TEXTO OFICIAL DEL BOE

Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

BOE-A-2013-408
Última actualización en el BOE: 2025-12-19
Recopilado por Coposita el 2026-11-11

Cómo usar este PDF

- El índice dice en qué página empieza cada título y capítulo; pulsa una línea para ir allí. El panel lateral de tu lector tiene los mismos marcadores.
- Arriba, en cada página, ves en qué título y capítulo estás.
- Cada artículo va en su bloque, con la numeración destacada.
- El texto es el del BOE, sin alterar. Comprueba siempre la versión vigente en el BOE.

La citan: 1 programa de oposición de Coposita

Versión oficial: https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2013-408

Índice

Disposición adicional primera. Plazo para la elaboración de los planes. 4

Disposición adicional segunda. Colaboración para la elaboración de los planes. 4

Disposición adicional tercera. Zona de mar adentro. 4

Disposición adicional quinta. Implicaciones en el ámbito de la planificación de protección civil de sucesos de contaminación costera. 5

Disposición transitoria única. Vigencia de los planes existentes. 5

Disposición derogatoria única. Derogación normativa. 5

Disposición final primera. Título competencial. 5

Disposición final segunda. Facultad de desarrollo normativo. 5

Disposición final tercera. Entrada en vigor. 6

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, que confiere al Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante, los artículos 263 y 264.1 y 2 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, otorgan al Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, la facultad de aprobar el Plan Nacional de Servicios de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino. Los planes que en estas materias aprueben las comunidades autónomas deben acomodarse a las directrices sobre coordinación y movilización de recursos que figuren en el Plan Nacional.

A su vez, el artículo 149.1.23.ª de la Constitución Española atribuye al Estado la competencia para dictar la legislación básica en materia de medio ambiente. En este sentido, el artículo 110 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, en su apartado l) atribuye al Estado la ejecución de los acuerdos y convenios internacionales en materia de su competencia, pudiendo adoptar las medidas adecuadas para su observancia.

Asimismo, el artículo 110 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, confiere al Estado facultades de tutela y salvaguarda del dominio público estatal al amparo del mandato objeto del artículo 132.2 de la Constitución Española, de acuerdo con los criterios jurisprudenciales establecidos por el Tribunal Constitucional en la Sentencia 149/1991, de 4 de julio, conforme a la cual la titularidad estatal sobre los bienes de dominio público marítimo-terrestre implica que el Estado está obligado a proteger el demanio marítimo-terrestre a fin de asegurar el mantenimiento de su integridad física o jurídica, así como su uso público.

En aplicación del artículo 149.1.29.ª de la Constitución Española, referido a la competencia exclusiva del Estado sobre seguridad pública, la Ley 2/1985, de 21 de enero, de Protección Civil, y su normativa de desarrollo, regulan las actuaciones a desempeñar y la coordinación a poner en práctica entre las Administraciones Públicas para hacer frente a las situaciones de grave riesgo colectivo, calamidad pública o catástrofe extraordinaria que puedan afectar al territorio español.

De otra parte, el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, conocido por las siglas OPRC 90, y su Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, conocido por las siglas OPRC-HNS 2000, ratificados por España el 12 de enero de 1994 y el 27 de enero de 2005 respectivamente, tienen como objetivo la cooperación internacional y la asistencia mutua en incidentes mayores de contaminación marina, y el desarrollo y mantenimiento en los Estados Parte de la adecuada capacidad de preparación y respuesta frente a emergencias de contaminación marina de todos los niveles, ya sea ésta causada por hidrocarburos o por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Tanto el Convenio OPRC 90 como el Protocolo OPRC-HNS 2000 están en vigor, de forma general y para España, desde el 13 de mayo de 1995 y el 14 de junio de 2007 respectivamente.

El Convenio OPRC 90 determina en su artículo 6 la obligación de establecer, por los Estados Parte, un «Sistema Nacional» para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos. Por su parte, el Protocolo OPRC-HNS 2000 en su artículo 4 establece esta misma obligación para los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. El Sistema Nacional deberá cubrir por tanto ambas fuentes posibles de contaminación marina.

En aplicación de lo dispuesto en las normas anteriormente citadas, el 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, ha constituido la normativa fundamental aplicable a nivel nacional en el ámbito de la contaminación, si bien, como su denominación manifiesta, circunscrita al ámbito de los hidrocarburos. A su vez, el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental se aprobó para hacer frente a los supuestos de contaminación por hidrocarburos y contiene recomendaciones para la elaboración de los planes territoriales, competencia de las comunidades autónomas, y de los planes interiores, referidos a instalaciones mar adentro, puertos, terminales marítimos o a industrial litorales.

Sin embargo, las disposiciones anteriormente citadas regulan los sucesos de contaminación marina que tengan por causa el vertido de hidrocarburos, sin contemplar ni regular aquellos supuestos en que la causa de la contaminación venga dada por otras sustancias distintas de los hidrocarburos.

