

Orden FOM/1793/2014, de 22 de septiembre, por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.

---

Ministerio de Fomento  
«BOE» núm. 241, de 4 de octubre de 2014  
Referencia: BOE-A-2014-10063

---

### TEXTO CONSOLIDADO

#### Última modificación: sin modificaciones

El Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, aprobó el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, como instrumento preventivo y de lucha ante todo supuesto de contaminación marina accidental o deliberada con independencia de su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, que se corresponden con sus dos ámbitos de actuación, el marítimo y el costero. En el ámbito marítimo se engloba el Plan Marítimo Nacional, que se activará cuando el suceso de contaminación afecte a las aguas marítimas, y los planes interiores, en relación con los puertos, terminales de manipulación de mercancías, plataformas marítimas de explotación de recursos o cualquier instalación marítima situada en aguas españolas. En los artículos 4 y 5 del Sistema Nacional de Respuesta se establecen los mecanismos de aprobación de los planes citados y el contenido mínimo que deben incluir.

De acuerdo con el artículo 4 del Sistema Nacional de Respuesta, la elaboración y aprobación del Plan Marítimo Nacional corresponde al Ministerio de Fomento, con el apoyo técnico especializado del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para los aspectos específicos relacionados con la recuperación de especies.

Así mismo, el artículo 5 procede a regular minuciosamente el contenido mínimo que han de incorporar los distintos planes de contingencias, por tanto el Plan Marítimo Nacional, de acuerdo con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional. Este contenido incluye aspectos tan amplios como el ámbito de aplicación del plan, los análisis de riesgo y áreas marítimas vulnerables, la determinación de las circunstancias de activación del plan y un conjunto de requisitos de tipo técnico que comprenden la organización, los procedimientos de actuación y de coordinación y la disposición y la utilización de los medios materiales y personales precisos para la realización de las actividades relacionadas con la contaminación del medio marino.

De otra parte, aunque jurídica y técnicamente los planes interiores marítimos no forman parte del contenido del Plan Marítimo Nacional, debe considerarse que, conforme a lo dispuesto en el artículo 7.2.II), cabe la posibilidad de que la activación de uno o varios de dicho planes impliquen la activación del Plan Marítimo Nacional, lo que obliga a considerar la integración de estos planes en el contenido y ámbito de actuación del Plan Marítimo Nacional, situación prevista expresamente en el artículo 8 del Sistema Nacional de Respuesta.

Mediante esta orden se aprueba el Plan Marítimo Nacional, en cumplimiento de la prescripción establecida en la disposición adicional primera del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, y se establece su contenido en los términos que determina el artículo 5 del Sistema Nacional de Respuesta.

En la elaboración de esta norma se ha contado con la colaboración y el apoyo técnico del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que también ha emitido su informe. Así mismo, se ha recabado informe de los Ministerios del Interior, de Defensa, de Economía y Competitividad, de Industria, Energía y Turismo y de Hacienda y Administraciones Públicas, así como del Departamento de Seguridad Nacional y del Consejo de Seguridad Nuclear.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, dispongo:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### **Artículo 1.** *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto aprobar el Plan Marítimo Nacional a que se refiere el apartado 1.a) del artículo 3 del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, aprobado por Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, y establecer las estructuras de respuesta, los procedimientos operativos y los medios materiales y humanos precisos para dar respuesta a cualquier suceso de contaminación marina, así como todos los demás aspectos que deben integrar su contenido mínimo y de acuerdo con el apartado 1 del artículo 5 del citado Sistema Nacional de Respuesta.

#### **Artículo 2.** *Ámbito de aplicación.*

Lo dispuesto en esta orden será de aplicación a:

- a) Todo suceso de contaminación marina que se produzca en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- b) Las actuaciones que se realicen en las aguas de Estados limítrofes, con sujeción a lo que puedan disponer los convenios internacionales bilaterales o los protocolos operativos de los Estados solicitantes.
- c) Todas las personas físicas o jurídicas involucradas en sucesos de contaminación en el ámbito marítimo, con sujeción a lo dispuesto en esta orden.

#### **Artículo 3.** *Contenido del Plan Marítimo Nacional.*

1. De acuerdo con lo previsto por el artículo 5.1 del Sistema Nacional de Respuesta, el Plan Marítimo Nacional se regula e integra conforme a lo dispuesto en los artículos siguientes.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de la integración, en su caso, de los planes interiores marítimos en el Plan Marítimo Nacional, una vez que se active éste, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.2.II) del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina.

## CAPÍTULO II

### Riesgos y áreas vulnerables

#### **Artículo 4.** *Análisis de riesgos.*

1. El análisis de riesgos de contaminación debe efectuarse en función de una serie de factores de naturaleza técnica, ambiental y operativa, que permitan identificar y evaluar:

- a) Las fuentes y causas de los eventos contaminadores.
- b) La fijación y delimitación de áreas marítimas vulnerables en función de la zona marítima donde se produzca el evento y de las fuentes y causas de éste.

2. El examen y consideración de los aspectos anteriormente citados presupone que, a su vez, el análisis de riesgos constituye un instrumento técnico imprescindible con el fin de completar las siguientes constantes básicas que han de formar parte y contemplarse en el contenido de todo plan y que se concretan en:

a) La evaluación de los posibles daños que del evento de contaminación podrían derivarse para las personas, los bienes y el medio ambiente marítimo.

b) El establecimiento de las fases y situaciones de emergencia y el empleo de los medios de respuesta posibles ante sucesos de contaminación marítima, teniendo en cuenta las constantes sobre posibles riesgos y áreas vulnerables citadas, tal y como dispone el artículo 7.1 del Sistema Nacional de Respuesta.

**Artículo 5. Identificación de riesgos.**

En concordancia con lo dispuesto en el artículo anterior, el conjunto de riesgos relacionados con un suceso de contaminación que afecte al medio ambiente marino, a los efectos previstos en esta orden, se concretan en lo siguiente:

1. En razón de la naturaleza y fuente del agente contaminante:

a) Contaminación producida por agentes y sustancias nucleares, bacteriológicas, químicas o radioactivas, con independencia de que estas últimas formen parte del sistema propulsor de los buques o sean mercancías radioactivas transportadas a bordo, con sujeción y observando las normas dispuestas al efecto tanto en la legislación nacional como en los convenios internacionales que sean de aplicación.

b) Contaminación producida por hidrocarburos o derivados de los mismos, bien procedentes del combustible de los buques, bien porque formen parte de la carga transportada por éstos, con sujeción y observando las normas dispuestas al efecto en los convenios internacionales que sean de aplicación.

c) Contaminación producida por cualquiera de las energías o sustancias a que se refieren las dos letras anteriores, cualquiera que sea su procedencia, que se introduzcan en la mar, así como las provenientes de puertos e instalaciones marítimas.

d) Contaminación producida por cualquier otra mercancía peligrosa o susceptible de causar contaminación de las aguas y fondos marinos, transportada por buques.

e) Contaminación producida por cualquiera de las causas a que se refieren las letras anteriores de este apartado, transportadas por vía aérea, cuando se produzca un siniestro de la aeronave que los transporte.

