEDIMIENTO DE EMBARQUE DE UNA UNIDAD DE
TRANSPORTE INTERMODAL (UTI) EN BUQUE RO-PAX Y RO-RO
TRAS LA PUESTA EN OPERACIÓN DEL SERVICIO DE RELACIÓN
POR MEDIO DE TRANSPORTE EN EL PORT COMMUNITY SYSTEM
DEL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS**

*Área de Operaciones Terrestres
Noviembre 2021*

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras

CSV : GEN-c37a-deef-037d-6c51-52c6-686a-dcd0-36dd

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 15/11/2021 12:47 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 15/11/2021 12:47





ÍNDICE

1	OBJETIVO	3
2	DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS OPERATIVOS DOCUMENTALES Y FÍSICOS DEL PROCESO DE EMBARQUE DE UNA UTI EN UN BUQUE RO-PAX Y RO-RO	3
3	GUÍA DE USO DEL SRMT PARA OPERADORES LOGÍSTICOS (OL) Y REPRESENTANTES ADUANEROS (RA)	5
3.1	Comportamiento del SRMT	5
3.2	Documentos y su declaración en la RMT	6
3.3	Operación del SRMT	6

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras





1 OBJETIVO

El alcance de este documento es exponer el proceso de embarque de una UTI en un buque Ro-Pax y Ro-Ro en el Puerto de Algeciras tras la puesta en operación del nuevo Servicio de Relación por Medio de Transporte (SRMT) en Teleport (*Port Community System* del Puerto de Algeciras).

En la última sección del presente documento se expone una Guía de Uso del SRMT para Operadores Logísticos (OL) y Representantes Aduaneros (RA).

2 DESCRIPCIÓN DE LOS PROCESOS OPERATIVOS DOCUMENTALES Y FÍSICOS DEL PROCESO DE EMBARQUE DE UNA UTI EN UN BUQUE RO-PAX Y RO-RO

En el siguiente diagrama se muestran los *stakeholders* involucrados y los principales hitos asociados a los procesos operativos documentales y físicos del proceso de embarque de una UTI en un buque Ro-Pax o Ro-Ro.

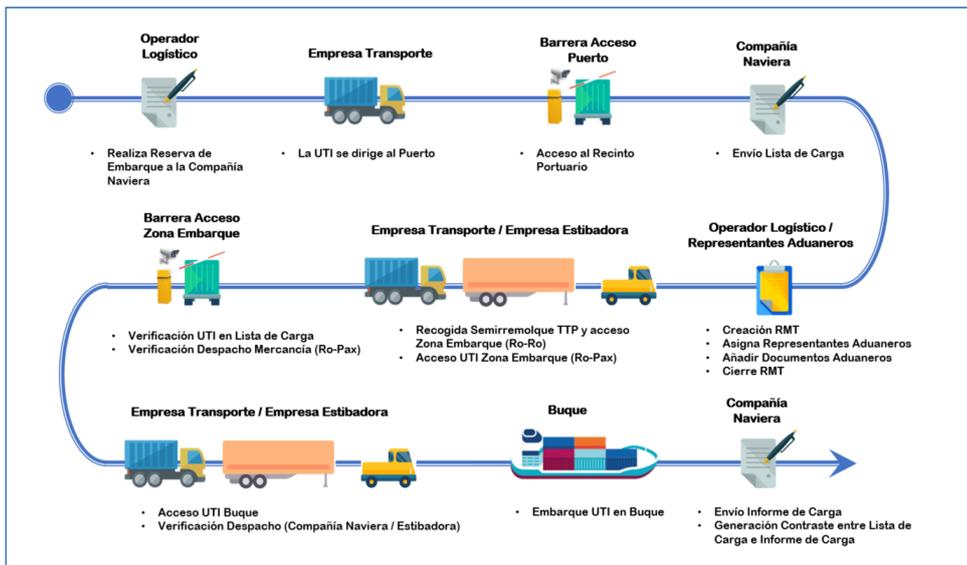


Figura 1. Diagrama de los Procesos Operativos Documentales y Físicos del Proceso de Embarque de una UTI en un buque Ro-Pax y Ro-Ro

Siguiendo el diagrama anterior, el proceso operativo de embarque de una UTI se puede resumir en los siguientes puntos:

