

### EDITORIAL

#### La conciencia medioambiental y la responsabilidad individual

Las instituciones desarrollan desde hace años una labor de investigación y divulgativa acerca de las consecuencias que la actividad humana tiene sobre el medioambiente. Su objetivo es concienciar a empresas, individuos y a la sociedad en general para que actúen responsablemente y frenen el deterioro de nuestro entorno.

Por ello, las administraciones públicas establecen normativas a las que atenerse para que todos los esfuerzos estén orientados en una dirección y con objetivos comunes. Sin embargo, somos los individuos –de forma personal o como generadores de decisiones que afectan a otros- los que al final hemos de ser conscientes del problema y asumir la

responsabilidad de actuar. Aún así, no se trata de trasladar toda la responsabilidad a los individuos, pues no siempre estamos bien informados de las consecuencias que tienen nuestros actos, por muy cotidianos, poco importantes e incluso inocentes que puedan parecer. Por ello es fundamental que las instituciones mejoren la eficacia de sus campañas.

La APV viene realizando en los últimos años una labor de comunicación con el objetivo de hacer llegar mensajes de carácter medioambiental a empresas e individuos de la comunidad portuaria. Esta tarea se realiza por diferentes medios, inicialmente impresos y ahora fundamentalmente digitales para servir como ejemplo práctico de una buena gestión medioambiental.

Estos mensajes son breves y se emiten de forma periódica. Tienen un estilo de comunicación sencillo y directo y utilizan ejemplos llamativos que resumen muy gráficamente el impacto –positivo o negativo- que provocan nuestras buenas o malas prácticas ambientales.

Los resultados de este trabajo ya se han hecho notar en los resúmenes anuales que muestran un uso más racional de recursos como energía, papel, agua, etc., y una utilización creciente de los servicios de tratamiento de residuos.

Esto nos anima a seguir en nuestra tarea y refuerza una frase que resume muy bien cuál debería ser nuestra actitud hacia el medio ambiente: “Piensa globalmente, actúa localmente”.

Vicente Malo López  
Director de estrategia de marca en Malo Branding

### EDITORIAL

#### Environmental conscience and individual responsibility



For years, institutions have carried out research and diffusion tasks on the consequences of human activity on the environment. The aim is to make companies aware, individuals and society in general so they will act responsibly and reduce the damage being done to our environment.

For this reason, public administrations establish regulations that must be fulfilled so that all efforts are geared in the same direction and have common objectives.

However, it is individuals – either on a personal level or as decision makers affecting others – who have to be conscious of the problem and assume the

responsibility to take action. However, the aim is not to transfer all the responsibility to individuals, as we are not always well informed of the consequences of our acts, not matter how mundane they may be, or unimportant or as innocent as they may seem. For this reason it is essential that institutions improve the efficiency of their campaigns.

In recent years, the VPA has carried our communicative tasks in order to transmit environmental messages to companies and individuals in the port community. This is carried out through different means, initially on paper and now digitally to serve as a practical example of good environmental management.

These messages are brief and are emitted periodically. They use simple, direct language and eye-catching examples that provide a graphic summary of the impact – positive and negative – caused by our good or bad environmental practices.

The results of this work have already been seen in the annual reviews, which report on the more rational use of resources such as energy, paper, water, etc., and the increasing use of waste treatment services.

This encourages us to continue our efforts and it gives strength to a saying which voices so well what our attitude towards the environment should be: “Think globally, act locally”.

Vicente Malo López  
Director for brand strategy in Malo Branding

## COLABORACIONES



### Emisiones contaminantes en el transporte marítimo

Las emisiones relacionadas con el sector del transporte marítimo contribuyen significativamente a la contaminación del aire y al cambio climático. Actualmente, la actividad del transporte marítimo está convirtiéndose en uno de los temas más importantes de debate sobre sostenibilidad. El debate sobre la evaluación de las emisiones marítimas, que todavía está abierto, ha proporcionado durante la última década diferentes estimaciones sobre el valor de estas emisiones tanto es así que el último estudio realizado por el grupo de expertos de la OMI (GHG 2009) confirman los resultados obtenidos por algunos métodos pero difieren de manera significativa de otros.