2. En razón de las características técnicas de los buques implicados en los procesos de contaminación, a cuyo efecto deberán considerarse los siguientes aspectos:

a) El desplazamiento del buque.

b) Las características de su sistema de propulsión.

c) Las características estructurales, de seguridad y de prevención de la contaminación con que cuenta el buque, de conformidad con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

d) La edad del buque.

e) El tipo de carga que transporta y su estiba.

f) Cualquier avería que se produzca en el buque, evaluada en relación con los parámetros anteriormente citados y, en todo caso, siempre que quede o pueda quedar afectada la velocidad, maniobrabilidad, flotabilidad, compartimentación o la estanqueidad de los buques o cuando se produzca un abordaje o embarrancamiento.

3. Por la densidad y alta concentración del tráfico marítimo presupone un riesgo a efectos de la contaminación del medio marino lo siguiente:

a) La navegación en aguas delimitadas por sistemas de regulación y separación del tráfico marítimo.

b) Aguas y derrotas de acceso a puertos de interés general.

c) Aguas y derrotas de acceso a puertos de competencia de las comunidades autónomas.

4. Riesgos derivados de condicionamientos meteorológicos y oceanográficos por:

a) La navegación bajo condiciones meteorológicas o del mar, excepcionalmente desfavorables.

b) Existencia de corrientes.

c) Zonas marítimas con escollos, bajos o arrecifes.

d) Zonas marítimas sujetas a nieblas o condiciones de baja visibilidad frecuentes.

5. Riesgos derivados de buques de sistema de propulsión a gas natural o que transporten gas natural (GNL) o gases licuados del petróleo (GLP), por:

a) El riesgo de explosión que conlleva el que se pueda producir un efecto colateral contaminante por el combustible de dichos buques.

b) Los daños que pueden causar a bienes o personas, incluyéndose en estos conceptos tanto los daños a instalaciones, buques o el personal que integra las tripulaciones.

6. Aguas en las que existan instalaciones de explotación de energías alternativas, de exploración, investigación, explotación, extracción de hidrocarburos y almacenamiento subterráneo o explotaciones de otros recursos marinos, así como los medios fijos para el transporte a tierra de la energía, los hidrocarburos u otros recursos objeto de la explotación.

#### **Artículo 6. Evaluación de riesgos.**

1. Con excepción de las previsiones objeto del apartado 1 del artículo anterior en relación con los buques de propulsión nuclear o que transporten mercancías nucleares, bacteriológicas, químicas o radioactivas, o hidrocarburos y sus derivados, la evaluación de los riesgos producidos o derivados de un evento de contaminación del medio marino corresponderá al capitán marítimo competente por razón del área donde se produzca el evento en situaciones de emergencia de grado 1 o al Director General de la Marina Mercante, cuando se trate de situaciones de emergencia de grado 2 ó 3, de conformidad con lo previsto en el apartado 1.a) del artículo 6 y en el apartado 1 del artículo 7 del Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

2. En el caso de contaminación por sustancias nucleares, radiológicas, bacteriológicas o químicas, cuando se produzca en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción, así como en las instalaciones marítimas situadas en dichas aguas, la evaluación de los riesgos corresponderá al Director General de la Marina Mercante, que podrá recabar a tal efecto la colaboración del Consejo de Seguridad Nuclear.

3. Cuando la contaminación por sustancias nucleares, radiológicas o químicas tenga lugar en puertos o instalaciones litorales, sin perjuicio de las medidas iniciales que corresponda adoptar de acuerdo con los planes específicos en materia de protección ante riesgos radiológicos o químicos, los titulares de las mismas deberán poner en conocimiento del Consejo de Seguridad Nuclear, de la delegación o subdelegación del Gobierno correspondiente por razón de territorio y del órgano competente de la comunidad autónoma en materia de protección civil la información correspondiente, a efectos de lo previsto en el apartado 6 de la directriz básica de planificación ante el riesgo radiológico, aprobada por el Real Decreto 1554/2010, de 19 de noviembre, con sujeción al procedimiento de notificación establecido en el artículo 16 de esta orden.

#### **Artículo 7. Áreas vulnerables.**

En función de lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de esta orden, se consideran áreas vulnerables en las aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las siguientes:

a) Los dispositivos de separación del tráfico marítimo y las aguas adyacentes a los mismos hasta una distancia de seis millas náuticas contadas desde los bordes exteriores de las vías de circulación.

b) Las adyacentes a los accesos a puertos de interés general, en una extensión de cinco millas náuticas contadas desde el límite exterior de la zona II de los puertos.

Esta misma norma es de aplicación a los puertos de competencia de las comunidades autónomas y, en el supuesto de que estos no tuvieran establecida zona II, la distancia se establecerá desde la bocana del puerto.

c) Las aguas adyacentes a parques eólicos y de producción de otras energías alternativas en un círculo de cinco millas náuticas a contar desde el punto central de la superficie de explotación o del parque.

Esta misma regla es de aplicación a las instalaciones de exploración o explotación de recursos naturales del medio marino y de su subsuelo.

d) Espacios marinos protegidos por la normativa autonómica, estatal, comunitaria o internacional.

**Artículo 8.** *Mapas de sensibilidad.*

1. De acuerdo con el artículo 5.1.b) del Sistema Nacional de Respuesta las áreas y espacios marinos del artículo anterior deberán figurar en los correspondientes mapas de sensibilidad, incluyendo sus dimensiones y el ámbito en que deberán aplicarse las medidas de protección

2. La elaboración de los mapas corresponderá al Ministerio de Fomento y deberán publicarse en las páginas webs de este Ministerio y de la Dirección General de la Marina Mercante.

3. Así mismo, deberá existir en cada capitanía marítima una copia del mapa o de los mapas de zonas vulnerables existentes en el ámbito competencial de la capitanía, a efectos de activación del Plan Marítimo Nacional y de información general, siendo de libre consulta para el público.

CAPÍTULO III

**Fases y situaciones de emergencia**

**Artículo 9.** *Determinación de las circunstancias de activación del Plan Marítimo Nacional.*

1. Las fases y situaciones de emergencia y subsiguiente activación del Plan, en el grado de respuesta adecuado, se establecerán en función de:

a) Magnitud y peligrosidad del supuesto o suceso de contaminación, así como la clase y tipo del agente contaminante y el lugar donde se haya producido la contaminación.

b) La superficie y vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas o afectadas, en función de la seguridad de la vida humana, la protección de la salud, de los bienes e intereses económicos e industriales de la zona y de la protección y conservación del medio marino.

c) La clase, características y volumen de los medios técnicos y personales que deban alertarse o movilizarse.

2. Además de las circunstancias previstas en el apartado anterior de este artículo, se tendrán en cuenta los riesgos a que hacen referencia los apartados 2 a 5 del artículo 5 de esta orden, de acuerdo con la magnitud con la que puedan afectar a la vulnerabilidad de las áreas donde pueda producirse el evento y a los daños para las personas y los bienes, así como a los medios de respuesta que se deban alertar o movilizar.