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras





- El operador logístico contacta con la compañía naviera para **realizar una reserva de embarque**. La compañía naviera **informará al operador logístico del número de escala** donde ha realizado dicha reserva de embarque.
- La **compañía naviera** deberá **enviar a Teleport**, para cada salida de buque, **la lista de carga** con la relación de vehículos pesados que embarcará en el buque en cuestión. La lista de carga se podrá enviar por parte de la compañía naviera **hasta 1 hora antes** de la hora programada de salida del buque.
- El Operador Logístico llevará a cabo **la apertura de la RMT**, **asignando los representantes aduaneros** correspondientes si procede, **cumplimentándose la RMT** y finalmente llevándose a cabo **el cierre** de la misma.
En el tercer apartado de este documento se expone de forma detallada la **guía de uso del SRMT para los Operadores Logísticos (OL) y Representantes Aduaneros (RA)**.
- A continuación, la UTI se dirigirá a la zona de embarque. En este punto, podemos diferenciar dos tipos de embarques :
 - Embarque Buque Ro-Pax.
 - Embarque Buque Ro-Ro.
- **Embarque Buque Ro-Pax:**
 - Para poder acceder la UTI a la zona de embarque, la **UTI debe estar incluida en la lista de carga y la RMT cerrada y despachada**. En caso contrario, **se denegará el acceso**.
 - **Apertura de ventana de acceso a zona de embarque:**
 - i. Se abrirá la ventana de acceso 2 horas antes de la hora programada de salida del buque.
 - **Cierre de ventana de acceso a zona de embarque:**
 - ii. Se cerrará la ventana de acceso a las zonas de embarque $\frac{1}{2}$ hora antes de la hora programada de salida del buque para la línea marítima Algeciras - Tánger MED, y 15 minutos antes de la hora programada de salida del buque para la línea marítima Algeciras - Ceuta.
 - La compañía naviera podrá verificar en el servicio de lista de carga el estado de despacho de cada una de las UTI gracias al servicio RMT.
- **Embarque Buque Ro-Ro:**
 - Para poder acceder la UTI a la zona de embarque, la **UTI debe estar incluida en la lista de carga**.
 - **Apertura de ventana de acceso a zona de embarque:**

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras





- iii. **Semirremolques (SR):** se abrirá la ventana de acceso a las zonas de embarque 6 horas antes de la hora programada de salida del buque.
- iv. **Unidades carga completas (UCC):** se abrirá la ventana de acceso 2 horas antes de la hora programada de salida del buque.
- **Cierre de ventana de acceso a zona de embarque:**
 - v. **Semirremolques (SR):** se cerrará la ventana de acceso a las zonas de embarque ½ hora antes de la hora programada de salida del buque.
 - vi. **Unidades carga completas (UCC):** se cerrará la ventana de acceso a las zonas de embarque ½ hora antes de la hora programada de salida del buque.
- La compañía naviera podrá verificar en el servicio de lista de carga el estado de despacho de cada una de las UTI gracias al servicio RMT.
- Antes de realizar el último acarreo al buque, la estibadora podrá verificar en Teleport el estado de despacho de la UTI. En todo momento, la estibadora deberá seguir las indicaciones de la compañía naviera.
- Una vez embarcada la UTI en buque Ro-Pax o Ro-Ro, **la compañía naviera notificará a Teleport el informe de carga**, pudiendo obtener en el Servicio de Lista de Carga el contraste entre el informe de carga y la lista de carga correspondiente.

3 GUÍA DE USO DEL SRMT PARA OPERADORES LOGÍSTICOS (OL) Y REPRESENTANTES ADUANEROS (RA)

En este apartado se recogen la pautas para el correcto uso del SRMT por parte de los OL y los RA.

3.1 Comportamiento del SRMT

El SRMT permite la creación, modificación y eliminación de una Relación por Medio de Transporte (RMT). Esta RMT debe incluir los documentos aduaneros que otorgan el despacho de la mercancía contenida en una Unidad de Transporte Intermodal (UTI). Por ello, la RMT quedará en todo momento definida por su **matrícula (matrícula de la UTI)** y el **número de viaje de la naviera** en el que embarcará la UTI.