A efectos de cubrir el vacío legal expuesto y de acuerdo con las disposiciones anteriormente citadas, a fin de cumplimentar los mandatos que éstas establecen, se hace preciso crear y regular un sistema de organización interadministrativa que constituya el instrumento técnico y de coordinación entre las diversas administraciones públicas con competencia en la materia, susceptible de proporcionar una respuesta adecuada a los supuestos de contaminación del medio marino y de la ribera del mar, respetando en todo caso las competencias y funciones que a las comunidades autónomas litorales y a las ciudades de Ceuta y Melilla atribuye el ordenamiento jurídico, de conformidad con lo previsto en sus estatutos de autonomía.

Fruto de lo anteriormente expuesto, este real decreto proporciona los mecanismos de respuesta ante los diversos sucesos e incidentes derivados de la contaminación marítima y de la ribera del mar, mediante la creación de los órganos precisos y el desarrollo de los sistemas de relación y coordinación de las diversas administraciones públicas competentes en la materia a efectos de garantizar una actuación eficaz respecto de los supuestos de contaminación.

Debe señalarse también que la disponibilidad de un marco normativo para la coordinación integral en el ámbito de la lucha contra la contaminación marina accidental constituye un asunto de especial interés para el Sistema Nacional de Gestión de Situaciones de Crisis. Así como, que desde la perspectiva del ámbito funcional de la contaminación marítima, el nuevo marco normativo que establece este real decreto se configura como un medio complementario de los instrumentos de planificación y salvaguarda derivados del mandato de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino y del establecimiento de las estrategias marinas que dicha ley regula, con sujeción a los distintos ámbitos funcionales delimitados por la política de prevención de la contaminación marítima en el marco de la política y objetivos de la marina mercante y en el de la protección y buen estado ambiental del medio marino.

Este real decreto ha sido informado por las comunidades autónomas litorales y por las ciudades de Ceuta y Melilla, que han colaborado en su elaboración. Así mismo, se ha sometido a informe de la Comisión Nacional de Protección Civil, de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, que han manifestado su aprobación, y de otros departamentos ministeriales, entre ellos el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas y el Ministerio de Defensa.

En su virtud, a propuesta conjunta de la Ministra de Fomento, del Ministro del Interior y del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de diciembre de 2012,

DISPONGO:

Artículo único. Objeto y ámbito de aplicación.

Se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, que se adjunta a este real decreto y que será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea 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.

Disposición adicional primera. Plazo para la elaboración de los planes.

Las autoridades dependientes de la Administración General del Estado responsables de la aprobación de los planes, así como cualquier entidad privada que, de acuerdo con este real decreto, deba elaborar y aplicar un plan de contingencias por contaminación marina, deberán disponer del mismo en el plazo más breve posible y, en todo caso, antes de 12 meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente norma.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio del plazo que puedan establecer las autoridades competentes de las distintas administraciones territoriales implicadas en el Sistema Nacional de Respuesta para la elaboración de sus planes.

Disposición adicional segunda. Colaboración para la elaboración de los planes.

Los Ministerios de Fomento, de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y del Interior prestarán a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla que lo soliciten el asesoramiento y la colaboración necesarios para lograr la mejor coordinación posible de los distintos planes territoriales, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional tercera. Zona de mar adentro.

Se faculta al Ministro de Fomento para fijar la zona de «mar adentro» a que se refiere el apartado 4 del artículo 4 del Sistema Nacional de Respuesta, con sujeción a los requisitos exigidos por el artículo II a), i) ii) del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1969, previo informe del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y con sujeción a los límites de las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción de acuerdo con la legislación vigente, en orden a

determinar cuando una instalación marítima situada mar adentro queda sujeta a lo dispuesto por el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina.

Disposición adicional cuarta. Planes interiores marítimos de instalaciones que manejan en el ámbito marítimo y portuario sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos.

Las instalaciones que manejan en el ámbito marítimo y portuario sustancias a granel, nocivas y potencialmente peligrosas, distintas a los hidrocarburos, y que se encuentran por tanto fuera del ámbito de aplicación del 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, deberán aprobar sus planes interiores marítimos según lo dispuesto en este real decreto.

Disposición adicional quinta. Implicaciones en el ámbito de la planificación de protección civil de sucesos de contaminación costera.

Los planes de contingencia que integran el subsistema costero del Sistema Nacional de Respuesta se integrarán, en su caso, en el sistema de respuesta de protección civil, en el nivel territorial que en cada caso corresponda, en aquellos supuestos de contaminación costera que puedan afectar a la seguridad de las personas y de los bienes.

Disposición transitoria única. Vigencia de los planes existentes.