Con independencia de los gases de efecto invernadero ( $\text{CO}_2$ , fundamentalmente), los motores diesel que constituyen las plantas energéticas de los barcos expulsan a la atmósfera gases tóxicos como son los óxidos de Azufre, los de Nitrógeno y las partículas. Estos gases aunque se produzcan durante la navegación, son transportados por la atmósfera y finalmente se depositan en tierra. En base a las previsiones de OMI, que estima un aumento de  $\text{CO}_2$  procedente del transporte marítimo internacional de 2.2 a 3.3 veces de aquí al 2050, urge conocer las emisiones a nivel local producidas por este tipo de transporte.

No obstante, para evaluar el total de emisiones durante todo el proceso de transporte,

habría que distinguir entre las emisiones producidas por el buque navegando, buque en puerto atracado y las generadas por fuentes terrestres en puertos en las que se deben incluir las que provienen de los motores diesel que operan en remolcadores y barcos auxiliares. Las fuentes de emisión terrestres, son los equipos de manipulación de carga, tales como tractores de terminales, grúas, carretillas para contenedores y carretillas elevadoras, así como camiones pesados y locomotoras que operan dentro de una zona portuaria.

El Inventario de emisiones es un tema fuertemente debatido con algunas publicaciones contradictorias en los últimos 10 años. Las ecuaciones utilizadas en todos los métodos tanto para el consumo de energía como de emisiones, sólo se diferencian en los procedimientos de cálculo de algunos de los parámetros a emplear como por ejemplo valores en tiempo real de parámetros como la potencia suministrada por los motores principales y auxiliares, el consumo específico de combustible y los valores de los factores de emisión de cada contaminante, entre otros. La medición a bordo con equipos homologados es la medida más fiable.

El cálculo de las emisiones producidas por la maquinaria de puerto arroja valores de incertidumbres superiores al marítimo porque emplean valores medios tanto para los factores de carga de los motores como para los factores de emisión, en base a las características del equipo y al tiempo medio de operación y sobre todo a los años de utilización del equipo.

Juan Moreno Gutiérrez. [juan.moreno@uca.es](mailto:juan.moreno@uca.es)

Vanesa Durán Grados. [vanesa.duran@uca.es](mailto:vanesa.duran@uca.es)

Dpto. Máquinas y Motores Térmicos. Universidad de Cádiz.

## CONTRIBUTIONS



### Polluting emissions in maritime transport

The emissions associated with the maritime transport sector make a significant contribution to air pollution and climate change. These days, maritime transport activity is becoming one of the hottest topics in the sustainability debate. The debate on the assessment of maritime emissions, which is on-going, has provided different estimates of the value of these emissions so much so that the latest study carried out by a group of experts from the IMO (GHG 2009) confirm the results obtained using some methods but differ significantly from others.

Apart from greenhouse gases (basically  $\text{CO}_2$ ), diesel engines, which constitute the power generators of ships, emit toxic gases to the atmosphere such as Sulphur oxides, Nitrogen oxides and particles. These gases, although produced during navigation, are carried in the air, until deposition on the ground. Based on forecasts from the IMO, which predict a 2.2 to 3.3 times increase in  $\text{CO}_2$  from international maritime transport from now until 2050, there is an urgent need to determine locally generated emissions of this type of transport.

Nevertheless, in order to assess the total emissions from the whole transport process, it would be necessary to distinguish between the emissions produced by a ship that is underway from a ship at berth and emissions generated on land in ports which would have to include emissions from the use of diesel engines on tugs and auxiliary boats.

Land emission sources are cargo handling equipment such as terminal tractors, cranes, reach stackers for handling containers, forklift trucks, heavy vehicles, and locomotives operating inside the port area.

The emissions inventory has been a fiercely debated issue in some contradictory publications over the last 10 years. The equations used in all methods both for energy consumption and emissions only differ in the calculation procedures of some of the parameters to be used such as real time readings of parameters such as the power supplied by main and auxiliary engines, specific fuel consumption and the values of the emission factors of each pollutant, among others. Readings taken on-board using certified equipment is the most reliable method.