Según los requerimientos aduaneros, para que una UTI esté en Teleport en estado despachado (LED verde en el Servicio RMT y el Servicio de Lista de Carga) la RMT correspondiente deberá cumplir los siguientes requisitos:

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el Port Community System del Puerto Bahía de Algeciras





- La suma de pesos y bultos asignados a cada RA deberá cuadrar con el total de pesos y bultos de la RMT general.
- La suma de pesos y bultos de los documentos aduaneros añadidos para cada RA deberá amparar al menos los bultos y pesos que se le han asignado al RA.
- Los documentos aduaneros añadidos por el RA deben estar despachados.
- La RMT debe encontrarse en estado “CERRADA”¹.

3.2 Documentos y su declaración en la RMT

En la RMT, la declaración de los documentos aduaneros se registrará atendiendo a la forma en la que hayan sido tramitados con Aduanas:

- **Documentos tramitados de forma telemática:** Se incluirá en la RMT exclusivamente la referencia del documento. Esta referencia junto con la matrícula de la RMT (matrícula de la UTI) serán los campos empleados para que el SRMT consulte al servicio web de Aduanas (Servicio de Trazabilidad de Declaraciones Aduaneras, en adelante TDA) y recupere del mismo su información (peso, bultos, tipo y estado de despacho). En caso de que la búsqueda por “matrícula+referencia” no permita obtener esta información de TDA, porque no se encuentre el documento aduanero o no se haya informado de la matrícula en el mismo, el **documento quedará con valores a 0 tanto para el campo de pesos como de bultos y su estado se mantendrá en Teleport como no despachado** .
- **Documentos tramitados en papel (flujo de azules):** Se cumplimentarán en la RMT los valores siguientes: referencia del documento, bultos y pesos que ampara el documento, csv de levante y se marcará el indicador de que el documento es de tipo azul.

3.3 Operación del SRMT

El flujo operativo se describe de forma gráfica en la figura 2 incluida en la última página del presente documento. De acuerdo con dicho flujo, se suceden los siguientes pasos en la operativa:

¹ El estado “CERRADA” de la RMT se alcanza cuando todos los RA que participan en la RMT hayan marcado como “CERRADA” cada parte asignada.

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras





1. El OL (o el transitario en su nombre) solicita a la naviera el nº de escala ya sea en el momento en el que realiza la reserva de embarque o en un momento posterior. Este número de escala le servirá para componer el nº de viaje necesario para el alta de la RMT en el SRMT.
2. El OL realiza el alta de la RMT en el SRMT cumplimentando los campos necesarios (matrícula, bultos totales, pesos totales y nº de viaje). Además, añadirá a los RA que participen en la RMT identificándolos mediante su NIF y cumplimentando la asignación de peso y bultos que le corresponda a cada uno.

Si la RMT es enviada en su totalidad por el OL, este deberá identificarse como RA asignándose la totalidad de bultos y peso de la RMT completa. Tras ello, continuaría con el paso 4 de la operativa.
3. El OL informa de la RMT creada a los RA asignados en la RMT y les facilita matrícula y nº de viaje para que cada RA pueda consultarla y añadir las referencias de los documentos aduaneros tal y como se indica en el apartado 3.2 de este documento.
4. Cada RA incluye sus referencias de los documentos aduaneros teniendo en cuenta lo descrito en el apartado 3.2 de este documento. Además, deberá marcar como cerrada su asignación una vez haya incluido las referencias de los documentos aduaneros que correspondan.

Una vez se ha realizado el cierre de todas las asignaciones de cada RA, la RMT quedará cerrada y se podrá comprobar el estado de despacho (mostrado en la cabecera de la RMT) como se indica en el apartado 3.1. Este estado de despacho es el que se visualiza en Teleport en el Servicio de Lista de Carga por parte de la naviera y el resto de agentes asociados al proceso de embarque.
5. Para una adecuada coordinación, los RA notifican al OL el cierre de su asignación. El OL puede, en cualquier momento, consultar la RMT para verificar los datos introducidos por los RA.
6. La UTI llega a la barrera de acceso de la zona de embarque donde el Sistema de Control de Accesos comprobará que dicha UTI figure en una lista de carga, que la ventana de tiempo de acceso a la zona de embarque esté abierta y que la RMT esté cerrada y despachada (esto último en el caso de embarque en buque Ro-Pax).
7. Antes de proceder al embarque efectivo del buque, la compañía naviera podrá chequear la información del estado de despacho para cada UTI en la lista de carga. Esta información también podrá ser consultada por parte de la estibadora, en el caso de embarque Ro-Ro.