**Artículo 10.** *Fases del Plan Marítimo Nacional.*

En correspondencia con lo previsto por los artículos 5.1.c) y 7.2 del Sistema Nacional de Respuesta, las fases de emergencia del Plan Marítimo Nacional son las siguientes:

a) Fase de alerta, que implica, ante un posible suceso de contaminación marina, la puesta en disposición de actuar de los medios y recursos movilizables, de acuerdo con el grado de respuesta a que se hace referencia en los artículos siguientes.

b) Fase de emergencia, cuando, habiéndose producido un suceso de contaminación marina, la prevención y reducción de los daños derivados o que pudieran derivarse del mismo exige la movilización de los medios y recursos del plan, de conformidad con las situaciones previstas en el artículo siguiente.

**Artículo 11. Situaciones de emergencia.**

Integradas en la fase de emergencia de contaminación de aguas portuarias o marítimas, comprenden las siguientes situaciones:

1. Situación 0. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de pequeña magnitud y peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- a) La contaminación marina esté dentro del ámbito de aplicación de un plan marítimo o de un plan local.
- b) La contaminación esté dentro del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.
- c) La contaminación afecte o pueda afectar exclusivamente y de forma limitada al frente costero de una entidad local.

En esta situación de emergencia se activará, en el grado de respuesta adecuado, el plan interior marítimo.

2. Situación 1. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de magnitud o peligrosidad media, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Los medios disponibles en los planes activados en situación 0 resulten insuficientes para combatir la contaminación.
- b) La contaminación se produzca fuera del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.
- c) Por las circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada, habiendo sido aplicada la situación 0, se considere necesario activar los planes correspondientes a la situación 1 en el grado de respuesta que se estime oportuno.
- d) La contaminación afecte o pueda afectar a un tramo de costa correspondiente a varios municipios.

En esta situación de emergencia se activarán, en el grado de respuesta adecuado, además del plan marítimo interior, en el supuesto de que el origen de contaminación se encuentre en las aguas marítimas, el Plan Marítimo Nacional.

3. Situación 2. Se producirá cuando tenga lugar alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Los medios disponibles en los planes activados en la situación 1 resulten insuficientes para combatir la contaminación.
- b) La zona marítima afectada o amenazada sea especialmente vulnerable.

Asimismo, cuando la contaminación tenga por fuente alguna de las causas objeto de las letras a) o b) del apartado 1 del artículo 5 de esta orden, ésta dará lugar, en todo caso, a la declaración de situación 2 y a la activación del Plan Marítimo Nacional.

Estas situaciones conllevan, en el grado de respuesta oportuno, la actuación de los planes interiores marítimos y la activación del Plan Marítimo Nacional.

4. Situación 3. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

- a) La contaminación pueda afectar a la costa de varias comunidades autónomas.
- b) La contaminación pueda afectar a las aguas o a la costa de Estados limítrofes.
- c) La contaminación se produzca en aguas bajo soberanía de Estados limítrofes, pero que pueda poner en peligro, por su peligrosidad, extensión y proximidad geográfica, las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción o a las costas españolas.
- d) Estando en peligro la seguridad de personas y bienes, la emergencia sea declarada de interés nacional por el Ministro del Interior, según lo establecido en la Norma Básica de Protección Civil, aprobada por el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril.

En esta situación de emergencia se activarán el Plan Marítimo Nacional o el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, así como, en su caso, los planes interiores marítimos correspondientes.

**Artículo 12.** *Activación de los planes del subsistema marítimo.*

1. Los planes interiores marítimos serán activados por la autoridad o empresa a cargo de los mismos, en el grado de respuesta adecuado y con sujeción a lo dispuesto en el capítulo siguiente de esta orden.

La activación de los planes interiores marítimos, a efectos de lo previsto en esta orden, implica la declaración de la fase de alerta del Plan Marítimo Nacional.

2. El Plan Marítimo Nacional será activado por la autoridad marítima cuando resulte necesario para la prevención o mitigación de los daños, con la consiguiente movilización de los medios de intervención adscritos al mismo.

**Artículo 13.** *Coordinación entre el Plan Marítimo Nacional y otros planes.*

1. En los casos en que se activen planes interiores marítimos junto al Plan Marítimo Nacional, la coordinación de actuaciones corresponderá al órgano de dirección de éste, sin que esto suponga la alteración sustantiva en los esquemas básicos organizativos o de funcionamiento de los planes interiores marítimos.

2. Los planes interiores marítimos, los planes locales y los planes territoriales de las comunidades autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla deberán coordinarse y adaptarse al Plan Marítimo Nacional en los términos del artículo 264 del texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en aquellos aspectos que impliquen actuaciones en la mar.

3. En caso de activación conjunta de un plan territorial y del Plan Marítimo Nacional, en las situaciones 1 ó 2, se constituirá un órgano de coordinación formado por un representante de la Delegación del Gobierno, el capitán marítimo y el jefe del servicio periférico de costas competentes por razón del lugar donde se produzca el evento, así como por tres representantes designados por la comunidad autónoma afectada.

**Artículo 14.** *Reglas especiales para la coordinación del Plan Marítimo Nacional y los planes interiores marítimos.*

Con el fin de garantizar la coordinación entre el Plan Marítimo Nacional y los planes interiores marítimos y facilitar la aplicación de los mecanismos de respuesta ante un suceso de contaminación, en la Dirección General de la Marina Mercante y en cada capitán marítima deberá existir una copia de los planes citados.

CAPÍTULO IV

**Procedimientos y protocolos de notificación**

**Artículo 15.** *Obligaciones en materia de notificación de incidencias.*

1. Con carácter general, toda Administración pública o persona que tenga conocimiento de un suceso de contaminación en la mar está obligada a ponerlo en conocimiento de la Administración marítima, a los efectos previstos en este plan, con sujeción a lo dispuesto en los artículos siguientes:

a) Cuando se active el plan interior marítimo de un puerto, con independencia de que sea un puerto de interés general o de competencia de una comunidad autónoma, la autoridad competente del puerto deberá poner dicha circunstancia en conocimiento del capitán marítimo competente y del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (en adelante CCS-LCC) correspondiente por razón del lugar.

b) En el supuesto de activación de un plan marítimo interior perteneciente a instalaciones en la mar, por parte de la empresa titular de la misma o por la persona al efecto designada por aquella, se trasladará notificación del evento al CCS-LCC correspondiente a la zona afectada, además de los órganos contemplados en el apartado 2 del artículo 9 del Sistema Nacional de Respuesta.

c) Todo capitán, patrón o persona a cargo del gobierno de cualquier buque o embarcación, con independencia de la clase o actividad a la que se dedique, estará obligado a notificar al CCS-LCC todo suceso de contaminación del que tenga conocimiento.

d) Lo dispuesto en la letra c) anterior es igualmente de aplicación a todo comandante o piloto de aeronaves que tenga conocimiento o haya observado un suceso de contaminación.