The calculation of emissions from port handling equipment give the uncertainty of the values which are higher than maritime levels as average values both for engine load factors as well as for emission factors in terms of the characteristics of the equipment, the average operating time and above all the years the equipment has been in use.

Juan Moreno Gutiérrez. [juan.moreno@uca.es](mailto:juan.moreno@uca.es)

Vanesa Durán Grados. [vanesa.duran@uca.es](mailto:vanesa.duran@uca.es)

Dpto. Máquinas y Motores Térmicos. Universidad de Cádiz.

## OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA



### Centro de transferencia de residuos en Sagunto

La UTE Marpol Sagunto, formada por las empresas AMARRADORES DEL PUERTO DE SAGUNTO y SEROIL VALENCIA, recibió el pasado 9 de enero la preceptiva licencia de apertura para su nuevo CENTRO DE TRANSFERENCIA DE RESIDUOS, situado en el Puerto de Sagunto, donde podremos recibir y gestionar residuos procedentes tanto de buques como de las industrias de la comunidad portuaria de los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia

Los números de Autorización como gestores por parte de la Consellería D'Infraestructures, Territori i Medi Ambient son:

- 49/A/RAE/CV Residuos de aparatos electrónicos
- 540/V/RNP/CV Residuos no peligrosos
- 751/A/RTP/CV Residuos peligrosos

Así es y aquí estamos. El nuevo CENTRO DE TRANSFERENCIA DE RESIDUOS nace con la vocación de seguir colaborando con el entorno portuario en materia de medio ambiente, aportando soluciones económicas con el máximo respeto a las buenas prácticas ambientales.

Contamos con las certificaciones ISO 9001 e ISO 14001, que garantizan la excelencia en la gestión, tanto en la calidad como en la protección ambiental. En esta línea, en breve contaremos también con el registro EMAS, máximo reconocimiento en materia ambiental.

Con el sincero deseo de que el ejercicio comenzado sea bueno para todos, quedamos a vuestra disposición para cuantas cosas necesitarais.

UTE Marpol Sagunto  
Jose Vicente Marzal - [jovi@marpolsagunto.com](mailto:jovi@marpolsagunto.com)

## PORT COMMUNITY OPINION

### The Sagunto waste transfer centre

THE UTE (Temporary Joint Venture) Marpol Sagunto, comprising the companies AMARRADORES DEL PUERTO DE SAGUNTO and SEROIL VALENCIA, have received the licence required to open its new WASTE TRANSFER CENTRE, in the Port of Sagunto where we will be able to receive and manage waste from ships and factories in the port community of the ports managed by the Valencia Port Authority.

The authorisation codes to operate as handlers conceded by the Consellería D'Infraestructures, Territori i Medi Ambient are:

- 49/A/RAE/CV Waste from electrical appliances
- 540/V/RNP/CV Non-hazardous waste
- 751/A/RTP/CV Hazardous waste

So this is who we are and what we do. The new WASTE TRANSFER CENTRE was launched in order to continue collaborating with the port area on environmental matters by providing economic solutions that are highly mindful of good environmental practice.

We have ISO 9001 and ISO 14001 certification, which guarantees management excellence, both in terms of environmental quality and protection. We will shortly also be in possession of EMAS registration, the highest recognition in environmental matters.

In the sincere desire that the current year will positive for everyone, we remain entirely at your disposition to answer any queries you may have.

UTE Marpol Sagunto  
Jose Vicente Marzal - [jovi@marpolsagunto.com](mailto:jovi@marpolsagunto.com)





### La APV presente en Ecofira

La Autoridad Portuaria de Valencia estuvo presente en la 12ª Feria Internacional de las Soluciones Medioambientales, Ecofira, del 13 al 15 de noviembre. Este año en la Feria del Medio Ambiente y Energía, engloba a Ecofira (Feria Internacional de las Soluciones Medioambientales), Egética-Expoenergética (Feria de las Energías), Efiagua (Feria Internacional para la Gestión Eficiente del Agua), Novabuild (Feria de Ecoconstrucción, Rehabilitación y Urbanismo Sostenible) y GreenUp (Feria de la Sostenibilidad en Urbanismo y Paisajismo), ECOFIRA se ha convertido en la feria líder del sector medioambiental en España, con un potencial de crecimiento como pocos. El compromiso del certamen con el sector es acoger a las principales empresas, asociaciones y administraciones para configurar un foro comercial de primera magnitud, potenciando las relaciones entre el comprador y el vendedor. La Autoridad Portuaria de Valencia, como en otras ediciones, participó con un expositor en el que se recogió su comportamiento ambiental en el entorno portuario.