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras





Finalmente, tal y como se indica en el segundo apartado de este documento, una vez embarcada la UTI en buque Ro-Pax o Ro-Ro, la compañía naviera notificará a Teleport el informe de carga, pudiendo obtener en el Servicio de Lista de Carga el contraste entre el informe de carga y la lista de carga correspondiente.

José Luis Hormaechea Escós
Director General

Documento firmado electrónicamente

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el *Port Community System* del Puerto Bahía de Algeciras



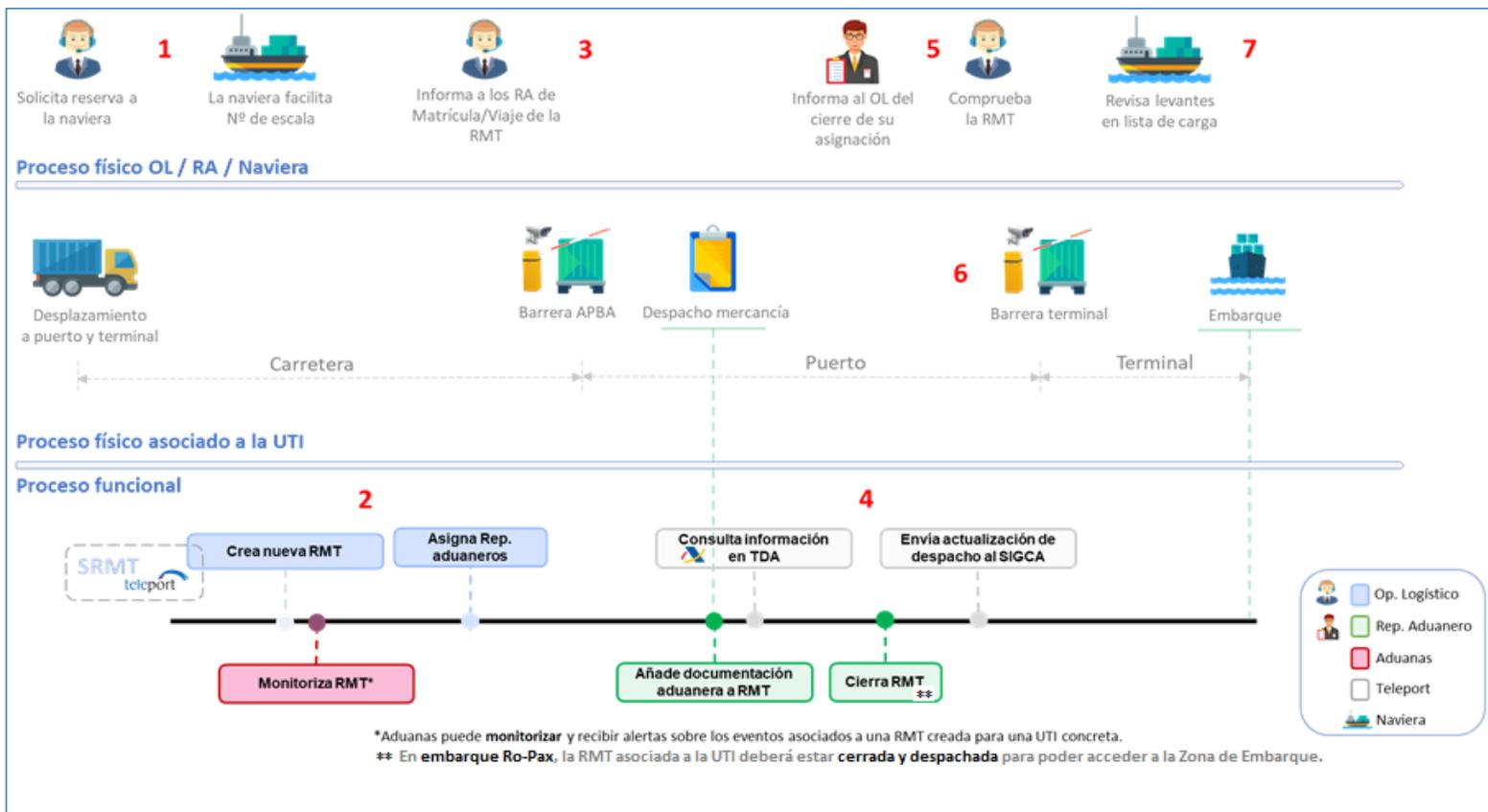


Figura 2. Diagrama de la operativa funcional del SRMT con respecto a la operativa física de embarque de una UTI