1. Los planes interiores de contingencias por contaminación marina accidental para las instalaciones que manejan hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, regulados en el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, tendrán la consideración de planes interiores marítimos a efectos de este real decreto y continuarán vigentes sin necesidad de modificación. Para las modificaciones de los citados planes que requieran de una nueva aprobación, así como para la aprobación de nuevos planes, se estará a lo dispuesto en el artículo 4 del Sistema Nacional de Respuesta y, en lo que no contradiga a este último precepto, en el artículo 3 del Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero.

2. Los planes territoriales existentes hasta la fecha mantendrán su vigencia en tanto se adaptan a lo dispuesto en este real decreto.

3. Hasta la entrada en vigor del Plan Marítimo Nacional que se crea en este real decreto, seguirá en vigor el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente real decreto.

De forma específica, el 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, se deroga en la medida y con el alcance establecido en la disposición transitoria única de este real decreto.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto se dicta de acuerdo con el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado las competencias exclusivas en materia de marina mercante; con el artículo 149.1.23.ª que atribuye al Estado competencias para dictar legislación básica del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio y con el artículo 149.1.29.ª que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre seguridad pública.

Disposición final segunda. Facultad de desarrollo normativo.

Se habilita a los Ministros de Fomento, del Interior y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el ámbito de sus competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo establecido en el presente real decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 21 de diciembre de 2012.

JUAN CARLOS R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia,

SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN.

Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina

Artículo 1 Objeto del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina.

1. El Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina tiene por objeto establecer, ante un hecho de esta naturaleza, un marco general de actuación integrado por planes de contingencias de distinto rango y con el fin de:

a) Definir las líneas generales de actuación, de acuerdo con los requerimientos del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), su Protocolo sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (OPRC-HNS 2000), y demás normativa internacional aplicable a la prevención y lucha contra la contaminación marina.

b) Definir las pautas de activación de los planes en función de unas situaciones de emergencia establecidas de acuerdo con la gravedad del suceso.

c) Establecer fórmulas de coordinación para los supuestos en que se encuentren activados varios planes de forma simultánea.

d) Establecer un protocolo de comunicación de la activación de los planes.

e) Definir las actuaciones de las diversas administraciones públicas competentes, así como de otras instituciones públicas y privadas, en la utilización de medios aplicables en la lucha contra la contaminación marina.

f) Adecuar la coordinación y colaboración entre todas las administraciones públicas competentes y entidades públicas y privadas, que dispongan de medios de lucha contra la contaminación.

Artículo 2 Definiciones.

A los efectos de lo dispuesto en este Sistema Nacional de Respuesta, se entiende por:

a) «Suceso de contaminación marina»: un acontecimiento o serie de acontecimientos del mismo origen que supongan la introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias o energía que provoquen o puedan provocar efectos nocivos (como riesgos para la salud humana, perjuicios a los recursos vivos y a los ecosistemas marinos o costeros, incluida la pérdida de biodiversidad, los obstáculos a las actividades marítimas, especialmente a la pesca, al turismo, a las actividades de ocio y demás usos legítimos del mar, una alteración de la calidad de las aguas marinas que limite su utilización y una reducción de su valor recreativo, o, en términos generales, un menoscabo del uso sostenible de los bienes y servicios marinos), y que exijan medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.

b) «Costa»: la ribera del mar y de las rías, tal como se define en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, así como aquellos elementos pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre susceptibles de ser afectados por la contaminación marina (acantilados, islotes, accesiones, etc.) y que se definen en el artículo 4 de dicha ley.

c) «Instalaciones marítimas»: recintos o estructuras situadas en los puertos, en la costa o mar adentro, provistos de los medios necesarios para llevar a cabo actividades comerciales o industriales con riesgo de producir sucesos de contaminación marina por hidrocarburos o productos químicos, así como aquellas otras que, en su caso, determine la administración marítima.

d) «Terminal de manipulación de mercancías»: aquella instalación marítima destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o en el modo marítimo, que puede incluir superficies anejas para depositar mercancías y elementos de transporte.

e) «Plan de contingencias»: instrumento jurídico y técnico por el que se regulan los procedimientos de organización y actuación de las administraciones públicas y entidades públicas y privadas, comprensivo de la estructuración, disposición de medios personales y materiales y la dirección y seguimiento de las operaciones ante un suceso de contaminación marina.

f) «Ámbito de aplicación de los planes de contingencias»: espacio afectado, o con riesgo de ser afectado, por un suceso de contaminación en el que se ejecutan las actuaciones previstas en los distintos planes. En los puertos, el ámbito de aplicación quedará definido por su zona I o interior de las aguas portuarias en el caso de puertos de interés general, o por la zona interior de sus aguas portuarias, delimitada por sus diques de abrigo o elemento geográfico equivalente, en el caso de puertos autonómicos. En las instalaciones o terminales, el ámbito de aplicación será el espacio de agua que bordee la instalación o terminal y cuya anchura será el doble de la eslora del mayor buque que pueda operar en la misma y en todo caso como mínimo 100 metros de radio, salvo en las plataformas petrolíferas en cuyo caso la anchura será de un radio de una milla.