### The VPA takes part in Ecofira

The Valencia Port Authority took part in the 12th International Fair for Environmental Solutions, Ecofira, from 13th to 15th November. This year the Environment and Energy Fair encompassed Ecofira (International Fair for Environmental Solutions), Egética-Expoenergética (Energy Fair), Efiagua International Fair for Efficient Water Management, Novabuild (Fair for Eco-construction, Rehabilitation and Sustainable Urban Development) and GreenUp (Fair for Sustainable Urban Development and Landscaping). ECOFIRA has become the leading trade fair in the environmental sector in Spain, with a growth potential like few others. The commitment the trade fair has with the industry is to bring together the principal companies, associations and administrations into a large-scale commercial forum thus strengthening relations between buyer and seller. As at previous fairs, the Valencia Port Authority organised an exhibition of their environmental performance in the port area.

### Se celebra en Livorno la tercera demostración pública del proyecto GREENCRANES

Después de que se celebrara en Valencia - el 2 de diciembre de 2013 - y en Koper - el 12 de diciembre de 2013 - la primera y segunda demostración pública del proyecto GREENCRANES, se organizó en el Puerto de Livorno (Italia) otro evento similar, que tuvo lugar el pasado 16 de enero.

EL proyecto GREENCRANES que está coordinado por la Fundación Valenciaport y cuenta como socio con la Autoridad Portuaria de Valencia y cofinanciado por el programa TEN-T de la Unión Europea, organizó en la Autoridad Portuaria de Livorno una demostración pública en la que presentó las fases de desarrollo y mostró el funcionamiento de un prototipo de Reach Staker con doble combustible: diesel y gas natural licuado (GNL). Este prototipo fue desarrollado por la compañía Global Service Ltd. en colaboración con el Laboratorio Percro de la Scuola Superiore Sant'Anna, ambos socios del proyecto junto a la Autoridad Portuaria de Livorno, RINA y el Ministerio de Transporte e Infraestructuras (líder italiano del proyecto).

El encuentro también centró su atención en el GNL, en aspectos tales como la distribución y el repostaje en zonas portuarias, presentando una evaluación técnica así como posibles soluciones y mejores prácticas para enfrentar el desafío del GNL y convertirlo en una oportunidad de desarrollo para toda la comunidad portuaria.



### The third public presentation of the GREENCRANES project takes place in Livorno

Following the first public presentation of the GREENCRANES project in Valencia on 2nd December 2013 and the second in Koper on 12th December 2013, a similar event was held in the Port of Livorno (Italy) on 16th January.

The GREENCRANES project, which is coordinated by the Fundación Valenciaport, partnered by the Valencia Port Authority and jointly financed by the TEN-T programme of the European Union, organised a public presentation of the development phases of

the project and gave a public demonstration of a prototype of the twin fuel Reach Stacker: diesel and liquefied natural gas (LNG) in the Port Authority of Livorno. The prototype was developed by the company Global Service Ltd. in collaboration with the Laboratorio Percro de la Scuola Superiore Sant'Anna, both project partners along with the Livorno Port Authority, RINA and the Ministry of Transport and Infrastructure (Italian project leader).

The meeting also focused on LNG, on aspects such as distribution and refuelling in port areas, making a technical assessment as well as proposing possible solutions and best practice for dealing with the LNG challenge and convert it into a development opportunity for the port community as a whole.