Procedimiento de Embarque de una Unidad de Transporte Intermodal (UTI) en Buque Ro-Pax o Ro-Ro tras la Puesta en Operación del Servicio de Relación por Medio de Transporte en el Port Community System del Puerto Bahía de Algeciras

CSV : GEN-c37a-deef-037d-6c51-52c6-686a-dcd0-36dd

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 15/11/2021 12:47 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 15/11/2021 12:47





ANEXO III:
Procedimiento para el seguimiento y
control de las licencias para la prestación
del servicio portuario de manipulación de
mercancías mediante operativa ro-ro en el
Puerto Bahía de Algeciras

Código seguro de Verificación : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

*Instrucciones para la gestión y ordenación de tráfico pesado
en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior*

23

CSV : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JUAN JOSÉ AGUILAR PACHECO | FECHA : 29/10/2024 13:55 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(2) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 29/10/2024 14:37 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(3) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 30/10/2024 14:35 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35





PROCEDIMIENTO PARA EL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS LICENCIAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS MEDIANTE OPERATIVA RO-RO EN EL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS P-ESTRO-01

Revisión 0

1. OBJETO.

El objeto del presente procedimiento es establecer de forma clara y precisa la información a solicitar a cada prestador del servicio portuario de manipulación de mercancías mediante operativa Ro-Ro, la periodicidad en la que debe ser enviada, las verificaciones a realizar por esta Autoridad Portuaria para comprobar que el servicio portuario se presta conforme al Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Pliego de Cláusulas de Explotación y las licencia otorgadas, así como el registro documental de las citadas comprobaciones.

2. ALCANCE.

Este procedimiento es de aplicación a las empresas prestadoras del servicio portuario de manipulación de mercancías mediante operativa Ro-Ro en el Puerto Bahía de Algeciras.

3. MARCO NORMATIVO.

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.

Pliego de Cláusulas de Explotación del Servicio Público de Estiba y Desestiba aprobado por el Pleno de la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea de 1 de junio de 1988.

4. INFORMACIÓN A SUMINISTRAR POR EL PRESTADOR DEL SERVICIO Y PERIODICIDAD.

El prestador del servicio portuario estará obligado a suministrar toda aquella información, relativa a la actividad sujeta a licencia, que le sea solicitada por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Como mínimo y con carácter diario, el prestador del servicio portuario enviará a la dirección de correo electrónico operacionesterrestres@apba.es la siguiente información:

- Fecha.
- Nº de Escala.
- Ruta
- Naviera
- Buque
- Nº unidades estibadas por tipología (UCC, SR o VEHÍCULO EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA).
- Nº unidades desestibadas por tipología (UCC, SR o VEHÍCULO EN RÉGIMEN DE MERCANCÍA).
- Equipamiento pendiente.
- Total.
- Datos de personal (manos, fijos, pool y horas de remate por jornada, buque y fecha).





PROCEDIMIENTO PARA EL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS LICENCIAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS MEDIANTE OPERATIVA RO-RO EN EL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS P-ESTRO-01

Revisión 0

De la información recibida se realizarán varios cuadros de resumen mensual con el siguiente formato:

EMPRESA LICENCIATARIA												
FECHA	Nº ESCALA	RUTA	NAVIERA	BUQUE	Nº ESTIBADO			Nº DESESTIBADO			EQUIPAMIENTO PDTE	TOTAL
					UCC	SR	VEHREGMER	UCC	SR	VEHREGMER		

PERSONAL						
FECHA	JORNADA (08/14/20/02)	BUQUE	MANOS	FIJOS	POOL	HORAS REMATE

En el caso de que se le solicite informes concretos relacionados con su actividad, el prestador del servicio dispondrá de un plazo máximo de siete días hábiles para que aporte dicha información, salvo que se le indique un plazo diferente a razón de los datos a suministrar, y en el formato que le indique la Autoridad Portuaria.