g) «Medidas de emergencia y respuesta inmediata»: decisiones y actuaciones que tienen por objetivo la prevención y evitación de nuevos daños y la reparación de los ya producidos.

h) «Peligrosidad»: capacidad intrínseca de una sustancia o potencialidad de un suceso de contaminación marina para ocasionar, directa o indirectamente, daños a las personas, perjuicios materiales y deterioro del medio ambiente.

i) «Zona especialmente vulnerable»: aquella que por sus valores naturales, su ubicación geográfica, o los intereses generales a proteger, precise de un especial grado de protección, y así se encuentre clasificada en el plan territorial de la comunidad autónoma correspondiente o de las ciudades de Ceuta y Melilla, o en el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar.

Artículo 3 Subsistemas de respuesta.

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, cuyos ámbitos de actuación serán las aguas marítimas y la costa, respectivamente.

1. El subsistema marítimo está integrado por los siguientes planes de contingencias:

a) Plan Marítimo Nacional: plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que afecte o pueda afectar a las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en el marco del artículo 264 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante.

b) Plan interior marítimo: plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que se produzca dentro de su ámbito de aplicación, en un puerto, un terminal marítimo de manipulación de mercancías, una plataforma marina de exploración o explotación de recursos naturales en el mar, así como cualquier otra instalación marítima situada en zonas donde España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Podrán formar parte del subsistema marítimo las estructuras organizativas de los medios disponibles de las comunidades autónomas o de las ciudades de Ceuta y Melilla para hacer frente a determinadas operaciones en la mar. Tales estructuras deberán integrarse con el Plan Marítimo Nacional, en los términos previstos en este real decreto, y de acuerdo con los criterios del vigente Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, así como con los posibles acuerdos o convenios específicos que pudieran existir a estos efectos.

2. El subsistema costero está compuesto por los siguientes planes de contingencias:

a) Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación: plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que afecte o pueda afectar a la costa y que requiera la intervención de la Administración General del Estado a través del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y, en su caso, del Ministerio del Interior, atendiendo a los criterios de activación previstos en los artículos 7 y 8 de este real decreto.

b) Planes territoriales de comunidades autónomas y de ciudades de Ceuta y Melilla de protección de la ribera del mar contra la contaminación (en adelante planes territoriales): plan de contingencias ante un suceso de contaminación marina que afecte o pueda afectar a la costa de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla.

c) Planes locales de protección de la ribera del mar contra la contaminación (en adelante planes locales): plan de contingencias ante un suceso de contaminación que afecte o pueda afectar al ámbito territorial de una entidad local costera.

Artículo 4 Elaboración y aprobación de los planes de contingencias integrados en el Sistema Nacional de Respues

La elaboración y aprobación de los distintos planes de contingencias se regirá por las siguientes normas:

1. El Plan Marítimo Nacional se elaborará y aprobará por el 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, biodiversidad marina y zonas marinas con alguna figura de protección.

2. El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación, se elaborará y aprobará por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, previo informe de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente, del Consejo Asesor de Medio Ambiente y de la Comisión Nacional de Protección Civil, con el apoyo técnico especializado del Ministerio de Fomento para los aspectos específicos relacionados con la preparación y lucha contra la contaminación en la costa proveniente de buques e instalaciones fijas y del Ministerio del Interior en lo relativo a la protección de personas y bienes.

3. Los planes territoriales serán elaborados y aprobados por las autoridades competentes de cada una de las comunidades autónomas litorales y ciudades de Ceuta y Melilla y serán homologados por la Comisión Nacional de Protección Civil, según lo previsto en la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

4. Los planes interiores marítimos, correspondientes a una instalación marítima situada «mar adentro» o en aguas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, deberán ser elaborados por las autoridades o empresas a cargo de los mismos y aprobados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, al Ministerio del Interior, al Ministerio de Defensa y, en su caso, a las autoridades competentes de cada una de las comunidades autónomas litorales y de las ciudades de Ceuta y Melilla.

5. Los planes interiores marítimos, pertenecientes a puertos que no sean de titularidad estatal y a instalaciones marítimas situadas en la costa fuera del ámbito portuario estatal, deberán ser elaborados por las autoridades o empresas a cargo de los mismos, y aprobados por la comunidad autónoma o por la ciudad de Ceuta y Melilla en cuyo territorio se encuentren ubicados, previo informe vinculante de la capitanía marítima. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la correspondiente Delegación del Gobierno.

6. Los planes interiores marítimos, relativos a instalaciones situadas en el ámbito portuario de titularidad estatal, serán elaborados por las empresas a cargo de los mismos y aprobados por la capitanía marítima, previo informe vinculante de la comunidad o de las ciudades de Ceuta y Melilla en lo que afecte a la parte costera, y de la autoridad portuaria que, además, los tendrá en cuenta para la elaboración de su propio plan interior marítimo. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la Delegación del Gobierno.

7. Los planes interiores marítimos de los puertos de titularidad estatal, serán elaborados por las autoridades portuarias correspondientes y aprobados por la Dirección General de Marina Mercante, previo informe de la capitanía marítima y de la comunidad autónoma litoral o de las ciudades de Ceuta y Melilla, en su caso, que será vinculante en lo que afecte a la parte costera. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la Delegación del Gobierno.

8. Los planes locales serán elaborados y aprobados por la Administración local competente, en su caso, y homologados por la comunidad autónoma. Todo ello en los términos establecidos en la normativa autonómica correspondiente. De la aprobación de estos planes se dará conocimiento a la Delegación del Gobierno.

Artículo 5 Contenido de los distintos planes de contingencias.

1. De acuerdo con las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional y al objeto de contar con una terminología e indicadores homogéneos en todos los planes de contingencias, éstos deberán tener el siguiente contenido mínimo:

a) Ámbito de aplicación del plan.

b) Análisis de riesgos y áreas vulnerables, en el que se hará una evaluación de los posibles riesgos de contaminación en función de las condiciones meteorológicas, oceanográficas y ambientales, así como de las características y condiciones de operación de las instalaciones, identificando, en su caso, las áreas más vulnerables a proteger, mediante los correspondientes mapas de sensibilidad de la zona incluida en su ámbito de aplicación. En los análisis de riesgos se tendrá en consideración en todo caso la posible peligrosidad para las personas de los distintos supuestos y tipos de contaminación marina susceptibles de afectar al área de la costa de que se trate.

c) Determinación de las circunstancias de activación del plan, según las fases y situaciones que puedan presentarse, en función de la gravedad del suceso y los medios materiales y humanos que es preciso movilizar.

d) Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta del plan, donde se identificarán los cargos directivos responsables de dirigir las operaciones, así como los equipos de respuesta incluidos en el plan, y los cometidos de cada uno de ellos.

e) Procedimiento de notificación de incidencias, donde se describirá el sistema de comunicación a las autoridades competentes, el contenido de las comunicaciones, así como la persona o departamento responsable de tal notificación.

f) Sistema de coordinación con otros planes, en el que se determinará el procedimiento de integración o coordinación del plan con otros de igual o superior rango, de acuerdo con los criterios establecidos en este Sistema Nacional de Respuesta.

g) Procedimiento de actuación, que definirá los protocolos que deberán ponerse en práctica en caso de contingencia, así como las medidas de respuesta inmediata que tienen por objetivo la prevención y evitación de nuevos daños y la reparación de los ya producidos.

h) Circunstancias en las que se declarará el fin de la contingencia, cuando pueda considerarse terminado el episodio de contaminación que la originó.

i) Inventario de medios disponibles bajo su ámbito de competencia, donde se describirán los medios materiales disponibles para la contención y recuperación de un derrame contaminante (equipos de protección personal, material de contención y recogida del derrame, equipos de limpieza y descontaminación, o depósitos y estaciones de gestión de residuos tóxicos y peligrosos, entre otros), incluyendo la identificación del lugar o lugares de depósito 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 la experiencia previa y las indicaciones del fabricante de cada equipo.

k) Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del plan, 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, en el que se definirán las condiciones y plazos para realizar revisiones periódicas del mismo, así como la constitución de una comisión encargada de los trabajos de revisión y del seguimiento de resultados en la aplicación práctica del plan.

2. Lo especificado en el presente artículo será de aplicación a los planes locales, de acuerdo con el régimen constitucional correspondiente al título competencial específico de que se trate en cada caso.

Artículo 6 Órganos de dirección y respuesta de un plan de contingencias.

1. La estructura de respuesta de un plan de contingencias, cualquiera que sea su rango, se adaptará a los esquemas adoptados por la Organización Marítima Internacional y deberá contar con los siguientes órganos:

a) Un Director de la Emergencia, cuyo cometido es activar o desactivar el plan, establecer las líneas generales de actuación y las directrices a seguir por los grupos de respuesta mediante la oportuna toma de decisiones, realizar el seguimiento de los resultados y mantener las relaciones institucionales entre las administraciones públicas competentes.

b) Un Comité Técnico Asesor, formado por expertos cuyos conocimientos en materias científicas, técnicas, jurídicas o económicas pudieran ser relevantes y cuyo cometido es asesorar al director de la emergencia.

c) Un Coordinador de Operaciones, a cuyo cargo está la dirección de los grupos de respuesta que actúan en la zona afectada, que ejercerá sus funciones con sujeción a las directrices que al efecto imparta el director de la emergencia.

d) Unos Grupos de Respuesta, encargados, según el plan al que estén adscritos, de la respuesta inmediata ante el riesgo (de explosión, incendio o riesgo químico, entre otros), del manejo de los equipos de lucha contra la contaminación, de la recuperación de los productos derramados, de la adecuada gestión de los residuos recogidos, de la limpieza de áreas contaminadas y de la protección de la biodiversidad.

e) Un Gabinete de Relaciones Públicas, encargado de las relaciones con los medios de comunicación y de la difusión de los comunicados elaborados por el director de la emergencia sobre la evolución de la situación.

f) Un Grupo de Apoyo Logístico, encargado de atender a las necesidades de los grupos de respuesta.

2. Esta estructura de respuesta estará limitada en el tiempo, ya que sólo funcionará cuando se active un plan de contingencias, actuando a partir de ese momento y estando vigente tan sólo durante el tiempo que el plan permanezca activado.

3. Lo especificado en el presente artículo será de aplicación a los planes locales, de acuerdo con el régimen constitucional correspondiente al título competencial específico de que se trate en cada caso.

Artículo 7 Fases y situaciones de emergencia.

1. Para establecer las fases y situaciones de emergencia y activar el plan o planes correspondientes en el adecuado grado de respuesta, se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

a) Magnitud y peligrosidad del suceso de contaminación, clase y tipo del agente contaminante y lugar de la contaminación.

b) Superficie y vulnerabilidad de las áreas potencialmente afectadas, atendiendo a razones económicas, ambientales, de protección de la salud y de la vida humana.

c) Medios necesarios.

2. Las fases y situaciones de emergencia son las siguientes:

I) Fase de alerta. La fase de alerta de un determinado plan o conjunto de planes del Sistema Nacional de Respuesta ante un suceso de contaminación marina, implicará la puesta en disposición de actuar de los medios y recursos movilizables, según el ámbito de competencias del plan o planes de que se trate y en el grado de respuesta que corresponda a las características del posible suceso.

II) Fase de emergencia. Se considerará fase de emergencia cuando, producido un suceso de contaminación marina, la prevención y reducción de los daños derivados o que puedan derivarse del mismo exige la movilización de medios y recursos de uno o más planes de los que integran el Sistema Nacional de Respuesta:

a) Situación 0: se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de pequeña magnitud y peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que la contaminación marina esté dentro del ámbito de aplicación de un plan interior marítimo o/y un plan local.

ii) Que la contaminación esté dentro del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.

iii) Que la contaminación afecte o pueda afectar exclusivamente y de forma limitada al frente costero de una entidad local.

En esta situación de emergencia, se activarán al menos, en el grado de respuesta adecuado, el plan interior marítimo o/y el plan local que corresponda.

b) Situación 1: se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de magnitud o peligrosidad media, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que los medios disponibles en los planes activados en la situación 0 resulten insuficientes para combatir la contaminación.

ii) Que la contaminación se hubiera producido fuera del ámbito de aplicación de los planes interiores marítimos.

iii) Que por las circunstancias de vulnerabilidad de la zona afectada o amenazada, aun siendo aplicable la situación 0, se considere necesario por parte de las autoridades responsables, activar los planes correspondientes a la situación 1 en el grado de respuesta que se estime oportuno.

iv) Que la contaminación afecte o pueda afectar al tramo de costa correspondiente a varios municipios limítrofes.

En esta situación de emergencia se activarán, en el grado de respuesta adecuado, además del plan interior marítimo, en su caso, al menos el plan territorial de la comunidad autónoma y/o de la ciudad de Ceuta o Melilla o los planes locales del ámbito correspondiente y, en su caso, el Plan Marítimo Nacional.

c) Situación 2: se producirá cuando tenga lugar alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que los medios disponibles en los planes activados en la situación 1 resulten insuficientes para combatir la contaminación.

ii) Que la zona afectada o amenazada sea especialmente vulnerable.

En esta situación de emergencia se activarán, en el grado de respuesta oportuno, los planes locales del ámbito correspondiente, el plan territorial de la comunidad autónoma o de la ciudad de Ceuta o Melilla afectada y, en su caso, el plan interior marítimo. El órgano de dirección del plan territorial podrá solicitar del Ministerio de Fomento el apoyo de medios marítimos y, en su caso, la activación del Plan Marítimo Nacional. Asimismo, el órgano de dirección podrá solicitar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la movilización de medios del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, integrándose dichos medios, en su caso, en el plan territorial.

d) Situación 3: se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad, caracterizado por alguna de las siguientes circunstancias:

i) Que la contaminación afecte o pueda afectar a la costa de varias comunidades autónomas.

ii) Que la contaminación pueda afectar a las aguas o a la costa de Estados limítrofes.

iii) Que la contaminación se produzca en aguas bajo soberanía de los 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 las costas españolas.

iv) Que, 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 y el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la contaminación, además de los planes territoriales de las comunidades autónomas o de las ciudades de Ceuta y Melilla afectadas, así como, en su caso, los planes interiores marítimos y los planes locales correspondientes.

Artículo 8 Activación y relación entre los distintos planes.

1. Planes del subsistema marítimo:

a) Los planes interiores marítimos serán activados por la autoridad o empresa a cargo de los mismos, en el grado de respuesta adecuado.

b) La activación de un plan interior marítimo en fase de emergencia implicará la declaración de la fase de alerta del Plan Marítimo Nacional y del plan territorial correspondiente, así como de los esquemas de organización o funcionamiento de que dispongan en su caso las comunidades autónomas litorales o las ciudades de Ceuta y Melilla para hacer frente a determinadas actuaciones en la mar.

c) 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. La utilización de medios movilizados con anterioridad por los otros planes del subsistema marítimo se realizará en el marco de actuación del Plan Marítimo Nacional y siguiendo sus protocolos.

2. Planes del subsistema costero:

a) Los planes territoriales y los planes locales serán activados por las autoridades competentes en cada caso, en el grado de repuesta adecuado.

b) La activación de un plan local supondrá la declaración de la fase de alerta del correspondiente plan territorial. A su vez, la activación de un plan territorial supondrá la declaración de la fase de alerta del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación.

c) El Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación será activado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. La movilización de medios de intervención del plan tendrá lugar según lo previsto en las situaciones 2 y 3 contempladas en el artículo 7.2 de este real decreto.

d) En el caso de que medios del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación sean movilizados en situación 2, dichos medios complementarán a los del plan territorial que hubiera sido activado. En tal caso, un representante del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, al cual corresponderá la coordinación de los medios aportados por el plan estatal, formará parte del centro de coordinación operativa desde el que se dirija la emergencia. En los casos de emergencia declarados como situación 3 la utilización de medios movilizados con anterioridad por los otros planes del subsistema costero se realizará en el marco de actuación del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación y siguiendo sus protocolos.

Artículo 9 Protocolo de comunicación de activación de planes del subsistema marítimo.

En el caso de activación de alguno de los planes del subsistema marítimo y con el objetivo de articular una respuesta adecuada y eficaz se establece el siguiente protocolo de comunicación:

1. Cuando la autoridad o empresa a cargo de un plan interior marítimo acuerde su activación, lo comunicará a las autoridades locales y autonómicas correspondientes y a la capitanía marítima que informará a la Delegación del Gobierno en la comunidad autónoma o ciudad de Ceuta o Melilla correspondientes y a los Servicios Provinciales de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. Cuando el órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla, que disponga de estructura organizativa y medios propios para hacer frente a las operaciones en la mar active dicha estructura, lo comunicará a las autoridades locales afectadas y a la Delegación del Gobierno, quien lo informará a la capitanía marítima, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

3. Cuando la autoridad marítima acuerde la activación del Plan Marítimo Nacional, lo comunicará inmediatamente al Departamento de Seguridad Nacional, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior, al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y a la Delegación del Gobierno, quien dará traslado de esta circunstancia a las Administraciones territoriales que pudieran verse afectadas.

Artículo 10 Protocolo de comunicación de activación de planes del subsistema costero.

En el caso de activación de alguno de los planes del subsistema costero y con el objetivo de articular una respuesta adecuada y eficaz se establece el siguiente protocolo de comunicación:

1. Cuando el órgano competente active un plan local, lo comunicará a su comunidad autónoma y a la Delegación del Gobierno en esa comunidad, quien informará a la capitanía marítima y a los Servicios Provinciales de Costas del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. Cuando el órgano competente de una comunidad autónoma o de las ciudades de Ceuta y Melilla active su correspondiente plan territorial, lo comunicará a las autoridades locales afectadas y a la Delegación del Gobierno, quien lo informará a la capitanía marítima, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

3. La activación del Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación deberá ser comunicada por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a las autoridades autonómicas y locales afectadas, a través de las Delegaciones del Gobierno en dichas comunidades autónomas o en las ciudades de Ceuta y Melilla, a la Dirección General de la Marina Mercante, a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior y al Centro Nacional de Conducción de Situaciones de Crisis.

Artículo 11 Coordinación de emergencias por autoridades designadas por las comunidades autónomas o por las ciudades de Ceuta y Melilla.

1. El coordinador general de la emergencia será designado por la comunidad autónoma o por las ciudades de Ceuta y Melilla correspondientes siempre que los únicos planes activados sean un plan territorial o uno o varios planes locales de una misma comunidad autónoma junto con un plan interior marítimo.

2. La coordinación de actuaciones en el caso de activación simultánea de un plan interior marítimo y de un plan territorial que disponga de estructura organizativa y medios propios para hacer frente a determinadas operaciones en la mar, corresponderá al órgano de dirección del plan territorial, sin que esto suponga la alteración sustantiva en los esquemas básicos de organización o funcionamiento de los planes interiores marítimos.

3. Cuando la coordinación de la emergencia sea asumida por una autoridad designada por la comunidad autónoma o por las ciudades de Ceuta y Melilla, corresponderá a dicha autoridad incorporar a los órganos rectores de la emergencia a un representante de la Dirección General de Marina Mercante, que será normalmente el capitán marítimo competente por razón del lugar dónde se produzca el suceso, así como a un representante de la Dirección de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), a un representante de la Delegación del Gobierno y a un representante de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Si se encuentran activados también planes interiores marítimos, deberá garantizarse asimismo la representación de las autoridades e instancias portuarias.

Artículo 12 Coordinación entre planes del subsistema marítimo y del subsistema costero, cuando está activado el P Marítimo Nacional.

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 Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 27/1992, en aquellos aspectos que impliquen actuaciones en la mar.

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

Artículo 13 Declaración y coordinación general de una emergencia en situación 3.

En el caso de que concurra alguna de las circunstancias que definen una emergencia de situación 3, la estructura y funciones de los órganos de coordinación de planes, que responderá al principio de mando único es la que se establece a continuación:

1. El Coordinador General, que declarará la situación 3 de emergencia, establecerá las prioridades de actuación en cada caso, de acuerdo con la información disponible, y facilitará la comunicación y la toma de decisiones conjuntas entre los directores de los planes activados.

La coordinación general corresponderá al Ministro de Fomento (o alternativamente al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, cuando no está activado plan alguno del subsistema marítimo), salvo en aquellas emergencias que den lugar a contaminación de la costa que pueda afectar a la seguridad de personas y bienes y sean declaradas de interés nacional conforme a la normativa vigente en materia de protección civil, en las que las funciones de coordinador general corresponderán al Ministro del Interior.

Declarada por el coordinador general la situación 3 de emergencia, se determinará la activación, por las autoridades que en cada caso correspondan, de los planes que integran el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina y que puedan verse afectados por la situación de emergencia.

2. Un Consejo de Dirección, cuyas misiones principales serán asesorar al coordinador general en la toma de decisiones y aportar información adicional sobre las características de las áreas a proteger.

3. Un Consejo Técnico Asesor, cuya misión es facilitar al coordinador general y a los directores de los planes activados información científica y técnica relativa a las características y comportamiento del producto contaminante, al medio afectado por la contaminación, o a cualquier otro aspecto que pudiera resultar relevante para la toma de decisiones, así como asistencia jurídica en la toma de decisiones.

4. Un Consejo Económico, cuya misión es contabilizar los gastos ocasionados con motivo de la contaminación y asesorar en los procedimientos administrativos de contratación, así como coordinar las reclamaciones correspondientes.

5. Un Centro de información y relaciones con los medios de comunicación social.

Artículo 14 Composición de los órganos de coordinación de emergencias en situación 3.

En situación 3, la composición de los órganos mencionados será la siguiente:

a) El Consejo de Dirección estará integrado por el Director General de la Marina Mercante, el Director General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, el Director General de Protección Civil y Emergencias, el Director del Departamento de Seguridad Nacional, el Director General de Política de Defensa y el Almirante Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada, y los directores de los planes territoriales y locales que estén activados. Los miembros del Consejo de Dirección podrán delegar en cada caso concreto en la persona de su organización que consideren más adecuada.

b) El Consejo Técnico Asesor estará integrado por el Director del Instituto Español de Oceanografía, el Presidente de la Agencia Estatal de Meteorología, el Presidente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Director del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, el Jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, un representante de la Unidad Militar de Emergencias, el Director y el Jefe de Operaciones de SASEMAR, el Abogado del Estado Jefe correspondiente al departamento ministerial del coordinador general de la emergencia, así como un representante designado por la autoridad competente de cada uno de los planes territoriales que estén activados, o las personas en las que estos deleguen, y aquellos expertos nacionales o internacionales que sean requeridos para ello por el coordinador general de la emergencia.

c) El Consejo Económico estará integrado por los subdirectores generales o equivalentes responsables de los asuntos económicos en los centros directivos correspondientes a los integrantes del consejo de dirección, o las personas en las que estos deleguen.

d) El Centro de información estará integrado por miembros del gabinete de prensa del ministerio que corresponda al coordinador general de la emergencia, junto con los representantes de los distintos departamentos y comunidades autónomas o ciudades de Ceuta y Melilla concernidos.