## Jornada sobre estrategia energética y participación de las Pymes. Proyecto GREENBERTH

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) celebró el pasado 21 de noviembre la presente jornada encaminada a participar a las PYMES de los avances realizados en el proyecto GreenBerth hasta la fecha y realizar una labor de encuentro entre la comunidad portuaria y las citadas pymes para promover su participación en las iniciativas de gestión eficiente de la energía

La APV continua desarrollando proyectos a fin de mejorar la eficiencia energética de instalaciones, equipos y operaciones, alineándose con los objetivos de reducción de la demanda energética y gases de efecto invernadero, con lo que pretende ayudar en la lucha contra el cambio climático, mediante la búsqueda e implantación de soluciones que minimicen las emisiones originadas en las actividades portuarias.

En este contexto nace GREENBERTH, (Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations), proyecto financiado por los fondos ERDF a través del programa MED. El proyecto está liderado por la Autoridad Portuaria de Valencia junto con otros 8 socios de 6 países del mediterráneo. Entre los socios, participan 6 Autoridades Portuarias y 3 organizaciones de estudios de investigación. Las Autoridades Portuarias de Valencia, Marsella (FR), Livorno (IT), Venecia (IT), Koper (Eslovenia), Rijeka (Croacia) y los socios tecnológicos Universidad de Cádiz, Centro para la investigación y Tecnologías en el sector del transporte - Hellenic Institute (Grecia), FEPORIS (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana)

Aparte del consocio del proyecto, existe un Comité Externo, con una participación activa formada por EUROPHAR, ANAVE, y NOATUM.

El principal objetivo del proyecto GREENBERTH es fomentar el acceso de las PYMES expertas en energía a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la implantación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables. Los puertos son grandes consumidores de energía y en este sentido, las empresas portuarias dedican grandes esfuerzos tanto humanos como económicos en la implantación de soluciones innovadoras que les haga mejorar su competitividad y tener una mayor eficiencia tanto de sus operaciones como de gestión de los recursos que consumen (energía, agua, etc).

Es aquí donde el proyecto GREENBERTH, tiene su mayor interés, es decir, las Autoridades Portuarias promueven, a través de iniciativas propias o ajenas, a las empresas que forman parte de la comunidad portuaria la implantación de medidas y soluciones de gestión energética e implantación de energías renovables que serán identificadas en el proyecto. Estas empresas portuarias, a su vez necesitan expertos que lleven a cabo la puesta en marcha de estas iniciativas. Por tanto, la participación de las PYMES durante toda la ejecución del proyecto les da la oportunidad de conocer bien cuales son las necesidades y limitaciones de los puertos pudiendo llevar a cabo la puesta en marcha de soluciones.

## Workshop on energy strategy and the involvement of SMEs. GREENBERTH project

On 21st November the Valencia Port Authority (VPA) held a workshop to update SMEs on developments in the GreenBerth project and provide a meeting point between the port community and SMEs to encourage their involvement in efficient energy management initiatives.

The VPA continues to carry out projects aimed at improving the energy efficiency of facilities, equipment and operations, which is in line with objectives to reduce energy demand and greenhouse gases. The aim is to help combat climate change by searching for and implementing solutions to minimise emissions from port activity.

In this context GREENBERTH was launched, (Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations), a project which was financed with ERDF funds via the MED programme. The project is led by the Valencia Port Authority with 8 partners from 6 Mediterranean countries. The partners include 6 Port Authorities and 3 research organisations: the Port Authorities of Valencia, Marseilles (FR), Livorno (IT), Venice (IT), Koper (Slovenia), Rijeka (Croatia) and the technological partners, University of Cádiz, Centre for Research and Technologies in the transport sector - Hellenic Institute (Greece), FEPORIS (Port Institute for Studies and Cooperation of the Valencia Region).

Apart from the project consortium, there is an External Committee involving the active participation of EUROPHAR, ANAVE, and NOATUM.

The main aim of the GREENBERTH project is to help SME energy experts to access opportunities in the port sector for implementing energy management improvement solutions and renewable energies. Ports are large consumers of energy and in this respect port companies dedicate considerable human and financial resources to the implementation of innovative solutions that will improve competitiveness and efficiency both in terms of operations and the management of resource consumption (energy, water, etc.).

It is in this respect that the GREENBERTH project is of greatest interest as Port Authorities, through their own or external initiatives encourage companies forming part of the port community to implement measures and energy management solutions, and make use of renewable energies that will be identified during the course of the project. At the same time, these port companies require experts to implement these initiatives. The involvement of SMEs will give them the opportunity to fully comprehend the needs and limitations of ports and implement solutions.



## EUROPHAR celebra su comité de dirección en la sede de uno de sus socios, Navicelli (Pisa, Italia)

Durante el pasado 5 de febrero de 2014 se celebraron en las instalaciones de SpA Navicelli di Pisa (Italia) las reuniones del Comité de Dirección y la Asamblea General de la Agrupación Europea de interés económico de EUROPHAR GEIE, de la que la Autoridad Portuaria de Valencia ostenta actualmente la Presidencia .

El principal objetivo de EUROPHAR, que consta como socios diversas Autoridades Portuarias como Génova, Livorno, Piombino, Salerno y Valencia además de otras empresas privadas con acreditada experiencia en gestión ambiental y seguridad en puertos, y las Fundaciones FEPORTS y Fundación Valenciaport, es el desarrollo de estudios y actividades en proyectos de I+D+i con la finalidad de alcanzar el equilibrio entre un crecimiento comercial y económico de los puertos y la protección tanto de las personas que en el trabajan como del entorno en el que se encuentran, garantizando de esta forma el desarrollo sostenible de los mismos.

Durante la primera sesión se celebró la reunión del Comité en la que presentó el balance de actividades llevadas a cabo durante 2013 y el programa propuesto para el año en curso, el cual se enfocará a una mayor presencia técnica en proyectos europeos relacionados con seguridad, eficiencia energética, utilización de fuentes de energía alternativas (GNL principalmente) y medio ambiente.

Al finalizar la jornada se organizó una visita de campo al canal Navicelli con el objetivo de que los socios pudieran conocer mejor las actividades, particularidades y características del organizador de la jornada.

Para más información: [www.europhar.com](http://www.europhar.com)

## EUROPHAR holds its management committee meeting at the headquarters of one of its partners, Navicelli (Pisa, Italy)

On 5th February 2014, the European economic interest group EUROPHAR GEIE, with the Valencia Port Authority as acting president, held its management committee meetings and General Assembly on the company premises of SpA Navicelli di Pisa (Italy).

The main objective of EUROPHAR, which comprises different partners, such as the Port Authorities of Geneva, Livorno, Piombino, Salerno and Valencia as well as other private companies with accredited experience in environmental management and port safety and security and the Fundación FEPORTS and Fundación Valenciaport, is to carry out R+D+i projects. The objective is to reach a balance between the commercial and economic growth of ports and the protection of the people who work in them and the environment they inhabit to guarantee their sustainable development.

During the first session, the Committee held a meeting to give an account of activities carried out in 2013 and the proposed programme for the current year, which focuses on increasing the Group's technical presence in European projects relating to security, energy efficiency, the use of alternative energy sources (principally LNG) and the environment.

The workshop drew to a close with a field visit to the Navicelli canal to learn more about the activities, singularities and characteristics of the workshop host.

More information at: [www.europhar.com](http://www.europhar.com)

## Reunion del comité ambiental del proyecto ECOPORT II

Ecoport II celebró el pasado 17 de diciembre de 2013 una reunión de todas las empresas certificadas que forman parte del Comité Ambiental. En dicha reunión, se analizó la situación actual, los proyectos de la Autoridad Portuaria de Valencia, las actuaciones del comité ambiental y las acciones realizadas durante el periodo 2013.

En la actualidad, hay 37 empresas adheridas a Ecoport, de las cuales 23 empresas están certificadas por ISO 14001 y 6 de estas certificadas por EMAS. Se analizaron los proyectos de la APV como el Greenberth, plan de movilidad, carsharing y el portal Ecoport.

## Meeting of the environmental committee of the ECOPORT II project

On 17th December 2013, Ecoport II held a meeting of all the certified companies forming part of the Environmental Committee. The meeting served to assess the current situation, Valencia Port Authority projects, actions carried out by the environmental committee and actions carried out during 2013.