5. OBSERVATORIO PERMANENTE DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS.

El prestador del servicio deberá participar activamente con el Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios y en la elaboración del Informe Anual de Competitividad. Para ello, con carácter anual, deberá proporcionar los datos que le sean solicitados por el Observatorio a través de su plataforma SIGEIN, antes del 15 de febrero de cada año.

6. SEGUIMIENTO Y CONTROL.

Con carácter anual, se realizará una visita de control a las empresas prestadoras del servicio para seguimiento y verificación de manera visual, mediante presencia física, de los medios materiales utilizados y su concordancia con los medios autorizados.

De cada acción de control se elaborará el correspondiente informe que incluirá la fecha de la acción, empresa estibadora auditada, relación de medios verificados y observaciones o incidencias detectadas.

En caso de detectarse no conformidades en cuanto a los medios auditados, se otorgará al licenciatario un plazo no superior a siete días hábiles, de cara a resolver las incidencias encontradas o realizar las alegaciones oportunas. Agotado este período y se siguen detectando no conformidades, se dará traslado al Dpto. de Servicios Jurídicos de esta Autoridad Portuaria para iniciar los procedimientos correspondientes.



	<p align="center">PROCEDIMIENTO PARA EL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS LICENCIAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS MEDIANTE OPERATIVA RO-RO EN EL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS P-ESTRO-01</p>	<p align="center">Revisión 0</p>
---	---	----------------------------------

7. RESPONSABILIDADES.

Será responsabilidad del prestador del servicio facilitar la información detallada sobre los servicios prestados conforme a este procedimiento y a lo establecido en el Pliego de Cláusulas de Explotación de la licencia otorgada. Asimismo, facilitará el acceso a sus instalaciones y equipos cuando así sea requerido por la APBA.

El incumplimiento de la obligación de suministrar la información que corresponda, así como facilitar información falsa o de forma incorrecta o incompleta reiteradamente será causa de revocación del título habilitante.

Será responsabilidad de la APBA realizar el seguimiento y control del servicio portuario de manipulación de mercancías mediante operativa Ro-Ro en el Puerto Bahía de Algeciras conforme a lo establecido en este procedimiento, el Pliego de Cláusulas de Explotación y en las correspondientes licencias del servicio.

8. PROCEDIMIENTOS ANTERIORES SUSTITUIDOS O MODIFICADOS.

Este procedimiento no modifica ni sustituye a ningún procedimiento anterior.

9. DISTRIBUCIÓN.

Este procedimiento se distribuirá a los prestadores del servicio portuario de manipulación de mercancías mediante operativa Ro-Ro en el Puerto Bahía de Algeciras.

10. ENTRADA EN VIGOR.

Este procedimiento entrará en vigor el día siguiente de su aprobación.

11. FECHA DE APROBACIÓN.

La establecida en el sello de tiempo de firma electrónica.

Elaborado por

Revisado por

Aprobado por

Gema Suárez Romero
Responsable Operaciones y SSPP

Juan José Aguilar Pacheco
Jefe de Dpto. de Operaciones e Intermodalidad

Rafael Olivares Pabón
Subdirector General Adjunto de Explotación





ANEXO IV: Riesgos generales de las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior

Código seguro de Verificación : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

*Instrucciones para la gestión y ordenación de tráfico pesado
en las áreas de Príncipe Felipe, Dique Norte e Isla Verde Interior*

24

CSV : GEN-fda1-caa1-bee9-ae21-9c0b-13af-1083-5320

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JUAN JOSÉ AGUILAR PACHECO | FECHA : 29/10/2024 13:55 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(2) : ALEJANDRO MANUEL LÓPEZ PRIETO | FECHA : 29/10/2024 14:37 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35

FIRMANTE(3) : JOSÉ LUIS HORMAECHEA ESCÓS | FECHA : 30/10/2024 14:35 | Sin acción específica | Sello de Tiempo: 30/10/2024 14:35





