

2. Los transbordadores de carga rodada contruidos antes del 1 de julio de 2002 deberán ir equipados con el mencionado sistema, a más tardar, con motivo de la primera revisión efectuada a partir del 1 de julio de 2002.

3. Los buques de las categorías a) y b) siguientes contruidos antes del 1 de julio de 2002 deberán, siempre que hagan escala en un puerto español, estar equipados con un sistema de registro de los datos de la travesía que cumpla las normas pertinentes de la OMI:

a) Los buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 20.000 toneladas: a más tardar en la fecha fijada por la OMI, o, a falta de una decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2007.

b) Los buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 20.000 toneladas, a más tardar en la fecha fijada por la OMI, o, a falta de una decisión de la OMI, a más tardar el 1 de enero de 2008.

4. La Administración marítima podrá eximir a los buques de pasaje utilizados en navegaciones entre puertos españoles en zonas marítimas B, C y D según la clasificación del artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles, de los requisitos relativos al registro de los datos de la travesía exigida en este real decreto.

### ANEXO III

#### Mensajes electrónicos

1. El Ministerio de Fomento establecerá y mantendrá la necesaria infraestructura que permita la transmisión, recepción y conversión de datos entre sistemas que utilicen XML o sintaxis Edifact, basados en Internet o instalaciones de comunicación X.400.

2. Los procedimientos aplicados y la infraestructura deberán incorporar las obligaciones de intercambio de notificación y de información derivadas de otras normas, tales como el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

### ANEXO IV

#### Medidas que pueden adoptarse en caso de riesgo para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente (en aplicación del artículo 19.1)

Cuando, a raíz de un accidente o de circunstancias del tipo descrito en el artículo 17 que afecten a un buque, la Administración marítima considere que, de conformidad con el derecho internacional, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace a su litoral o intereses conexos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros, o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá, entre otras cosas:

a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practica-

o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

e) Cualesquiera otras medidas que la Administración marítima considere necesarias para salvaguardar la vida humana en la mar y la protección y lucha contra la contaminación del medio marino.

**2753** *REAL DECRETO 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.*

El riesgo potencial de accidentes con derrames de hidrocarburos en el mar durante las operaciones de carga, descarga, transbordo y manipulación de crudos y productos petrolíferos a bordo de los buques y en los terminales de las refinerías, o en las maniobras de suministro de combustibles en fondeaderos y muelles de los puertos españoles, hace aconsejable revisar las normas existentes en la materia, con el objeto de asegurar el adecuado nivel de preparación y respuesta en los terminales petrolíferos marinos, instalaciones que manipulan la mayoría de los crudos y productos petrolíferos que entran en el país, para, de un lado, tratar de reducir en lo posible los riesgos de derrames, y por otro, contar con los medios adecuados de lucha contra la contaminación en los casos en que dichos sucesos se produzcan.

En este sentido, el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), ratificado por España el 3 de diciembre de 1993, determina en su artículo 3, apartados 2 y 3, que tanto las instalaciones mar a dentro como los puertos marítimos y las instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas a la jurisdicción de una de las partes del convenio deberán disponer de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Los mencionados planes constituyen, a los efectos de aplicación de la Orden del Ministro de Fomento, de 23 de febrero de 2001, por la que se aprueba el Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental, los denominados «planes interiores de contingencias».

Por otro lado, el mencionado Convenio OPRC 90 establece en su artículo 6.2.a) que debe existir «un nivel mínimo de equipo preemplazado de lucha contra los derrames de hidrocarburos en función de los riesgos previstos y programas para su utilización».

En el ámbito de la legislación nacional, este real decreto se encuadra en el artículo 6.1.f) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que reserva como ámbito material de marina mercante la prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y demás instalaciones que se encuentren situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y la protección del medio ambiente marino.

El cumplimiento de la normativa anterior sólo puede llevarse a cabo con eficacia mediante la planificación, puesta en práctica, seguimiento y control de una serie de medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, dotando, en este aspecto, de contenido específico a las previsiones del artículo 86.2 de la citada Ley 27/1992, de 24 de noviembre, cumpliendo igualmente con las prescripciones del artículo 60 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Este real decreto recoge una serie de aspectos técnicos y administrativos que afectan a todas las opera-

ciones con hidrocarburos que se realizan en nuestras costas y aguas, incluido el suministro de combustible a los buques. Asimismo establece la posibilidad de que la Capitanía Marítima imponga medidas especiales de garantía y protección del medio ambiente marino, condicionando las operaciones de carga o descarga de hidrocarburos, cuando se aprecie que el buque que pretende realizar dichas operaciones no reúne las condiciones técnicas mínimas exigibles o su tripulación carece de la adecuada preparación, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales sobre la materia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de febrero de 2004,

## DISPONGO:

### CAPÍTULO I

#### **Medidas de prevención y lucha contra la contaminación marina en la carga, descarga y manipulación de hidrocarburos**

##### *Artículo 1. Ámbito de aplicación.*

1. Quedarán sujetas a lo dispuesto en este real decreto las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos, astilleros de construcción y reparación naval, las plataformas petrolíferas, los desguaces de buques, las instalaciones de recepción de residuos de hidrocarburos y cualquier otra instalación marítima que manipule hidrocarburos a granel, incluidas las dedicadas al suministro de combustible a los buques en los puertos o en aguas marítimas situadas en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, tanto si las operaciones se realizan mediante medios fijos, móviles o flotantes.

2. Se entiende por hidrocarburos, a los efectos de este real decreto, el petróleo crudo, el fuel-oil, el gasóleo y el aceite lubricante, según la definición que figura en el artículo II.3) del Convenio internacional de intervención en alta mar en caso de accidente que cause o pueda causar una contaminación por hidrocarburos de 1969.

3. Todas las instalaciones señaladas en el apartado 1 deberán contar con medios, propios o contratados, suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación, de acuerdo con lo establecido en este real decreto.

4. Las instalaciones a las que hace referencia el apartado 1 situadas en zonas bajo jurisdicción militar cumplirán las prescripciones de este real decreto, sin menoscabo de sus misiones específicas.

##### *Artículo 2. Plan interior de contingencias por contaminación marina accidental y estudio de condiciones ambientales.*

1. Las autoridades y empresas mencionadas en el artículo 1.1 deberán confeccionar, de acuerdo con lo establecido en el anexo I, en el plazo de seis meses contados a partir de su entrada en vigor, un plan interior de contingencias por contaminación marina accidental. En dicho plan deberán relacionarse los medios de prevención y lucha contra la contaminación previstos en cada terminal y punto de carga y descarga, tal como se indica en el apartado i) del anexo I, acompañando esquemas a escala del dispositivo adoptado, de acuerdo con las características físicas del lugar y del resultado del estudio a que se refiere el apartado 2 siguiente, debiendo indicar la situación de cada uno de dichos medios.

2. Como complemento al plan interior de contingencias mencionado se confeccionará un estudio sobre la influencia de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de la zona en la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos, con el doble objetivo, por un lado, de determinar los riesgos de accidentes o incidentes en las maniobras de los buques y en las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos, y por otro, de analizar la evolución y consecuencias de posibles derrames bajo distintas condiciones ambientales o de operación, todo ello en relación con los medios previstos de prevención y lucha contra la contaminación.

3. El estudio al que se refiere el apartado anterior se ajustará en estructura y contenido a lo dispuesto en el anexo II y podrá ser realizado bien por los propios departamentos técnicos de los puertos y las empresas titulares de las instalaciones, bien por centros especializados de la Administración General del Estado o de la Administración autonómica, así como por empresas de reconocido prestigio en el área de la ingeniería marítima medioambiental que estén en posesión de una certificación de calidad expedida por una institución de normalización.

4. En el caso de distintas empresas que dispongan de terminales o puntos de carga o descarga en una misma área portuaria, podrán asociarse para compartir los medios de prevención y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, siempre y cuando se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) Que la distancia entre terminales o puntos sea tal que la utilización indistinta de los medios disponibles no suponga un obstáculo para una rápida y eficaz respuesta ante un derrame.

b) Que medie un informe favorable de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico de competencia se encuentren dichos terminales o puntos.

5. Quedan exceptuadas de lo establecido en los apartados 1, 2 y 3 de este artículo las empresas dedicadas exclusivamente al suministro de combustible a buques, que se regularán por lo dispuesto en el artículo 7.

##### *Artículo 3. Tramitación y aprobación.*

1. El plan interior de contingencias y el estudio correspondientes a instalaciones situadas en el litoral, fuera del ámbito portuario estatal, deberán ser aprobados por el órgano competente de la comunidad autónoma en cuyo territorio se encuentre ubicada la instalación a la que corresponda el mencionado plan.

2. En el caso de una instalación mar adentro, la aprobación de su plan interior de contingencias y del estudio corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

3. Los planes interiores de contingencias y los estudios correspondientes a instalaciones situadas en el ámbito portuario de titularidad estatal serán aprobados por la Autoridad Portuaria competente, de acuerdo con el marco competencial que establece la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

4. En todos los casos descritos en los apartados anteriores, como requisito previo a la aprobación del plan, habrá de solicitarse informe a la Capitanía Marítima correspondiente, la cual dispondrá la inspección de las instalaciones al objeto de comprobar la idoneidad de los medios de prevención y lucha contra la contaminación marina accidental descritos en el plan interior de contingencias, a la vista de las conclusiones del estudio mencionado en el artículo 2.2. En dicho informe figurarán recomendaciones sobre propuestas de modificaciones al plan y los medios descritos en él, si las hubiera,

así como sobre los plazos más convenientes, según las características de cada terminal o zona de operaciones, para que los medios y medidas aprobadas se encuentren en servicio.

5. A los efectos de aprobación del plan interior de contingencias, la autoridad competente tendrá en cuenta las recomendaciones del informe de la Capitanía Marítima correspondiente.

6. Las empresas que pretendan iniciar sus actividades con posterioridad a la entrada en vigor de esta norma, deberán obtener la aprobación del plan interior de contingencias conforme a lo preceptuado en este real decreto como requisito previo al inicio de las operaciones.

#### Artículo 4. *Medios de prevención y lucha contra la contaminación en instalaciones portuarias, muelles o pantalanés.*

1. Los planes interiores de contingencias por contaminación marina accidental que se refieran a terminales o puntos de carga o descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel, que realicen sus operaciones en muelles o pantalanés fijos o flotantes, deberán incluir, al menos, los equipos y sistemas de prevención y lucha contra la contaminación que se describen a continuación:

a) Cercos o barreras de contención de características y longitud adecuadas, dispuestos de forma que puedan ser tendidos en el menor tiempo posible. Durante las operaciones de carga y descarga de los buques, los cercos deberán encontrarse listos para su uso inmediato.

b) Sistemas adecuados de recogida mecánica de hidrocarburos, situados de tal forma que permitan su rápida disponibilidad en caso de derrame a fin de evitar que éste se extienda a otras zonas.

c) En los muelles se dispondrá, como medida adicional de prevención, de mangueras o monitores contraincendios orientados hacia la flotación del buque, durante las operaciones de carga o descarga, incluidas las operaciones de conexión y desconexión de mangueras o brazos articulados, de forma tal que confinen en su radio de acción la zona de conexión de los sistemas de carga o descarga entre el buque y muelle, impidiendo con su accionamiento que un posible derrame se extienda más allá del área delimitada por el casco del buque y el muelle. Se excluyen de esta medida los pantalanés.

d) Embarcaciones auxiliares de servicio adecuadas para el tendido de los cercos y recogida mecánica de productos derramados. Las embarcaciones habrán de encontrarse dispuestas para ser utilizadas en un tiempo razonable en el caso de producirse un derrame durante las operaciones de carga y descarga de los buques que se encuentren operando en el terminal.

e) Se dispondrá de un sistema eficaz de comunicaciones entre buque y tierra que permita la parada inmediata de las operaciones, en caso de producirse una situación de emergencia que provoque o pueda provocar un derrame; así mismo, las bridas de conexión de las mangueras utilizadas en la carga o descarga deberán contar con un sistema de desconexión rápida para casos de emergencia.

2. El número de embarcaciones auxiliares, de equipos, la capacidad total de recuperación de éstos y su tipo se determinarán de acuerdo con las características de la zona, del terminal, de los productos que se carguen o descarguen, así como del número de operaciones simultáneas que puedan realizarse en el terminal y en la zona.

#### Artículo 5. *Medios de lucha contra la contaminación en campos de boyas o monoboyas.*

1. Los planes interiores de contingencias que se refieran a terminales o puntos, que posean campos de boyas o monoboyas de carga y descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel, deberán incluir para dichos dispositivos, al menos, los equipos y sistemas de lucha contra la contaminación que a continuación se describen:

a) Un sistema de cercos, aptos para su utilización en zonas marítimas desprotegidas, cuya longitud no será, en ningún caso, inferior a dos esloras del mayor buque que pueda operar en dichos terminales. El mencionado sistema habrá de encontrarse, estibado y listo para su uso inmediato, en un lugar próximo a un remolcador o embarcación auxiliar que reúna condiciones adecuadas para efectuar la maniobra de tendido, remolque y fondeo.

b) Sistemas adecuados de recogida mecánica de hidrocarburos, situados de tal forma que permitan su rápida disponibilidad en caso de derrame a fin de evitar que éste se extienda a otras zonas. Los equipos se encontrarán listos para su uso inmediato por remolcadores o embarcaciones auxiliares adecuadas que cuenten con medios idóneos para su izado y arriado.

c) Los remolcadores y las embarcaciones auxiliares, así como los medios descritos en los párrafos anteriores, se encontrarán listos para actuar en cualquier momento y situados a una distancia del límite del campo de boyas que permita acudir a la zona donde se ha producido el derrame en un tiempo razonable desde que se produjo el aviso de emergencia por contaminación.

d) En el caso de que las monoboyas o campos de boyas se encuentren próximos a muelles o pantalanés de los mencionados en el artículo 4, se podrá considerar la posibilidad de compartir los medios siempre que quede garantizada la atención a cualquier emergencia, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3.

e) Se dispondrá de un sistema eficaz de comunicaciones entre buque y tierra que permita la parada inmediata de las operaciones, en caso de producirse una situación de emergencia que pueda provocar un derrame; así mismo, las bridas de conexión de las mangueras utilizadas en la carga o descarga deberán contar con un sistema de desconexión rápida para casos de emergencia.

2. El número de remolcadores y embarcaciones auxiliares, de equipos, la capacidad total de recuperación de éstos y su tipo se determinarán de acuerdo con las características de la zona, del terminal, de los productos que se carguen o descarguen, así como del número de operaciones simultáneas que puedan realizarse en el terminal y en la zona.

#### Artículo 6. *Medidas de garantía en las operaciones.*

1. Cuando la dirección del terminal o punto donde se estén realizando las operaciones de carga o descarga de hidrocarburos tenga dudas fundadas sobre la operatividad de un buque o la capacidad técnica de su tripulación, deberá poner este hecho en conocimiento del Capitán Marítimo competente, el cual podrá disponer una inspección del mencionado buque.

2. Cualquiera que sea el pabellón que enarbole el buque que realice la operación de carga o descarga de hidrocarburos, la inspección, de llevarse a cabo, se realizará de acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

## CAPÍTULO II

**Medidas de prevención y lucha contra la contaminación en operaciones de suministro de combustible a los buques**

Artículo 7. *Medios de lucha contra la contaminación en operaciones de suministro de combustible.*

1. En las operaciones de suministro de combustible y lubricantes a granel a los buques, tanto en los muelles de un puerto, como en fondeaderos, radas, bahías o cualquier otro punto de las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, las empresas suministradoras estarán obligadas a disponer de equipos, propios o contratados, de contención y recogida, adecuados a las características del suministro que se realice. Estas empresas podrán compartir equipos de acuerdo con las condiciones establecidas en el artículo 2.4.

2. En los casos previstos en el apartado anterior, las empresas deberán presentar en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico estén realizando sus actividades, en el plazo de seis meses contados desde la entrada en vigor de este real decreto, una memoria de los métodos y sistemas utilizados para llevar a cabo este servicio, que incluirá una propuesta de los medios de prevención y lucha contra la contaminación que se consideran necesarios en cada caso, así como el sistema de respuesta ante un derrame y su integración en el plan interior de contingencias correspondiente.

3. La memoria que se refiera a operaciones de suministro de combustible a granel deberá ser aprobada por la Capitanía Marítima correspondiente, la cual tendrá a su cargo la posterior inspección y control de los equipos, métodos y sistemas aprobados.

4. En el caso de que el suministro se realice en el ámbito portuario, la memoria será aprobada por la autoridad competente, previo informe favorable de la Capitanía Marítima bajo cuya jurisdicción se realice el suministro.

5. Cuando se trate de suministro de gasóleo a embarcaciones mediante un aparato surtidor situado en un muelle, la exigencia de medios de lucha contra la contaminación se limitará a disponer de material absorbente en forma de barreras y paños en cantidad suficiente para cercar y recuperar los pequeños derrames que puedan producirse durante las operaciones de suministro. La cantidad y situación de dicho material será la adecuada a las características del lugar donde se encuentre situado el aparato surtidor. La mencionada memoria será aprobada por la autoridad competente, previo informe favorable de la Capitanía Marítima del puerto donde radique el aparato surtidor.

6. Esta aprobación se llevará a cabo por la Autoridad Portuaria correspondiente en aquellos casos en que el servicio se preste en zonas bajo su responsabilidad, a los fines que prevé el artículo 129.2 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de puertos de interés general.

7. Los buques de la Armada, singularmente los destinados al transporte y suministro de combustible a otros navíos de la flota, contarán con medios y equipos de prevención de riesgos aprobados por la Administración marítima, entendiéndose suficientes dichos sistemas para realizar operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en puertos y aguas jurisdiccionales españolas, y así deberá constar en los correspondientes planes interiores de contingencias.

## CAPÍTULO III

**Empresas y personal de descontaminación**

Artículo 8. *Cualificación de las empresas de descontaminación.*

Las empresas sujetas al ámbito de aplicación de este real decreto que, en virtud de lo previsto en el artículo 1.3, contraten a otras empresas los servicios de prevención o lucha contra la contaminación deberán acreditar que estas últimas disponen de una certificación de calidad que garantice la correcta realización de las tareas encomendadas y la cualificación técnica del personal a su servicio.

Artículo 9. *Cursos de capacitación.*

Las refinerías de petróleo y las empresas que posean terminales o puntos de carga o descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel transportados por buques deberán comprobar y exigir que el personal de su propia empresa o de la empresa contratada, adscritos a puestos en operaciones de prevención y lucha contra la contaminación, han superado los cursos que establezca la Dirección General de la Marina Mercante de acuerdo con los niveles requeridos.

## CAPÍTULO IV

**Del régimen sancionador**

Artículo 10. *Principios generales sobre responsabilidad y régimen sancionador.*

Sin perjuicio de la competencia sancionadora que corresponda a otras autoridades, la responsabilidad por incumplimiento, ya sea por acción u omisión, de las prescripciones contenidas en este real decreto y dictadas para su aplicación, en materias competencia de la Administración marítima y de la Autoridad Portuaria, se exigirá conforme a lo dispuesto en el título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

En este último supuesto, el procedimiento sancionador se regirá por lo dispuesto en:

a) El título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

b) El capítulo III y siguientes del título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

c) El Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora.

d) El Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional única. *Cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV).*

Por las autoridades y empresas a las que se refiere el artículo 1.1, en la realización de las operaciones habituales de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos se adoptarán las medidas técnicas disponibles para minimizar las posibles emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV).

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto y expresamente las siguientes normas:

a) La Orden de 21 de agosto de 1967, por la que se establecen medidas para evitar la contaminación de las aguas y playas por accidentes en los terminales de tuberías de carga y descarga de productos petrolíferos.

b) La Orden de 28 de julio de 1969, sobre el establecimiento de medidas para combatir derrames de hidrocarburos.

c) La Orden de 27 de mayo de 1971, sobre medidas para combatir la contaminación del mar.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo.*

El Ministro de Fomento podrá dictar las disposiciones necesarias para la aplicación de este real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, a 13 de febrero de 2004.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## ANEXO I

### Contenido de los planes interiores de contingencias por contaminación marina accidental

Los planes interiores deberán contener como mínimo los siguientes apartados:

a) Ámbito de aplicación del plan, identificando las instalaciones que comprende. En el caso de dos o más instalaciones próximas, cuyas áreas de influencia no estén alejadas más de dos millas náuticas entre sí, pertenezcan o no a un mismo complejo industrial, podrán disponer de un plan interior común para todas ellas.

b) Niveles de respuesta ante un suceso que dé, o pueda dar, origen a una contaminación marina accidental, donde se establecerán los medios materiales y humanos movilizados en cada caso, en función de la gravedad del suceso.

c) Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta del plan, cuyo esquema deberá ser similar al mostrado al margen y donde se identificarán tanto los cargos directivos responsables de poner en práctica las operaciones, como los equipos de respuesta incluidos en el plan, así como los cometidos de cada uno de ellos.

d) Procedimiento de activación del plan, en el que se describirán los sistemas establecidos para activar cada nivel de la emergencia y se identificarán a los responsables de dicha activación.

e) Procedimiento de notificación, donde se describirá el sistema de comunicación de incidencias a la autoridad marítima, portuaria y autonómica correspondiente,

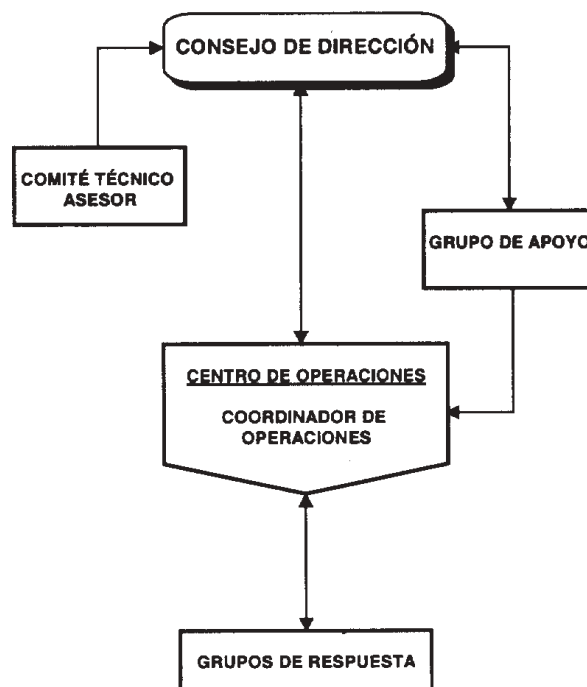
así como la persona o departamento responsable de tal notificación.

f) Coordinación con el plan nacional y con el plan territorial correspondiente, de acuerdo con los criterios para la activación de un plan de contingencias, descritos en el apartado 1.3 de la sección 1 del anexo a la Orden del Ministro de Fomento, de 23 de febrero de 2001, por la que se aprueba el Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental.

g) Procedimiento de actuación, que definirá las normas generales que deberán ponerse en práctica en caso de emergencia, de acuerdo con el nivel de la misma definido en el párrafo b) anterior.

h) Fin de la emergencia, en el que se definirán las condiciones bajo las que puede considerarse terminada la situación de emergencia.

### ESQUEMA DIRECTIVO Y OPERATIVO DE UN PLAN INTERIOR DE EMERGENCIA



i) Inventario de medios disponibles, donde se describirán los medios materiales disponibles para la contención y recuperación de un derrame contaminante, incluyendo un gráfico de su situación en la instalación y los responsables de su custodia, mantenimiento y operación.

j) Programa de mantenimiento de los medios materiales disponibles, especificando los periodos de revisión y las operaciones de mantenimiento de acuerdo con las indicaciones del fabricante de cada equipo.

k) Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del plan interior, donde se establecerán tanto los cursos teóricos de formación del personal adscrito a la lucha contra la contaminación, como los distintos niveles de ejercicios prácticos a realizar y su periodicidad.

l) Procedimiento de revisión del plan interior, en el que se definirán las condiciones y plazos para realizar revisiones periódicas del plan, así como la constitución de una comisión encargada de los trabajos de revisión y del seguimiento de resultados en la aplicación práctica del plan.

## ANEXO II

### Estructura y contenido del estudio de condiciones ambientales, meteorológicas y oceanográficas de la zona en la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos

El estudio al que se hace referencia en el artículo 2 de este real decreto deberá contener, al menos, las secciones que se especifican y en el orden que se expresa a continuación:

#### SECCIÓN I: DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL TERMINAL

- 1.1 Situación geográfica y tipo de costa.
- 1.2 Descripción del clima atmosférico (vientos y temperatura del aire y del clima marítimo, oleaje, corrientes, temperatura, salinidad y densidad del agua del mar), incluyendo características del viento y las corrientes en las proximidades de las zonas de atraque (velocidad, dirección, puntos de inflexión, etc.)
- 1.3 Descripción y localización de áreas de interés pesquero y de acuicultura.
- 1.4 Descripción de áreas naturales sensibles o de especial valor ecológico.
- 1.5 Localización de áreas de interés turístico.
- 1.6 Localización y estudio de recursos hidrológicos (acuíferos, canales, ríos, estaciones depuradoras, plantas potabilizadoras, etc.).
- 1.7 Mapas descriptivos de las áreas mencionadas en los puntos anteriores.

#### SECCIÓN II: ESTUDIO DEL EFECTO DE POSIBLES VERTIDOS Y ANÁLISIS DE SU EVOLUCIÓN

- 2.1 Identificación y descripción de los incidentes o accidentes con mayor riesgo de provocar un vertido de hidrocarburos, incluyendo la localización de los puntos donde dicho riesgo es mayor.
- 2.2 Determinación de las posibles trayectorias de un derrame de hidrocarburos en cada uno de los puntos de atraque y localización de las zonas de costa posiblemente afectadas.
- 2.3 Comportamiento de los hidrocarburos cargados y/o descargados en el terminal en caso de derrame, de acuerdo con sus características físicoquímicas y bajo distintas hipótesis de condiciones ambientales.
- 2.4 Localización y características de las posibles barreras naturales o artificiales que proporcionan abrigo al terminal y pudieran suponer un obstáculo a la progresión de una mancha contaminante.
- 2.5 Localización de zonas donde es aconsejable la concentración de la contaminación para su posterior recuperación y medios de acceso a dichas zonas.
- 2.6 Planos descriptivos de los apartados 2.2, 2.4 y 2.5.

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

**2754** *ORDEN APA/283/2004, de 10 de febrero, por la que se dictan disposiciones para el desarrollo del Real Decreto-Ley 6/2003, de 21 de noviembre, por el que se adoptan medidas de carácter urgente para reparar los daños producidos por los incendios que afectaron a la Comunidad Autónoma de Extremadura durante el mes de agosto de 2003.*

Mediante el Real Decreto-Ley 6/2003, de 21 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes para

reparar los daños causados por los incendios que afectaron a la Comunidad Autónoma de Extremadura durante el mes de agosto de 2003, se establecen medidas para paliar dichos daños.

El artículo 4 del citado Real Decreto-Ley establece las indemnizaciones por los daños en producciones agrícolas y ganaderas, para aquellas explotaciones que, teniendo pólizas en vigor amparadas por el Plan de Seguros Agrarios para el ejercicio 2003, hayan sufrido pérdidas en sus producciones no cubiertas por las líneas de seguros agrarios combinados. También podrán ser objeto de indemnización los daños producidos en las explotaciones apícolas.

Se considera necesario centralizar la gestión de las ayudas previstas en el Real Decreto-Ley 6/2003, de modo excepcional, dada la urgencia imprescindible para la valoración de los daños producidos, que posibilitará la eficaz distribución de las cantidades correspondientes, máxime teniendo en cuenta la limitación de los créditos presupuestarios globales, a fin de asegurar un reparto equitativo entre los posibles beneficiarios.

La disposición final primera del Real Decreto-Ley 6/2003 faculta a los titulares de los Departamentos Ministeriales, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar las disposiciones necesarias para la ejecución de lo establecido en el mismo.

En su virtud, dispongo:

#### Artículo 1. *Ámbito geográfico.*

Las actuaciones previstas en la presente orden serán de aplicación a las explotaciones afectadas y situadas en los términos municipales establecidos en la Orden INT/3615/2003, de 18 de diciembre, por la que se determinan los municipios a los que son de aplicación las medidas previstas en el Real Decreto-ley 6/2003, de 21 de noviembre, por el que se adoptan medidas urgentes para reparar los daños producidos por los incendios que afectaron a la Comunidad Autónoma de Extremadura durante el mes de agosto de 2003.

#### Artículo 2. *Daños indemnizables.*

1. Serán objeto de indemnización los daños ocurridos como consecuencia de los incendios registrados en el mes de agosto de 2003, en los municipios a que se refiere el artículo 1, en las explotaciones agrícolas y ganaderas que, teniendo pólizas en vigor amparadas por el Plan de Seguros Agrarios, hayan sufrido pérdidas en sus producciones no cubiertas por las líneas de seguros agrarios combinados.

2. También se podrá percibir indemnización por los daños causados en producciones agrícolas y ganaderas no incluidas en el Plan de Seguros Agrarios para el año 2003, salvo que las pérdidas registradas estuviesen garantizadas, en su totalidad, por un seguro no incluido en el sistema de seguros agrarios combinados.

3. Los daños indemnizables en las producciones agrícolas se corresponderán con la pérdida en la producción esperada en la campaña más una compensación equivalente al coste de reposición de la producción afectada, teniendo en cuenta igualmente la posible repercusión que pudiera originarse en las cosechas de las próximas campañas.

4. En el caso de la apicultura la indemnización incluirá las pérdidas ocasionadas por el incendio en las colmenas quemadas, que no sean compensadas por las pólizas de seguro formalizadas por los productores, más una compensación, en concepto de menor producción en las próximas campañas, con una cuantía máxima, por ambos conceptos, de 48 euros por colmena quemada.