There are currently 37 companies affiliated to Ecoport, of which 23 are certified with ISO14001 and 6 with EMAS. VPA projects were analysed such as Greenberth, the mobility plan, car sharing and the Ecoport portal.

**NOVEDADES LEGISLATIVAS**

**Nueva ley de Evaluación Ambiental**

El 11 de diciembre de 2013, en el BOE Nº 296, se publica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

El objetivo de esta ley es establecer los principios que informarán el procedimiento de evaluación ambiental y las bases que deben regir la evaluación ambiental, de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible. Así como, el régimen de cooperación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas a través de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

La ley consta de 64 artículos distribuidos en tres títulos: el título I contiene los principios y disposiciones generales, el título II las disposiciones reguladoras de los procedimientos de evaluación ambiental y, por último, el título III regula el seguimiento y el régimen sancionador.

**Diversas normas europeas que han sido ratificadas como españolas**

Se ha publicado recientemente la Resolución de 9 de diciembre de 2013 (BOE Nº 9), de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se publica la relación de normas europeas que han sido ratificadas durante el mes de noviembre de 2013 como normas españolas.

**Enmiendas al Convenio Marpol**

El 29 de octubre de 2013 se publicación en el BOE las enmiendas de 2012 al Anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, adoptadas en Londres el 2 de marzo de 2012 mediante la Resolución MEPC.216 (63). Se añaden diversos artículos a los anexos I, II, IV y V del Convenio MARPOL.

**LEGISLATION UPDATE**

**New Law on Environmental Assessment**

Law 21/2013 of 9th December on Environmental Assessment was published in BOE Nº 296, (Official State Journal) on 11th December 2013.

The law aims to lay down the principles for an environmental assessment procedure and the bases to be applied in the environmental assessment of plans, programmes and projects which can have a significant effect on the environment in order to ensure a high level of environmental protection throughout the country with the aim of promoting sustainable development. It also establishes the cooperation regime between Central and Regional Administrations through the Environmental Sectorial Conference.

The law consists of 64 articles distributed under three titles: title I covers general principles and regulations, title II covers regulations for environmental assessment procedures, and title III covers monitoring and the sanctioning regime.

**Various European standards ratified into Spanish Law**

The Resolution of 9th December 2013 (BOE Nº9) (Official State Journal Nº9) of the General Direction for Industry and SMEs, has recently been published. It details the list of European standards which have been ratified during the month of November 2013 as Spanish regulations.

**Amendments to the Marpol Convention**

On 29th October 2013, the 2012 amendments to the Annex of the 1978 Protocol were published in the BOE (Official State Journal) in relation to the International Convention for the prevention of pollution from ships, 1973, and adopted in London on 2nd March 2012 through Resolution MEPC.216 (63). Various articles have been added to annexes I, II, IV and V of the MARPOL Convention.



# AGENDA - AGENDA



## CONFERENCIA INTERMEDIA DEL PROYECTO GREENBERTH

Venecia, Marzo 2014

## RIESGOS COSTEROS: ¿CÓMO AFRONTARLOS DESDE LA GESTIÓN TERRITORIAL?

CoastGap, Jornada, Valencia, 7 de Marzo de 2014

## JORNADA TÉCNICA LEY 22/2011 DE RESIDUOS - APLICACIÓN EN LA COMUNITAT VALENCIANA.

Parc Científic de la Universitat de València, Paterna, 27 de Marzo de 2014

### INFORMACIÓN INFORMATION

**Pilar Sánchez Hurtado**

Avda. Muelle del Turia, s/n  
46024 · Valencia  
psanchez@valenciaport.com



### BUZÓN DE SUGERENCIAS SUGERATION CARDS

Si lo desea, puede colaborar en la mejora de nuestra gestión ambiental. Nuestros expertos en Medio Ambiente recogerán sus sugerencias.

Indique nombre, apellidos, empresa, dirección, teléfono y e-mail.

[bambiental@valenciaport.com](mailto:bambiental@valenciaport.com)



**EMAS**

Gestión  
ambiental  
verificada

REG.NO. ES-01-49923



**ECOPORTS**  
PERSCERTIFIED

Impreso en papel 100%  
libre de cloro.