RIESGOS GENERALES DE LOS MUELLES DE ISLA VERDE Y PRÍNCIPE FELIPE

Riesgos identificados	Medidas preventivas
<p>Caída al mismo nivel, tropiezos, torceduras debido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Presencia de superficies irregulares. Pisadas sobre objetos • Balizas de señalización de tráfico rodado. • Posibles manchas de aceite, suelo mojado o resbaladizo, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • El acceso y desplazamientos de peatones y vehículos por los muelles se realizará únicamente por los lugares establecidos. Será obligatorio respetar la señalización existente en toda la zona. Queda totalmente prohibido obstaculizar la señalización ubicando en sus inmediaciones material, equipamiento, etc. • Durante el tránsito por la zona, el personal se mantendrá en todo momento atento a las circunstancias del tráfico, evitando descuidos y distracciones.
<p>Caída a distinto nivel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caída al mar 	<ul style="list-style-type: none"> • Se eliminarán con rapidez los residuos, derrames de aceites, las manchas de grasa, y demás productos que puedan originar accidentes o contaminar el medio ambiente de trabajo.
<p>Golpes o choques contra objetos móviles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Las cabezas tractoras, camiones, equipos móviles en general que se desplacen por los muelles, lo harán únicamente por los viales y las zonas establecidas al respecto.
<p>Golpes o choques contra objetos inmóviles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los trabajos específicos que se realicen en la zona se delimitarán y señalizarán convenientemente, impidiendo el acceso a las zonas de personas ajenas a la actividad. Durante la ejecución de los mismos será obligatorio el uso de ropa de alta visibilidad homologada (chaleco reflectante, etc.), calzado de seguridad y casco.
<p>Golpes por objetos y/o herramientas: impactos de maroma/sirga, rotura de guías, etc.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se deberá extremar la precaución al acercarse al cantil del puerto. Al realizar trabajos en zonas o instalaciones próximas al mar (muelles, dársenas, etc.) se respetarán unas distancias mínimas que
<p>Caídas de objetos en manipulación.</p>	



Riesgos identificados	Medidas preventivas
<p>Atropellos, golpes, atrapamientos o choques por equipos móviles o vehículos. Presencia de distintos tipos de vehículos debido a la concurrencia de empresas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automóviles • Camiones • Cabezas tractoras • Carretillas elevadoras <p>Otra maquinaria rodante.</p>	<p>garanticen la seguridad de los trabajadores y eviten caídas al mar. Se recomienda el uso de chalecos salvavidas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se respetará la velocidad máxima establecida en cada zona del recinto portuario. • Se respetará en todo momento las indicaciones que pudiera dar la Policía Portuaria. • No está permitida la acción de carga/descarga de vehículos en los viales. • Queda totalmente prohibido abandonar materiales, herramientas, equipos, etc. obstaculizando señales, equipos de lucha contra incendio o materiales de primeros auxilios. • Si se poseen productos inflamables, combustibles o explosivos, se mantendrán alejados de posibles focos de ignición y se almacenarán separados del resto, en adecuadas condiciones de ventilación, aislados de productos incompatibles y siguiendo las recomendaciones del suministrador establecidas en su Ficha de Datos de Seguridad.
<p>Ruido</p> <ul style="list-style-type: none"> • Movimiento de mercancías y tráfico rodado • Uso de generadores y/o grupos electrógenos durante el desarrollo de actividades puntuales 	
<p>Proyección de fragmentos o partículas en ojos principalmente en días ventosos.</p>	
<p>Caída de objetos por desplome en la zona o radio de acción de cargas suspendidas por el desarrollo de trabajos puntuales (camión grúa, carretillas, etc.)</p>	
<p>Riesgo de incendio</p>	
<p>Riesgos de explosión</p>	