2. La notificación se ajustará al procedimiento y protocolos regulados en los artículos siguientes.

**Artículo 16.** *Procedimiento de notificación en los puertos.*

1. A efectos de cumplimentar lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo anterior, la autoridad competente del puerto pondrá en conocimiento del CCS-LCC correspondiente las circunstancias que motiven la activación del plan por vía telefónica o por radiocomunicación y por escrito, debiendo suministrarse en todo caso la siguiente información:

- a) Hora del suceso.
- b) Origen y causa de la contaminación.
- c) Naturaleza y descripción del agente contaminante.
- d) Extensión del área afectada.

e) Estimación de los previsibles efectos del suceso y la posibilidad de que se precise el concurso de medios de respuesta de la Administración marítima.

2. Cuando se produzcan las circunstancias a que refiere el apartado 3 del artículo 6 de esta orden, se procederá a comunicar por el medio más rápido posible la producción del evento al Consejo de Seguridad Nuclear, a la Delegación o Subdelegación del Gobierno competente por razón del ámbito territorial donde se haya producido la emergencia y al órgano competente en materia de protección civil de la comunidad autónoma afectada.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior se entenderá sin perjuicio de la obligación de notificación a los organismos contemplados en el apartado 1 del artículo 9 del Sistema Nacional de Respuesta.

**Artículo 17.** *Procedimiento de notificación de planes interiores de instalaciones en la mar.*

1. Cuando la notificación deba efectuarse por la empresa explotadora de una instalación o, en su caso, por la persona encargada de la dirección de ésta, la información a transmitir al CCS-LCC deberá suministrarse por cualquier procedimiento de radiocomunicación, así como por escrito en el momento en el que se pueda, mediante la aportación de los datos comprendidos en el protocolo de comunicación (POLREP) aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) y vigente en cada momento.

2. En el supuesto de que la fuente de la contaminación fuera de naturaleza nuclear, radiológica o química, se procederá de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 16 de esta orden.

**Artículo 18.** *Procedimiento de notificación de sucesos de contaminación en la mar.*

En los supuestos regulados por las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 15 de esta orden, la notificación se realizará inicialmente por medios de comunicación radioeléctricos, sin perjuicio de la posterior cumplimentación del protocolo de comunicación (POLREP) aprobado por la OMI y vigente en cada momento.

**Artículo 19.** *Actuación del CCS-LCC.*

1. La información inicial sobre un suceso de contaminación en el mar se ajustará en todos los casos al modelo que figura como anexo de esta orden.

2. Este documento deberá ser cumplimentado por el CCS-LCC de la zona afectada con los datos proporcionados por el propio observador del suceso o por el organismo, autoridad, organización, entidad o empresa que haya tenido conocimiento del mismo. Una vez confeccionado deberá ser remitido urgentemente al Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS).

El Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de la zona afectada contrastará y actualizará diligentemente la información, y remitirá puntualmente, si las hubiere, las correcciones y actualizaciones oportunas al CNCS.

3. El centro receptor de la información (CCS o CNCS) remitirá la información sin demora a la Dirección General de la Marina Mercante y a la Dirección de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR).

4. El centro receptor de la información (CCS o CNCS), siguiendo instrucciones del director de la emergencia, informará inmediatamente del suceso a las siguientes autoridades y organismos:

a) Al capitán o capitanes marítimos de las áreas costeras amenazadas por la contaminación.

b) Al delegado o los delegados del Gobierno en las comunidades autónomas litorales cuyas costas pueden ser afectadas por la contaminación.

c) Al organismo designado para la lucha contra la contaminación en los correspondientes planes territoriales de contingencias por cada una de las comunidades autónomas litorales cuyas costas puedan estar amenazadas por la contaminación.

d) A la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

e) A la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.

f) Al Departamento de Seguridad Nacional de la Presidencia del Gobierno.

g) En todo caso la información deberá remitirse al Consejo Superior de Seguridad Nuclear cuando la fuente de la contaminación esté causada por sustancias nucleares o radiológicas.

5. Cuando el director de la emergencia lo considere necesario, se informará además a:

a) En el caso que el suceso haya ocurrido en una zona fronteriza con otro país, se establecerá conexión con su centro nacional o regional correspondiente, para alertar a las autoridades y al objeto de determinar, entre las autoridades competentes de ambos Gobiernos las acciones conjuntas a realizar.

b) Se enviará un mensaje de «ALERT POLLUTION» a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y, además, si el suceso se ha producido en el mar Mediterráneo, al Centro Regional de Emergencia por Contaminación del Mediterráneo (REMPEC), de Naciones Unidas en Malta.

6. Los comunicados posteriores sobre la evolución de la situación y el resultado de las operaciones de descontaminación emprendidas, elaborados por el director de la emergencia, se transmitirán puntualmente a las autoridades y organismos citados en el apartado anterior de este artículo.

La Dirección General de la Marina Mercante trasladará la información precisa al Ministerio del Interior cuando se trate de supuestos de contaminación objeto del artículo 5.1.a) de esta orden, por si se estima necesario proceder a la declaración de la emergencia como de interés nacional conforme a lo previsto por el artículo 7.2 del Sistema Nacional de Respuesta.

## CAPÍTULO V

### Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta

#### **Artículo 20.** *Órganos encargados de la dirección y respuesta.*

1. Según las distintas fases de emergencia que pudieran producirse, la activación de los planes y la dirección de las emergencias corresponderá a:

a) A las autoridades portuarias competentes o a las empresas a cargo en caso de emergencias que den lugar a la situación 0.

b) A las autoridades portuarias competentes o, en su caso, a los capitanes marítimos, en supuestos de emergencias que den lugar a la situación 1.

c) Al Director General de la Marina Mercante o al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, por delegación, vacante o ausencia del anterior en situaciones de emergencia 2.

d) Cuando se den las circunstancias previstas en el apartado 1 del artículo 13 del Sistema Nacional de Respuesta, la activación del Plan Marítimo Nacional y la coordinación

de actuaciones corresponderá al Ministro de Fomento o a los Ministros de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente o de Interior.

2. Las funciones de estos órganos se concretan en la activación o desactivación del plan, en establecer las líneas generales de actuación y en impartir las directrices a seguir por los directores de operaciones o los coordinadores de las mismas en los supuestos de emergencias de grado 3 y los grupos de respuesta, a realizar el seguimiento de las actuaciones y de sus resultados y a mantener las relaciones institucionales con las restantes Administraciones públicas que, por la activación de los diversos planes, puedan ejercer competencias en la materia.

**Artículo 21.** *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situación de emergencia 0.*

La estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta será la prevista en los respectivos planes interiores marítimos.

**Artículo 22.** *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situaciones de emergencia de grado 1.*

Los capitanes marítimos, como directores de las emergencias, dispondrán de la siguiente estructura de apoyo:

1) Un coordinador de operaciones, que será el jefe del CCS, que bajo la dirección del capitán marítimo y, de acuerdo con las instrucciones impartidas por éste, asuma la dirección de las operaciones de limpieza y prevención y de los grupos de respuesta que deban actuar de acuerdo con lo previsto en el Plan Marítimo Nacional, informando al capitán marítimo de todos los pormenores relacionados con las operaciones y de la evolución de éstas, así como de poner de manifiesto aquellas necesidades personales y materiales de los grupos de respuesta y recabar la ayuda de los grupos de apoyo logístico en lo que se refiere a la realización de las operaciones.

2) Un comité técnico asesor, encargado de aconsejar al capitán marítimo respecto de todas aquellas cuestiones medioambientales, científicas, técnicas, jurídicas o económicas que pudieran ser relevantes para la evaluación, evolución y ordenación general de las operaciones de respuesta.

Este comité estará integrado por los coordinadores de inspección y seguridad marítima y por el jefe de asuntos generales de la capitanía marítima, el jefe del centro de coordinación de salvamento de SASEMAR correspondiente y el personal de la empresa, o empresas, y la autoridad portuaria que, en su caso se determine en función de la clase de emergencia y su localización.

3) Grupos de respuesta, encargados de la respuesta inmediata ante los supuestos de contaminación, del despliegue y utilización de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados y de la adecuada gestión de los residuos recogidos y de la limpieza de las aguas contaminadas, bajo las directrices del coordinador de operaciones.

Los medios personales y materiales que se movilicen ante el suceso de contaminación serán los adscritos, en su caso, a los planes interiores marítimos que se hayan activado, incluyendo los de SASEMAR, con el volumen y extensión precisos para la realización de las operaciones de lucha contra la contaminación.

4) Grupo de apoyo logístico, encargado de atender las necesidades de todo tipo en apoyo de los órganos y grupos anteriormente citados. El funcionamiento de este grupo será asumido por el jefe de asuntos generales de la capitanía marítima.

5) Apoyo en el ámbito de las telecomunicaciones. Las comunicaciones relacionadas con los sujetos intervinientes en un supuesto de contaminación se realizarán preferentemente a través del centro de coordinación y salvamento de SASEMAR, a través de las frecuencias establecidas y de acuerdo con las directrices impartidas por el capitán marítimo, sin perjuicio del uso de otras redes que puedan estar disponibles a juicio del director de la emergencia.

6) El gabinete de relaciones públicas, encargado de las relaciones con los medios de comunicación y de la difusión de los comunicados, será el de la Dirección General de la Marina Mercante que estará en estrecho contacto con el director de la emergencia.

**Artículo 23.** *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situación de emergencia 2.*

En esta situación el Director General de la Marina Mercante o, en su caso, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima estará apoyado por los grupos regulados en el artículo anterior, que asumirán las funciones en dicho artículo encomendadas, con sujeción a las siguientes normas en cuanto a su composición:

- 1) El coordinador de operaciones será el director adjunto de operaciones de SASEMAR.
- 2) El comité técnico asesor estará compuesto por el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, siempre que no ejerciera la dirección de las operaciones, y por los siguientes miembros:
  - a) Los Subdirectores Generales Adjuntos de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.
  - b) Los capitanes marítimos de las zonas afectadas por la emergencia.
  - c) Los jefes de las áreas de contaminación marítima y de seguridad marítima.
  - d) Un representante de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima con experiencia en la planificación y dirección de operaciones.
  - e) Un representante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
  - f) Un representante de la Agencia Estatal de Meteorología.
  - g) El Director Técnico de Protección Radiológica en todo caso deberá formar parte del comité técnico asesor siempre que la contaminación sea de carácter nuclear o radioactivo o exista un riesgo de contaminación de estas características.

Así mismo, podrán incorporarse al comité técnico asesor un representante del sistema de apoyo técnico a la gestión de emergencias del plan estatal de protección civil ante el riesgo químico, en el supuesto de que la fuente de la contaminación o las consecuencias de ésta pudieran conllevar un riesgo de estas características, así como representantes del Instituto Español de Oceanografía, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas si por las características del evento contaminador y por su importancia se estimara necesario.

3) Los grupos de respuesta estarán integrados por los medios de lucha contra la contaminación marina, tanto marítimos como aéreos, adscritos a SASEMAR así como, en su caso, a otros organismos de las Administraciones públicas o de las Fuerzas Armadas, Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Servicio de Vigilancia Aduanera o voluntarios.

- 4) El grupo de apoyo logístico estará integrado por:
  - a) El Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa de la Dirección General de la Marina Mercante.
  - b) El Director Adjunto de Administración y Recursos Humanos de SASEMAR.
  - c) Un representante de relaciones internacionales de SASEMAR.

5) Apoyo en el ámbito de las telecomunicaciones. Las comunicaciones, así como el apoyo técnico relativo a la utilización y despliegue de medios precisos, se realizarán por la dirección de operaciones SASEMAR.

6) Un gabinete de relaciones públicas dirigido por un representante designado por la Dirección General de la Marina Mercante, que coordinará toda la información sobre el supuesto de contaminación y que será el canal único de comunicación con los medios sociales y de información.

Del director del gabinete dependerán los medios materiales y humanos de los servicios de prensa de la Dirección General de la Marina Mercante y, a los únicos efectos de lo previsto en esta orden, los pertenecientes a SASEMAR.

**Artículo 24.** *Estructura de apoyo a los órganos de dirección y respuesta en situación de emergencia 3.*

En las situaciones de emergencia 3 el coordinador general estará apoyado por los siguientes órganos:

- 1) Un director de operaciones que será el director adjunto de operaciones de SASEMAR.
- 2) Un consejo de dirección, con la misión específica de asesorar al coordinador general en la toma de decisiones y aportar toda la información adicional, respecto a la inicialmente existente, sobre las características de las áreas a proteger.

Este consejo estará integrado por:

- a) El Director General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
- b) El Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
- c) El Director General de Protección Civil y de Emergencias del Ministerio del Interior.
- d) El Director Operativo del Departamento de Seguridad Nacional de la Presidencia del Gobierno.
- e) El Director General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa.
- f) El segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada del Ministerio de Defensa.

En el caso de que existieran planes territoriales y locales activados, los directores de los mismos se integrarán en el consejo.

- 3) Un consejo técnico asesor, cuya misión es facilitar al coordinador general, así como a los directores de otros planes activados en su caso, toda la información científica y técnica relativa a las características y comportamiento de los productos contaminantes, al medio afectado por la contaminación o a cualquier otro aspecto que pudiera ser relevante para la toma de decisiones, así como la asistencia jurídica para la adopción de estas últimas.

El consejo técnico asesor estará integrado por:

- a) El Director del Instituto Español de Oceanografía.
- b) El Presidente de la Agencia Estatal de Meteorología.
- c) El Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- d) El Director del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- e) El Jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada.
- f) El Director Adjunto de Vigilancia Aduanera
- g) El Director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- h) El Director Adjunto de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- i) Un representante de la Unidad Militar de Emergencias.
- j) Un representante del Instituto Hidrográfico de la Marina.
- k) El Abogado del Estado Jefe del Departamento Ministerial del coordinador general de la emergencia.

También formará parte del consejo técnico asesor un representante designado por la autoridad competente de cada uno de los planes territoriales que, en su caso, hubieran sido activados.

Cuando se hayan movilizado personal y medios pertenecientes a la Armada, al Ejército de Tierra y del Aire o pertenecientes al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Agencia Estatal de Administración Tributación o Cruz Roja española, deberá incorporarse al consejo técnico asesor un representante de cada una de las instituciones movilizadas.

Así mismo, podrán convocarse al consejo los expertos nacionales o internacionales que, por razón de la materia, sean requeridos para ello por el coordinador general de la emergencia.

En todo caso, siempre que la fuente de la contaminación sea de carácter nuclear o radioactivo o exista un riesgo de contaminación de estas características, deberá incorporarse al consejo el Director Técnico de Protección Radiológica.

- 4) Un consejo económico encargado de todas las actividades económicas y de contratación, relacionadas con la emergencia, que estará integrado por los subdirectores generales o equivalentes de los asuntos económicos pertenecientes a los centros directivos correspondientes a los miembros integrantes del consejo de dirección o por las personas en los que aquellos deleguen.

La dirección del consejo corresponderá al subdirector general correspondiente del ministerio encargado de la coordinación de la respuesta.

5) Centro de información. Con la misión de evaluar, elaborar y distribuir los comunicados y la información que sobre la emergencia se estime precisa por el coordinador de la misma, estará dirigido por el jefe del gabinete de prensa del ministerio encargado de la coordinación general e integrado por representantes de los distintos departamento ministeriales con representación en el consejo de dirección.

En el centro de información deberán integrarse representantes de los servicios de prensa de la Dirección General de la Marina Mercante y de SASEMAR.

Asimismo, podrán estar representados miembros de los departamentos de prensa de las comunidades autónomas, en el supuesto de que se hubieran activado otros planes territoriales, así como de otros departamentos ministeriales, cuya colaboración se pudiera requerir en razón de la emergencia.

6) Apoyo en el ámbito de las telecomunicaciones. Las comunicaciones, así como el apoyo técnico relativo a la utilización y despliegue de medios precisos, se realizarán por la dirección de operaciones de SASEMAR, en coordinación con los departamento competentes de los ministerios y de las unidades militares que participen en el proceso de respuesta, sin perjuicio de utilizar otras redes de comunicaciones, distintas de las de SASEMAR, si así se decide por el órgano competente.

## CAPÍTULO VI

### Procedimientos de actuación y fin de emergencias

#### **Artículo 25.** *Procedimiento de actuación.*

1. En primer lugar se requiere realizar la evaluación de la situación, analizando la primera información recibida, así como el resultado de las medidas inmediatas tomadas, en el caso de que ya esté activado y en ejecución un plan interior marítimo y, a la vista de todos los factores que intervienen en el suceso, considerar las acciones más convenientes teniendo en cuenta las siguientes premisas:

- a) Si existen o no zonas sensibles o recursos importantes amenazados por la contaminación.
- b) Cuáles son las características del producto derramado y su efecto sobre el ecosistema.
- c) Cuál es el resultado de las acciones emprendidas hasta el momento.

2. Una vez consideradas las alternativas y evaluada la situación se ha de establecer un plan operativo, el cual debe tener en consideración lo siguiente:

- a) El riesgo para las personas los bienes y el medio ambiente del producto derramado y su identificación.
- b) La determinación de la posible trayectoria de la contaminación mediante la utilización de los programas informáticos de predicción disponibles.
- c) La determinación de los efectos nucleares o radiológicos derivados de un proceso de contaminación de esta naturaleza, así como de los criterios y los medios necesarios para hacer frente a la misma.
- d) El establecimiento de un servicio de vigilancia aérea para verificar las predicciones y obtener información complementaria.
- e) El establecimiento del procedimiento de revisión del plan operativo en base los progresos de las operaciones y la información adicional obtenida de los observadores y de los propios grupos de respuesta.
- f) El establecimiento de los sistemas de comunicaciones entre los grupos de respuesta y el CCS y de éste con los servicios centrales correspondientes de SASEMAR.
- g) El mantenimiento de un control y registro diario de todas las operaciones, resultado de las mismas y equipo utilizado.
- h) La confección y difusión de los correspondientes partes de operaciones.
- i) Las previsiones para el levantamiento de las operaciones, una vez finalizadas estas, y regreso del personal y material a sus lugares de origen.

j) Cuando se trate de contaminación de naturaleza nuclear o radiológica, se establecerá un servicio específico de vigilancia y control de la misma, que permita su seguimiento y la adopción de los medios precisos para combatirla.

3. El establecimiento del plan operativo no ha de ser un motivo para que se puedan producir retrasos en las acciones más urgentes a emprender para tratar de luchar contra la contaminación, ya que el factor tiempo es muy importante a la hora de obtener resultados positivos de las operaciones. En consecuencia, hasta que se pueda poner en práctica dicho plan, se continuarán las acciones emprendidas si anteriormente estaba activado un plan interior marítimo o el de situación 1 de respuesta del Plan Marítimo Nacional.

4. La activación de medios materiales y humanos adscritos a este plan se realizará de forma escalonada de acuerdo con la magnitud del suceso, utilizando en primer lugar aquéllos medios más próximos geográficamente.

Cuando se trate de contaminación por causas nucleares o radiológicas, se movilizarán con el concurso del Consejo de Seguridad Nuclear los medios públicos y privados especializados en el tratamiento de emergencias nucleares y radiológicas.

5. La incorporación de medios privados, ajenos a los que ya estén interviniendo, así como la solicitud de ayuda internacional será decidida por el director de la emergencia. En el caso de que esté activado únicamente el situación 1 de respuesta, la ayuda exterior se tramitará a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

6. Si la información recibida posteriormente de la progresión de la contaminación, del desarrollo de las operaciones de respuesta y del resultado de éstas, aconseja introducir modificaciones en el plan operativo inicial, estas modificaciones serán adoptadas por:

a) El coordinador de las operaciones, siempre que estas modificaciones afecten exclusivamente a aspectos técnicos de las operaciones en curso, al objeto de evitar demoras. Posteriormente serán comunicadas al director de la emergencia.

b) El director de la emergencia, si estas modificaciones afectan a la introducción de variaciones en los criterios de prioridad para la protección de determinadas áreas marinas, o implican la retirada de efectivos en una zona para su traslado a otra.

7. Los servicios centrales de SASEMAR confeccionarán los correspondientes «partes diarios de operaciones», los cuales serán entregados al director de la emergencia, que determinará su difusión a través del gabinete de relaciones públicas.

8. Los comunicados sobre el desarrollo de las operaciones serán aprobados por el director de la emergencia antes de su difusión.

9. Si la situación lo requiere se confeccionarán «partes de operaciones» específicos de una zona o de los resultados de una operación de respuesta determinada, bajo mandato del director de la emergencia.

10. Todas las peticiones puntuales de información serán canalizadas a través del mencionado gabinete de relaciones públicas.

11. El acceso directo de los medios de comunicación a las zonas de operaciones marítimas requerirá la autorización expresa del director de la emergencia.

#### **Artículo 26.** *Actuaciones de respuesta.*

1. Las actividades operativas de respuesta contra la contaminación se realizarán por los grupos de respuesta establecidos, conforme a lo previsto para las situaciones de respuesta de grado 2.

2. Junto a lo establecido en el apartado anterior, procederá recabar la movilización y el concurso de los medios marítimos y aéreos de respuesta contra la contaminación pertenecientes a otras Administraciones públicas o entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, conforme a lo que dispongan los protocolos que al efecto puedan establecerse por el Ministerio de Fomento, así como mediante contrato conforme a la legislación de contratos de las Administraciones públicas.

3. En todo caso, podrán ser movilizados los medios personales, navales y aéreos pertenecientes al Ejército de Tierra, a la Armada Española y al Ejército del Aire, que, bajo la dirección de sus mandos naturales, ejecutarán las actividades que les sean encomendadas por el coordinador de la emergencia, conforme a los protocolos que se establezcan al efecto.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será de aplicación, en los mismos términos, respecto de los medios personales y marítimos del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, a la Agencia Estatal de Administración Tributaria y Cruz Roja española.

4. En todo caso se movilizarán los recursos personales y materiales del Consejo de Seguridad Nuclear o de los organismos públicos o privados especializados en el tratamiento de contingencias nucleares.

**Artículo 27. Fin de la emergencia.**

1. El director de la emergencia es el único legitimado para decretar el fin de la emergencia, cuando solamente está activado el presente Plan Marítimo Nacional o también lo esté un plan interior marítimo coordinado con el anterior. En todo caso, la decisión deberá ser tomada a partir de los informes que al efecto le transmita el consejo técnico asesor y una vez oído el consejo de dirección.

2. En el caso de que esté también activado un Plan del Subsistema Costero, será el órgano coordinador de ambos planes quien puede decretar el fin de la emergencia. No obstante, el director de la emergencia del presente Plan Marítimo Nacional podrá comunicar al mencionado órgano coordinador el final de las operaciones en el mar, cuando estime que la labor de descontaminación en este ámbito ha llegado a su fin.

3. La declaración de final de la emergencia no supone la retirada definitiva de todos los grupos de respuesta, parte de los cuales pueden mantenerse activos para llevar a cabo labores auxiliares o de apoyo a otros grupos dependientes de otro Plan Marítimo o Costero a criterio del director de la emergencia.

4. La declaración de final de la emergencia supondrá la desactivación total o parcial de aquellos órganos de respuesta que, a juicio del director de la emergencia, no sean necesarios para llevar a cabo las tareas mencionadas en el apartado anterior.

CAPÍTULO VII

**Inventario de medios y programas de mantenimiento y adiestramiento**

**Artículo 28. Inventario de medios disponibles.**

1. SASEMAR mantendrá una base de datos en la que figure un inventario detallado de todos los medios materiales de su propiedad adscritos a la lucha contra la contaminación. Así mismo se incluirán en dicho inventario los medios materiales aptos para las operaciones de lucha contra la contaminación, cuya titularidad corresponda al Ministerio de Fomento, otros organismos y entes del Estado e instituciones y empresas públicas y privadas con los que SASEMAR tenga suscritos convenios de colaboración, así como los que pudieran pertenecer a las comunidades autónomas.

Los inventarios de los medios materiales de organismos y entes del Estado e instituciones y empresas públicas y privadas con los que SASEMAR tenga suscritos convenios de colaboración, así como los que pudieran pertenecer a las comunidades autónomas, serán actualizados anualmente debiéndose entregar a SASEMAR la actualización de los mismos.

SASEMAR semestralmente notificará a la Dirección General de la Marina Mercante cualquier modificación del inventario de los medios adscritos a SASEMAR.

2. Con independencia de los medios materiales mencionados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante recabará información periódica sobre los medios disponibles de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) o de otros países de la Unión Europea, a través del Sistema Comunitario de Información (CECIS), si fuera necesario.

3. La base de datos deberá actualizarse cada vez que se produzca la incorporación o baja, temporal o definitiva, de cualquier medio relacionado en la misma, en un plazo no superior a 15 días contados desde que se produjo el hecho.

4. La Dirección General de la Marina Mercante recabará periódicamente del Consejo de Seguridad Nuclear la información precisa respecto de los medios personales y humanos, de titularidad público privada, que pudieran mobilizarse ante un supuesto de contaminación nuclear o radiológica.

5. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, la base de datos se revisará cada seis meses con objeto de subsanar posibles errores.

**Artículo 29.** *Programa de mantenimiento de los medios materiales disponibles.*

1. SASEMAR seguirá un programa de mantenimiento de los medios materiales de lucha contra la contaminación de su propiedad, de acuerdo con las recomendaciones de los respectivos fabricantes y, en su defecto, programará revisiones de dichos medios en función de las normas técnicas aplicables.

2. Para llevar a cabo el programa de mantenimiento mencionado en el apartado anterior, SASEMAR se dotará de las herramientas, equipos y repuestos necesarios para realizar esa labor con eficacia.

3. Si lo considera necesario y dentro de sus posibilidades presupuestarias, SASEMAR podrá recurrir a talleres o a técnicos especializados para llevar a cabo las operaciones de mantenimiento que no puedan ser realizadas en sus instalaciones.

**Artículo 30.** *Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del Plan Marítimo Nacional.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante y SASEMAR establecerán un programa de formación y adiestramiento para todas aquéllas personas adscritas al Plan Marítimo Nacional. El mencionado programa se centrará preferentemente en la estructura del citado plan, de los riesgos principales, el conocimiento de nuevas tecnologías de lucha contra la contaminación, optimización de las existentes, y de las técnicas de mantenimiento de equipos.

Para la elaboración del programa anteriormente descrito deberá contarse con el concurso del Consejo de Seguridad Nuclear, a efectos de la participación del mismo en las tareas de adiestramiento y la realización de los ejercicios relacionados con la contaminación nuclear y radiológica.

2. Los cursos de formación se escalarán en diversos niveles técnicos de conocimientos según el grado de responsabilidad en la respuesta a un suceso de contaminación de sus participantes.

3. Para alcanzar los objetivos mencionados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante facilitará al personal técnico de SASEMAR y a los funcionarios de las capitanías marítimas el acceso a los cursos organizados por la Unión Europea, así como a aquéllos organizados por entidades privadas que revistan especial interés.

4. Se asegurará la realización de ejercicios prácticos regulares al objeto de que los integrantes de los grupos de respuesta estén familiarizados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación.

5. Los miembros directivos y coordinadores del plan efectuarán ejercicios teóricos y prácticos periódicos, con el fin de familiarizarse con las distintas situaciones que pueden plantearse.

6. Todos los ejercicios, cualquiera que sea su naturaleza finalizarán con una evaluación de los resultados que incluirá propuestas de modificación de los mismos, al objeto de mejorar el grado de respuesta ante una contaminación real.

7. En la medida en que resulte posible, sin que ello implique incremento de las consignaciones presupuestarias, se procurará dotar a SASEMAR de la infraestructura de simuladores precisa para la reproducción de situaciones de emergencia y su control y la realización de los programas de adiestramiento y ejercicios periódicos.

Siempre que ello fuera posible, en función de las actividades realizadas por los organismos de los que dependan, se procurará que en la realización de ejercicios prácticos regulares puedan participar personal y medios de los Ejércitos de Tierra y Aire, de la Armada Española, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, de la Guardia Civil del Mar, de la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, del Consejo de Seguridad Nuclear, de Cruz Roja Española y de las comunidades autónomas litorales.

Así mismo, se procurará la participación en los ejercicios de los efectivos y de las unidades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que, en su caso, se ubiquen en el teatro geográfico de la emergencia simulada.

## CAPÍTULO VIII

### Revisión del Plan Marítimo Nacional y régimen sancionador

#### **Artículo 31.** *Procedimiento de revisión del Plan Marítimo Nacional.*

1. El Plan Marítimo Nacional será objeto de evaluación y seguimiento por la Comisión regulada en el artículo siguiente de esta orden y se modificará cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) La existencia de nuevos riesgos distintos a los contemplados en esta orden.
- b) Cuando de la experiencia y aplicación del Plan Marítimo Nacional resulte conveniente introducir factores de corrección en el orden operativo y técnico.
- c) En virtud de avances técnicos que aconsejen la modificación del Plan.
- d) Cuando se produzcan modificaciones en la normativa internacional, comunitaria o nacional aplicables al ámbito del Plan Marítimo Nacional.

2. En todo caso el Plan Marítimo Nacional será objeto de revisión, con independencia de que ésta de lugar o no a modificaciones, cada tres años a partir del día siguiente al de la publicación de esa orden, con sujeción a lo dispuesto en el artículo siguiente.

#### **Artículo 32.** *Comisión de Seguimiento.*

1. De conformidad con el mandato objeto del artículo 5.1.I) del Sistema Nacional de Respuesta se crea, adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante, la Comisión de Seguimiento del Plan, que tendrá el carácter de grupo de trabajo de conformidad con lo previsto en el artículo 40.3 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

2. La Comisión estará presidida por el Director General de la Marina Mercante o por sustitución por el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, que formará en todo caso parte de la misma, y estará integrada por dos vocales pertenecientes a la Dirección General de la Marina Mercante con experiencia en la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y por dos vocales de SASEMAR, con experiencia en el área de operaciones y prevención de la lucha contra la contaminación, designados por el director de dicha entidad.

3. Podrán asistir a las reuniones de la Comisión, en función de los asuntos a tratar, aquellas personas pertenecientes a las Administraciones públicas o empresas que se estime pertinente a juicio del presidente de la Comisión, por razón de la materia objeto de las reuniones.

4. En todo caso, la Comisión deberá elaborar anualmente un informe-memoria de la aplicación y resultados del Plan Marítimo Nacional, para su elevación al Ministro de Fomento a través del Director General de la Marina Mercante.

5. Corresponde a la Comisión la realización de las siguientes funciones:

- a) El seguimiento y evaluación del Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.
- b) El estudio e informe de cuantos aspectos técnicos y operativos se deriven de la aplicación del citado Plan.
- c) La realización de las actividades y estudios relacionados con la revisión del Plan Marítimo Nacional.
- d) La propuesta de revisión del Plan Marítimo Nacional.

6. La Comisión se reunirá al menos dos veces al año y se regirá en cuanto a su funcionamiento por lo dispuesto a lo previsto por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

7. La Comisión tendrá su sede en la Dirección General de la Marina Mercante y sus necesidades de medios materiales y personales se cubrirán con el personal y los medios ya adscritos a la Dirección General de la Marina Mercante.

**Artículo 33.** *Régimen sancionador.*

Las infracciones contra lo dispuesto en esta orden se sancionarán conforme a lo previsto por el título IV del libro tercero del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

**Disposición adicional única.** *Facultades de habilitación.*

Se faculta al Director General de la Marina Mercante para acometer cuantas actuaciones sean precisas en ejecución de lo dispuesto en esta orden.

Así mismo, se faculta al Director General de la Marina Mercante para la formalización de cualquier protocolo de colaboración o actuación precisas para la ejecución del plan, cuya formalización no esté encomendada directamente al Ministro de Fomento por esta u otras normas.

También estará facultado para publicar el POLREP debidamente aprobado y vigente en cada momento.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o menor rango se opongan a lo establecido en la presente orden.

**Disposición final primera.** *Publicación de mapas de sensibilidad.*

Los mapas, regulados por el artículo 8 de esta orden, deberán estar elaborados y publicados en las páginas webs a que se refiere dicho artículo, en el plazo de un año a contar desde el día siguiente al de la publicación de esta orden.

**Disposición final segunda.** *Recursos materiales y humanos.*

Las medidas objeto de esta orden serán atendidas con las dotaciones presupuestarias ordinarias y se llevarán a cabo con el personal existente en los órganos u organismos afectados, sin que puedan suponer incremento de dotaciones ni retribuciones ni de otros gastos de personal al servicio del sector público.

**Disposición final tercera.** *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto por el artículo 149.1.20ª de la Constitución que confiere al Estado las competencias exclusivas en materia de marina mercante.

**Disposición final cuarta.** *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 22 de septiembre de 2014.–La Ministra de Fomento, Ana María Pastor Julián.

**ANEXO**

**Informe sobre contaminación marina «POLREP»**

POLREP

De:

Para:

DTG:

Identificación:

Número serie:

Parte I - POLWARN:

A. Fecha y hora de la observación/reporte de la contaminación e identidad del observador/informante.

B. Posición y extensión de la contaminación.

C. Derrame.

D. Incidente

E. Acuse de recibo.

Parte II - POLINF:

F. Fecha y hora de la observación/reporte de la contaminación e identidad del observador/informante.

G. Posición.

H. Características de la contaminación.

I. Origen y causa.

J. Dirección y velocidad del viento.

K. Corrientes y/ o marea.

L. Estado de la mar.

M. Deriva con horas estimadas y predicción de modelos matemáticos

N. Fotografías, video y datos de sensores.

O. Buques en la zona.

P. Acciones tomada.

Q. Otra información relevante.

R. Descripción:

1. Naturaleza del producto:

2. Cantidad estimada (m<sup>3</sup>).

3. Longitud (km):

4. Anchura (km):

5. Cobertura (%):

6. Cobertura área contaminada (km<sup>2</sup>).

7. Porcentaje del área de cobertura según código apariencia (%).

=Película: %.

=Irisación: %.

=Metálico: %.

=Color verdadero discontinuo: %.

=Color verdadero continuo: %.

=Otro: %.

Parte III - POLFACT:

S. Fecha y hora.

T. Solicitud de asistencia.

U. Coste.

V. Gestiones de entrega.

W. Asistencia, dónde y cómo.

X. Otros estados solicitados.

Y. Cambio de coordinación.

Z. Intercambio de información.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.  
Más información en [info@boe.es](mailto:info@boe.es)