Medidas de emergencia

<p>En caso de declararse un <u>INCENDIO</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alertar de tal circunstancia al Centro de Control de Emergencias de la APBA al teléfono 956 63 36 40, o a través de cualquier agente de la Policía Portuaria, dando información sobre lugar y magnitud del incendio y el número de personas presentes en ese momento en la instalación. • Intentar, si es posible sin exponerse al peligro, sofocar el conato de incendio con extintores portátiles, si se dispone de ellos y se conoce su manejo. • En caso de conseguirlo comunicarlo al Centro de Control de Emergencia. En caso contrario permanecer retirado de la zona del incendio y esperar instrucciones de los Equipos de Intervención o agentes de la Policía Portuaria.
<p>En caso de <u>EVACUACIÓN</u>:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desconecte, en su caso, los equipos y maquinaria a su cargo. • Abandone la zona de forma ordenada por la ruta menos peligrosa y más rápida. • No retroceda ni porte objetos voluminosos. • Si sospecha que alguna persona ha quedado atrapada en la zona afectada comuníquelo inmediatamente al personal con misiones en la evacuación o al agente de la Policía Portuaria más próximo. • Si son visibles nubes de gases (inflamables o tóxicos/corrosivos) manténgase alejado de las mismas, huyendo en dirección transversal al viento. • Independientemente de las pautas anteriores, el personal a evacuar seguirá las indicaciones que le formule el personal con misiones en la evacuación.
<p>Al recibir la instrucción de <u>REFUGIO</u> actúe como sigue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Permanezca en, o acuda, al interior del edificio más cercano. • Cierre inmediatamente todas las posibles entradas del aire exterior, sin olvidar el sistema de aire acondicionado. • Tapone las rendijas de puertas y ventanas con ropas empapadas en agua. • Si se aprecia la presencia de gas deberá usar máscaras, si se disponen, o respirar a través de un trapo humedecido.



	<ul style="list-style-type: none">• Comunicar al Centro de Control de Emergencias de la APBA (número de teléfono 956633640) la situación, indicando el edificio y el número de personas en el interior del mismo. Mantenga la calma y espere el Fin de la Emergencia o el rescate.• Al término de la emergencia no toque las ropas utilizadas en el taponamiento y requiera su retirada por personal provisto de protección individual adecuada.
En caso de <u>ACCIDENTE DE TRABAJO</u> :	<ul style="list-style-type: none">• Si se trata de accidente que requiera la intervención de ayudas externas comuníquelo al Centro de Control de Emergencias de la APBA (teléfono 956 63 36 40) desde donde se avisarán a los medios necesarios para la atención de accidentado.• Prestar los primeros auxilios al accidentado, si se dispone de la formación necesaria para ello, hasta que se presenten los servicios externos.• Los posibles accidentes de trabajo que pudieran tener los trabajadores deberán ser inmediatamente comunicados a la APBA, a su oficina de coordinación de actividades empresariales por el coordinador o persona designada por el contratista como interlocutor en materia de prevención de riesgos laborales.• Igualmente se hará llegar copia del informe realizado sobre la investigación del accidente.

B3



CUADRANTE B-3

- MUELLES: DE ISLA VERDE, PRÍNCIPE FELIPE, INGENIERO CASTOR R. DEL VALLE Y MUELLE JUAN CARLOS I NORTE
- MUELLE GALERA
- EDIFICIO ESTACIÓN MARÍTIMA
- VIALES DE CIRCULACIÓN

- CAÍDAS A DISTINTO NIVEL / CAÍDAS AL MAR
- CAÍDAS AL MISMO NIVEL: SUELOS RESBALADIZOS, FIRME IRREGULAR, TROPEZOS, ETC.)
- CAÍDAS A DISTINTO NIVEL: ESCALERAS FIJAS Y MECÁNICAS
- GOLPES O CHOQUES CONTRA OBJETOS INMÓVILES
- GOLPES POR OBJETOS Y/O HERRAMIENTAS: IMPACTOS DE MAROMA/SIRGA, ROTURA DE GUÍAS, ETC
- CAÍDA DE OBJETOS POR DESPLOME Y/O DERRUMBAMIENTO
- CAÍDA DE OBJETOS EN MANIPULACIÓN
- GOLPES O CHOQUES CONTRA OBJETOS MÓVILES
- ATROPELLOS Y/O GOLPES CON VEHÍCULOS
- ATRAPAMIENTO POR VUELCO DE MÁQUINAS Y/O VEHÍCULOS
- ATRAPAMIENTO: ASCENSOR, ESCALERAS MECÁNICAS
- SALPICADURAS DE LÍQUIDO DURANTE LAS OPERACIONES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE A BUQUES
- INCENDIO
- EXPLOSIÓN
- CONTACTOS ELÉCTRICOS DIRECTOS E INDIRECTOS

Zona de tráfico pesado de camiones

* ESTA INFORMACIÓN SE COMPLEMENTA CON EL DOCUMENTO DE SÍNTESIS DEL PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS