

II. Sistema de rexistro dos datos da travesía (RDT).

1. Os buques das categorías a), b) e c) seguintes que fagan escala nun porto español deberán ir equipados cun sistema de rexistro dos datos da travesía que cumpra as normas de funcionamento previstas na Resolución A.861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na norma n.º 61996 da Comisión Electrotécnica Internacional (CEI):

a) Buques de pasaxe construídos a partir do 1 de xullo de 2002: como moi tarde o 5 de agosto de 2002.

b) Buques de pasaxe distintos de transbordadores de pasaxe de carga rodada, construídos antes do 1 de xullo de 2002: como moi tarde o 1 de xaneiro de 2004.

c) Buques, que non sexan de pasaxe, de arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas construídos a partir do 1 de xullo de 2002: como moi tarde o 5 de agosto de 2002.

2. Os transbordadores de carga rodada construídos antes do 1 de xullo de 2002 deberán ir equipados co mencionado sistema, como moi tarde, con motivo da primeira revisión efectuada a partir do 1 de xullo de 2002.

3. Os buques das categorías a) e b) seguintes construídos antes do 1 de xullo de 2002 deberán, sempre que fagan escala nun porto español, estar equipados cun sistema de rexistro dos datos da travesía que cumpra as normas pertinentes da OMI:

a) Os buques de carga dun arqueo bruto igual ou superior a 20.000 toneladas: como moi tarde na data fixada pola OMI, ou, na falta dunha decisión da OMI, como moi tarde o 1 de xaneiro de 2007.

b) Os buques de carga dun arqueo bruto igual ou superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 20.000 toneladas: como moi tarde na data fixada pola OMI, ou, na falta dunha decisión da OMI, como moi tarde o 1 de xaneiro de 2008.

4. A Administración marítima poderá eximir os buques de pasaxe utilizados en navegacións entre portos españois en zonas marítimas B, C e D segundo a clasificación do artigo 4 do Real decreto 1247/1999, do 16 de xullo, sobre regras e normas de seguridade aplicables aos buques de pasaxe que realicen travesías entre portos españois, dos requisitos relativos ao rexistro dos datos da travesía exixida neste real decreto.

ANEXO III

Mensaxes electrónicas

1. O Ministerio de Fomento establecerá e manterá a necesaria infraestrutura que permita a transmisión, recepción e conversión de datos entre sistemas que utilicen XML ou sintaxe Edifact, baseados na internet ou instalacións de comunicación X.400.

2. Os procedementos aplicados e a infraestrutura deberán incorporar as obrigas de intercambio de notificación e de información derivadas doutras normas, tales como o Real decreto 1381/2002, do 20 de decembro, sobre instalacións portuarias de recepción de refugallo xerado polos buques e residuos de carga.

ANEXO IV

Medidas que se poden adoptar en caso de risco para a seguridade marítima e a protección do ambiente (en aplicación do artigo 19.1)

Cando, a raíz dun accidente ou de circunstancias do tipo descrito no artigo 17 que afecten a un buque, a Administración marítima considere que, de conformidade co dereito internacional, sexa necesario afastar, reducir ou

eliminar un perigo grave e inminente que ameace o seu litoral ou intereses conexos, a seguridade dos demais buques e das súas tripulacións e pasaxeiros, ou das persoas en terra, ou protexer o medio mariño, poderá, entre outras cousas:

a) Restringir os movementos do buque ou imporlle un rumbo determinado. Esta exixencia non afecta a responsabilidade do capitán no que respecta ao goberno seguro do seu buque.

b) Emprazar o capitán do buque a que poña fin ao risco para o ambiente ou para a seguridade marítima.

c) Embarcar no buque un equipo de avaliación coa misión de determinar o grao de risco, axudar o capitán a remediar a situación e manter informada a estación costeira competente.

d) Ordenarlle ao capitán dirixirse a un lugar de refuxio en caso de perigo inminente, ou impor a practica ou o remolque do buque por conta do operador ou da empresa naval.

e) Calquera outra medida que a Administración marítima considere necesaria para salvagardar a vida humana no mar e a protección e loita contra a contaminación do medio mariño.

2753

REAL DECRETO 253/2004, do 13 de febreiro, polo que se establecen medidas de prevención e loita contra a contaminación nas operacións de carga, descarga e manipulación de hidrocarburos no ámbito marítimo e portuario. («BOE» 39, do 14-2-2004.)

O risco potencial de accidentes con derramamentos de hidrocarburos no mar durante as operacións de carga, descarga, transbordo e manipulación de crús e produtos petrolíferos a bordo dos buques e nas terminais das refinarias, ou nas manobras de subministración de combustibles en fondeadoiros e peiraos dos portos españois, fai aconsellable revisar as normas existentes na materia, co obxecto de asegurar o adecuado nivel de preparación e resposta nas terminais petrolíferas mariñas, instalacións que manipulan a maioría dos crús e produtos petrolíferos que entran no país, para, dun lado, tratar de reducir no posible os riscos de derramamentos, e por outro, contar cos medios adecuados de loita contra a contaminación nos casos en que os ditos sucesos se produzan.

Neste sentido, o Convenio internacional sobre cooperación, preparación e loita contra a contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90), ratificado por España o 3 de decembro de 1993, determina no seu artigo 3, puntos 2 e 3, que tanto as instalacións en mar aberto como os portos marítimos e as instalacións marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas á xurisdición dunha das partes do convenio deberán dispor de plans de emerxencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Os mencionados plans constitúen, para os efectos de aplicación da Orde do ministro de Fomento, do 23 de febreiro de 2001, pola que se aproba o Plan nacional de continxencias por contaminación mariña accidental, os denominados «plans interiores de continxencias».

Por outro lado, o mencionado Convenio OPRC 90 establece no seu artigo 6.2.a) que debe existir «un nivel mínimo de equipamento de loita contra os derramamentos de hidrocarburos colocado en puntos preestablecidos, en función dos riscos previstos e programas para a súa utilización».

No ámbito da lexislación nacional, este real decreto encádrase no artigo 6.1.f) da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante, que

reserva como ámbito material de mariña mercante a prevención da contaminación producida desde buques, plataformas fixas e demais instalacións que se encontren situadas en zonas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, e a protección do ambiente mariño.

O cumprimento da normativa anterior só se pode levar a cabo con eficacia mediante a planificación, posta en práctica, seguimento e control dunha serie de medidas de prevención e loita contra a contaminación nas operacións de carga, descarga e manipulación de hidrocarburos no ámbito marítimo e portuario, dotando, neste aspecto, de contido específico as previsións do artigo 86.2 da citada Lei 27/1992, do 24 de novembro, cumprindo igualmente coas prescricións do artigo 60 da Lei 22/1988, do 28 de xullo, de costas.

Este real decreto recolle unha serie de aspectos técnicos e administrativos que afectan todas as operacións con hidrocarburos que se realizan nas nosas costas e augas, incluída a subministración de combustible aos buques. Así mesmo, establece a posibilidade de que a capitania marítima imponha medidas especiais de garantía e protección do ambiente mariño, condicionando as operacións de carga ou descarga de hidrocarburos, cando se aprecie que o buque que pretende realizar as ditas operacións non reúne as condicións técnicas mínimas exixibles ou a súa tripulación carece da adecuada preparación, de acordo coas normas nacionais e internacionais sobre a materia.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 13 de febreiro de 2004,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Medidas de prevención e loita contra a contaminación mariña na carga, descarga e manipulación de hidrocarburos

Artigo 1. Ámbito de aplicación.

1. Quedarán suxeitas ao disposto neste real decreto as autoridades e empresas a cargo de portos marítimos, estaleiros de construción e reparación naval, as plataformas petrolíferas, os desmantelamentos de buques, as instalacións de recepción de residuos de hidrocarburos e calquera outra instalación marítima que manipule hidrocarburos a granel, incluídas as dedicadas á subministración de combustible aos buques nos portos ou en augas marítimas situadas en zonas onde España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, tanto se as operacións se realizan mediante medios fixos, móbiles ou flutuantes.

2. Enténdese por hidrocarburos, para os efectos deste real decreto, o petróleo cru, o fuel óleo, o gasóleo e o aceite lubricante, segundo a definición que figura no artigo II.3) do Convenio internacional de intervención en mar aberto en caso de accidente que cause ou poida causar unha contaminación por hidrocarburos de 1969.

3. Todas as instalacións sinaladas no punto 1 deberán contar con medios, propios ou contratados, suficientes para a prevención e loita contra a contaminación, de acordo co establecido neste real decreto.

4. As instalacións a que fai referencia o punto 1 situadas en zonas baixo xurisdición militar cumprirán as prescricións deste real decreto, sen menoscabo das súas misións específicas.

Artigo 2. Plan interior de continxencias por contaminación mariña accidental e estudo de condicións ambientais.

1. As autoridades e empresas mencionadas no artigo 1.1 deberán confeccionar, de acordo co establecido no anexo I, no prazo de seis meses contados a partir da súa entrada en vigor, un plan interior de continxencias por contaminación mariña accidental. No dito plan deberán relacionar os medios de prevención e loita contra a contaminación previstos en cada terminal e punto de carga e descarga, tal como se indica na alínea i) do anexo I, xuntando esquemas a escala do dispositivo adoptado, de acordo coas características físicas do lugar e do resultado do estudo a que se refire o punto 2 seguinte, debendo indicar a situación de cada un dos ditos medios.

2. Como complemento ao plan interior de continxencias mencionado confeccionarase un estudo sobre a influencia das condicións meteorolóxicas e oceanográficas da zona na evolución de posibles verteduras de hidrocarburos, co dobre obxectivo, por un lado, de determinar os riscos de accidentes ou incidentes nas manobras dos buques e nas operacións de carga e descarga de hidrocarburos, e por outro, de analizar a evolución e as consecuencias de posibles derramamentos baixo distintas condicións ambientais ou de operación, todo isto en relación cos medios previstos de prevención e loita contra a contaminación.

3. O estudo a que se refire o punto anterior axustarase en estrutura e contido ao disposto no anexo II e poderá ser realizado ben polos propios departamentos técnicos dos portos e as empresas titulares das instalacións, ben por centros especializados da Administración xeral do Estado ou da Administración autonómica, así como por empresas de recoñecido prestixio na área da enxeñaría marítima ambiental que estean en posesión dunha certificación de calidade expedida por unha institución de normalización.

4. No caso de distintas empresas que dispoñan de terminais ou puntos de carga ou descarga nunha mesma área portuaria, poderanse asociar para compartir os medios de prevención e loita contra a contaminación por hidrocarburos, sempre e cando se cumpran as dúas condicións seguintes:

a) Que a distancia entre terminais ou puntos sexa tal que a utilización indistinta dos medios dispoñibles non supoña un obstáculo para unha rápida e eficaz resposta ante un derramamento.

b) Que medie un informe favorable da capitania marítima en cuxo ámbito xeográfico de competencia se encontren as ditas terminais ou puntos.

5. Quedan exceptuadas do establecido nos puntos 1, 2 e 3 deste artigo as empresas dedicadas exclusivamente á subministración de combustible a buques, que se regularán polo disposto no artigo 7.

Artigo 3. Tramitación e aprobación.

1. O plan interior de continxencias e o estudo correspondentes a instalacións situadas no litoral, fóra do ámbito portuario estatal, deberán ser aprobados polo órgano competente da comunidade autónoma en cuxo territorio se encontre situada a instalación a que corresponda o mencionado plan.

2. No caso dunha instalación en mar aberto, a aprobación do seu plan interior de continxencias e do estudo corresponderalle á Dirección Xeral da Mariña Mercante do Ministerio de Fomento.

3. Os plans interiores de continxencias e os estudos correspondentes a instalacións situadas no ámbito portuario de titularidade estatal serán aprobados pola autoridade portuaria competente, de acordo co marco compe-

tencial que establece a Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.

4. En todos os casos descritos nos puntos anteriores, como requisito previo á aprobación do plan deberase solicitar informe da capitania marítima correspondente, a cal disporá a inspección das instalacións co obxecto de comprobar a idoneidade dos medios de prevención e loita contra a contaminación mariña accidental descritos no plan interior de continxencias, á vista das conclusións do estudo mencionado no artigo 2.2. No dito informe figurarán recomendacións sobre propostas de modificacións ao plan e os medios descritos nel, de as haber, así como sobre os prazos máis convenientes, segundo as características de cada terminal ou zona de operacións, para que os medios e as medidas aprobadas se encontren en servizo.

5. Para os efectos de aprobación do plan interior de continxencias, a autoridade competente terá en conta as recomendacións do informe da capitania marítima correspondente.

6. As empresas que pretendan iniciar as súas actividades con posterioridade á entrada en vigor desta norma, deberán obter a aprobación do plan interior de continxencias conforme o preceptuado neste real decreto como requisito previo ao inicio das operacións.

Artigo 4. *Medios de prevención e loita contra a contaminación en instalacións portuarias, peiraos ou pantaláns.*

1. Os plans interiores de continxencias por contaminación mariña accidental que se refiran a terminais ou puntos de carga ou descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel, que realicen as súas operacións en peiraos ou pantaláns fixos ou flutuantes, deberán incluír, polo menos, os equipamentos e sistemas de prevención e loita contra a contaminación que se describen a continuación:

a) Cercos ou barreiras de contención de características e lonxitude adecuadas, dispostos de forma que poidan ser tendidos no menor tempo posible. Durante as operacións de carga e descarga dos buques, os cercos deberán encontrarse listos para o seu uso inmediato.

b) Sistemas adecuados de recollida mecánica de hidrocarburos, situados de tal forma que permitan a súa rápida dispoñibilidade en caso de derramamento co fin de evitar que este se estenda a outras zonas.

c) Nos peiraos dispórase, como medida adicional de prevención, de manguerías ou monitores contraincendios orientados cara á flutuación do buque, durante as operacións de carga ou descarga, incluídas as operacións de conexión e desconexión de manguerías ou brazos articulados, de forma tal que confinen no seu raio de acción a zona de conexión dos sistemas de carga ou descarga entre o buque e peirao, impedindo co seu accionamento que un posible derramamento se estenda máis alá da área delimitada polo casco do buque e o peirao. Exclúense desta medida os pantaláns.

d) Embarcacións auxiliares de servizo adecuadas para o tendido dos cercos e recollida mecánica de produtos derramados. As embarcacións deberán encontrarse dispostas para seren utilizadas nun tempo razoable no caso de se producir un derramamento durante as operacións de carga e descarga dos buques que se encontren operando na terminal.

e) Disporase dun sistema eficaz de comunicacións entre buque e terra que permita a parada inmediata das operacións, en caso de se producir unha situación de emerxencia que provoque ou poida provocar un derramamento; así mesmo, as bridas de conexión das manguerías utilizadas na carga ou descarga deberán contar cun sistema de desconexión rápida para casos de emerxencia.

2. O número de embarcacións auxiliares, de equipamentos, a capacidade total de recuperación destes e o seu tipo determinaranse de acordo coas características da zona, da terminal, dos produtos que se carguen ou descarguen, así como do número de operacións simultáneas que se poidan realizar na terminal e na zona.

Artigo 5. *Medios de loita contra a contaminación en campos de boias ou monoboias.*

1. Os plans interiores de continxencias que se refiran a terminais ou puntos, que posúan campos de boias ou monoboias de carga e descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel, deberán incluír para os ditos dispositivos, polo menos, os equipamentos e sistemas de loita contra a contaminación que a continuación se describen:

a) Un sistema de cercos, aptos para a súa utilización en zonas marítimas desprotexidas, cuxa lonxitude non será, en ningún caso, inferior a dúas esloras do maior buque que poida operar nas ditas terminais. O mencionado sistema deberase encontrar, estibado e listo para o seu uso inmediato, nun lugar próximo a un remolcador ou embarcación auxiliar que reúna condicións adecuadas para efectuar a manobra de tendido, remolque e fondeo.

b) Sistemas adecuados de recollida mecánica de hidrocarburos, situados de tal forma que permitan a súa rápida dispoñibilidade en caso de derramamento co fin de evitar que este se estenda a outras zonas. Os equipamentos encontraranse listos para o seu uso inmediato por remolcadores ou embarcacións auxiliares adecuadas que contén con medios idóneos para o seu izamento e arriamento.

c) Os remolcadores e as embarcacións auxiliares, así como os medios descritos nos parágrafos anteriores, encontraranse listos para actuar en calquera momento e situados a unha distancia do límite do campo de boias que permita acudir á zona onde se produciu o derramamento nun tempo razoable desde que se produciu o aviso de emerxencia por contaminación.

d) No caso de que as monoboias ou campos de boias se encontren próximos a peiraos ou pantaláns dos mencionados no artigo 4, poderase considerar a posibilidade de compartir os medios sempre que quede garantida a atención a calquera emerxencia, de acordo co establecido no artigo 2.3.

e) Disporase dun sistema eficaz de comunicacións entre buque e terra que permita a parada inmediata das operacións, en caso de se producir unha situación de emerxencia que poida provocar un derramamento; así mesmo, as bridas de conexión das manguerías utilizadas na carga ou descarga deberán contar cun sistema de desconexión rápida para casos de emerxencia.

2. O número de remolcadores e embarcacións auxiliares, de equipamentos, a capacidade total de recuperación destes e o seu tipo determinaranse de acordo coas características da zona, da terminal, dos produtos que se carguen ou descarguen, así como do número de operacións simultáneas que se poidan realizar na terminal e na zona.

Artigo 6. *Medidas de garantía nas operacións.*

1. Cando a dirección da terminal ou punto onde se estean realizando as operacións de carga ou descarga de hidrocarburos teña dúbidas fundadas sobre a operatividade dun buque ou a capacidade técnica da súa tripulación, deberá pór este feito en coñecemento do capitán marítimo competente, o cal poderá dispor unha inspección do mencionado buque.

2. Calquera que sexa o pavillón que enarbore o buque que realice a operación de carga ou descarga de hidrocarburos, a inspección, de levarse a cabo, realiza-

rasede acordo co procedemento establecido no Real decreto 91/2003, do 24 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento polo que se regulan as inspeccións de buques estranxeiros en portos españois.

CAPÍTULO II

Medidas de prevención e loita contra a contaminación en operacións de subministración de combustible aos buques

Artigo 7. *Medios de loita contra a contaminación en operacións de subministración de combustible.*

1. Nas operacións de subministración de combustible e lubricantes a granel aos buques, tanto nos peiraos dun porto, como en fondeadoiros, radas, baías ou calquera outro punto das augas situadas en zonas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, as empresas subministradoras estarán obrigadas a dispor de equipamentos, propios ou contratados, de contención e recollida, adecuados ás características da subministración que se realice. Estas empresas poderán compartir equipamentos de acordo coas condicións establecidas no artigo 2.4.

2. Nos casos previstos no punto anterior, as empresas deberán presentar na capitania marítima en cuxo ámbito xeográfico estean realizando as súas actividades, no prazo de seis meses contados desde a entrada en vigor deste real decreto, unha memoria dos métodos e sistemas utilizados para levar a cabo este servizo, que incluírá unha proposta dos medios de prevención e loita contra a contaminación que se consideran necesarios en cada caso, así como o sistema de resposta ante un derramamento e a súa integración no plan interior de continxencias correspondente.

3. A memoria que se refira a operacións de subministración de combustible a granel deberá ser aprobada pola capitania marítima correspondente, a cal terá ao seu cargo a posterior inspección e control dos equipamentos, métodos e sistemas aprobados.

4. No caso de que a subministración se realice no ámbito portuario, a memoria será aprobada pola autoridade competente, logo de informe favorable da capitania marítima baixo cuxa xurisdición se realice a subministración.

5. Cando se trate de subministración de gasóleo a embarcacións mediante un aparello fornecedor situado nun peirao, a existencia de medios de loita contra a contaminación limitarase a dispor de material absorbente en forma de barreiras e panos en cantidade suficiente para cercar e recuperar os pequenos derramamentos que se poidan producir durante as operacións de subministración. A cantidade e situación do dito material será a adecuada ás características do lugar onde se encontre situado o aparello fornecedor. A mencionada memoria será aprobada pola autoridade competente, logo de informe favorable da capitania marítima do porto onde radique o aparello fornecedor.

6. Esta aprobación levaraa a cabo a autoridade portuaria correspondente naqueles casos en que o servizo se preste en zonas baixo a súa responsabilidade, para os fins que prevé o artigo 129.2 da Lei 48/2003, do 26 de novembro, de réxime económico e de prestación de servizos de portos de interese xeral.

7. Os buques da Armada, singularmente os destinados ao transporte e subministración de combustible a outros navíos da frota, contarán con medios e equipamentos de prevención de riscos aprobados pola Administración marítima, entendéndose suficientes os ditos sistemas para realizaren operacións de carga, descarga e manipulación de hidrocarburos en portos e augas xuris-

dicionais españolas, e así deberá constar nos correspondentes plans interiores de continxencias.

CAPÍTULO III

Empresas e persoal de descontaminación

Artigo 8. *Cualificación das empresas de descontaminación.*

As empresas suxeitas ao ámbito de aplicación deste real decreto que, en virtude do previsto no artigo 1.3, contraten outras empresas os servizos de prevención ou loita contra a contaminación deberán acreditar que estas últimas dispoñen dunha certificación de calidade que garanta a correcta realización das tarefas encomendadas e a cualificación técnica do persoal ao seu servizo.

Artigo 9. *Cursos de capacitación.*

As refinarias de petróleo e as empresas que posúan terminais ou puntos de carga ou descarga de cargamentos de hidrocarburos a granel transportados por buques deberán comprobar e exixir que o persoal da súa propia empresa ou da empresa contratada, adscritos a postos en operacións de prevención e loita contra a contaminación, superaron os cursos que estableza a Dirección Xeral da Mariña Mercante de acordo cos niveis requiridos.

CAPÍTULO IV

Do réxime sancionador

Artigo 10. *Principios xerais sobre responsabilidade e réxime sancionador.*

Sen prexuízo da competencia sancionadora que lles corresponda a outras autoridades, a responsabilidade por incumprimento, xa sexa por acción ou omisión, das prescricións contidas neste real decreto e ditadas para a súa aplicación, en materias competencia da Administración marítima e da autoridade portuaria, exixírase conforme o disposto no título IV da Lei 27/1992, do 24 de novembro.

Neste último suposto, o procedemento sancionador rexeráse polo disposto:

a) No título IX da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

b) O capítulo III e seguintes do título IV da Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante.

c) O Real decreto 1398/1993, do 4 de agosto, polo que se aproba o Regulamento do procedemento para o exercicio da potestade sancionadora.

d) O Real decreto 1772/1994, do 5 de agosto, polo que se adecuan determinados procedementos administrativos en materia de transportes e estradas ao disposto na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Disposición adicional única. *Cumprimento dos obxectivos de redución de emisións de compostos orgánicos volátiles (COV).*

As autoridades e empresas a que se refire o artigo 1.1, na realización das operacións habituais de carga, descarga e manipulación de hidrocarburos adoptarán as medidas técnicas dispoñibles para minimizar as posibles emisións de compostos orgánicos volátiles (COV).

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao establecido neste real decreto e expresamente as seguintes normas:

a) A Orde do 21 de agosto de 1967, pola que se establecen medidas para evitar a contaminación das augas e praias por accidentes nas terminais de tubaxes de carga e descarga de produtos petrolíferos.

b) A Orde do 28 de xullo de 1969, sobre o establecemento de medidas para combater derramamentos de hidrocarburos.

c) A Orde do 27 de maio de 1971, sobre medidas para combater a contaminación do mar.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro da competencia atribuída ao Estado polo artigo 149.1.20.^a da Constitución en materia de mariña mercante.

Disposición derradeira segunda. *Facultade de desenvolvemento.*

O ministro de Fomento poderá ditar as disposicións necesarias para a aplicación deste real decreto.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor aos seis meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 13 de febreiro de 2004.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Contido dos plans interiores de continxencias por contaminación mariña accidental

Os plans interiores deberán conter, como mínimo, os seguintes puntos:

a) Ámbito de aplicación do plan, identificando as instalacións que comprende. No caso de dúas ou máis instalacións próximas, cuxas áreas de influencia non estean afastadas máis de dúas millas náuticas entre si, pertencen ou non a un mesmo complexo industrial, poderán dispor dun plan interior común para todas elas.

b) Niveis de resposta ante un suceso que dea, ou poida dar, orixe a unha contaminación mariña accidental, onde se establecerán os medios materiais e humanos mobilizados en cada caso, en función da gravidade do suceso.

c) Composición e funcións dos órganos de dirección e resposta do plan, cuxo esquema deberá ser similar ao mostrado á marxe e onde se identificarán tanto os cargos directivos responsables de pór en práctica as operacións, como os equipos de resposta incluídos no plan, así como os cometidos de cada un deles.

d) Procedemento de activación do plan, en que se describirán os sistemas establecidos para activar cada nivel da emerxencia e se identificarán os responsables da dita activación.

e) Procedemento de notificación, onde se describirá o sistema de comunicación de incidencias á autoridade

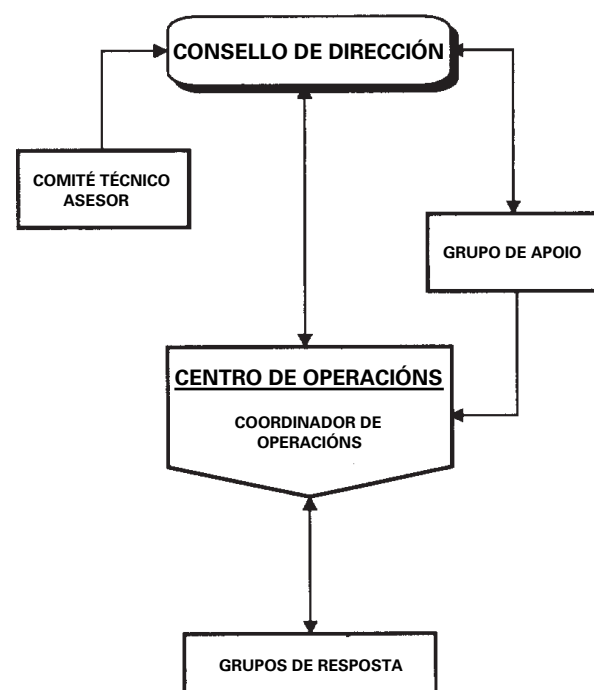
marítima, portuaria e autonómica correspondente, así como a persoa ou departamento responsable de tal notificación.

f) Coordinación co plan nacional e co plan territorial correspondente, de acordo cos criterios para a activación dun plan de continxencias, descritos no punto 1.3 da sección 1 do anexo á Orde do ministro de Fomento, do 23 de febreiro de 2001, pola que se aproba o Plan nacional de continxencias por contaminación mariña accidental.

g) Procedemento de actuación, que definirá as normas xerais que se deberán pór en práctica en caso de emerxencia, de acordo co nivel dela definido na alínea b) anterior.

h) Fin da emerxencia, en que se definirán as condicións baixo as que se pode considerar terminada a situación de emerxencia.

ESQUEMA DIRECTIVO E OPERATIVO DUN PLAN INTERIOR DE EMERXENCIA



i) Inventario de medios dispoñibles, onde se describirán os medios materiais dispoñibles para a contención e recuperación dun derramamento contaminante, incluíndo un gráfico da súa situación na instalación e os responsables da súa custodia, mantemento e operación.

j) Programa de mantemento dos medios materiais dispoñibles, especificando os períodos de revisión e as operacións de mantemento de acordo coas indicacións do fabricante de cada equipamento.

k) Programa de adestramento e exercicios periódicos de simulación de activación do plan interior, onde se establecerán tanto os cursos teóricos de formación do persoal adscrito á loita contra a contaminación, como os distintos niveis de exercicios prácticos que se van realizar e a súa periodicidade.

l) Procedemento de revisión do plan interior, no cal se definirán as condicións e os prazos para realizar revisións periódicas do plan, así como a constitución dunha comisión encargada dos traballos de revisión e do seguimento de resultados na aplicación práctica do plan.

ANEXO II

Estrutura e contido do estudo de condicións ambientais, meteorolóxicas e oceanográficas da zona na evolución de posibles verteduras de hidrocarburos

O estudo a que se fai referencia no artigo 2 deste real decreto deberá conter, polo menos, as seccións que se especifican e na orde que se expresa a continuación:

SECCIÓN I: DESCRICIÓN XERAL DAS CONDICIÓN AMBIENTAIS NA ZONA DE INFLUENCIA DA TERMINAL

- 1.1 Situación xeográfica e tipo de costa.
- 1.2 Descrición do clima atmosférico (ventos e temperatura do aire e do clima marítimo, ondadas, correntes, temperatura, salinidade e densidade da auga do mar), incluíndo características do vento e as correntes nas proximidades das zonas de atracada (velocidade, dirección, puntos de inflexión, etc.)
- 1.3 Descrición e localización de áreas de interese pesqueiro e de acuicultura.
- 1.4 Descrición de áreas naturais sensibles ou de especial valor ecolóxico.
- 1.5 Localización de áreas de interese turístico.
- 1.6 Localización e estudo de recursos hidrolóxicos (acuíferos, canles, ríos, estacións depuradoras, plantas potabilizadoras, etc.).
- 1.7 Mapas descritivos das áreas mencionadas nos puntos anteriores.

SECCIÓN II: ESTUDO DO EFECTO DE POSIBLES VERTEDURAS E ANÁLISES DA SÚA EVOLUCIÓN

- 2.1 Identificación e descrición dos incidentes ou accidentes con maior risco de provocar unha vertedura de hidrocarburos, incluíndo a localización dos puntos onde o dito risco é maior.
- 2.2 Determinación das posibles traxectorias dun derramamento de hidrocarburos en cada un dos puntos de atracada e localización das zonas de costa posiblemente afectadas.
- 2.3 Comportamento dos hidrocarburos cargados e/ou descargados na terminal en caso de derramamento, de acordo coas súas características fisicoquímicas e baixo distintas hipóteses de condicións ambientais.
- 2.4 Localización e características das posibles barreiras naturais ou artificiais que proporcionan acubillo á terminal e puidesen supor un obstáculo á progresión dunha mancha contaminante.
- 2.5 Localización de zonas onde é aconsellable a concentración da contaminación para a súa posterior recuperación e medios de acceso ás ditas zonas.
- 2.6 Planos descritivos dos puntos 2.2, 2.4 e 2.5.

**MINISTERIO DE SANIDADE
E CONSUMO**

2756 *REAL DECRETO 257/2004, do 13 de febreiro, polo que se modifica o Real decreto 142/2002, do 1 de febreiro, polo que se aproba a lista positiva de aditivos distintos de colorantes e edulcorantes para o seu uso na elaboración de produtos alimenticios, así como as súas condicións de utilización. («BOE» 39, do 14-2-2004.)*

A Directiva 95/2/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de febreiro de 1995, relativa aos aditivos

alimentarios distintos dos colorantes e edulcorantes, incorporouse ao ordenamento xurídico español mediante o Real decreto 145/1997, do 31 de xaneiro, polo que se aproba a lista positiva de aditivos distintos de colorantes e edulcorantes para o seu uso na elaboración de produtos alimenticios, así como as súas condicións de utilización. As sucesivas modificacións da citada directiva foron incorporadas ao noso ordenamento xurídico polos reais decretos 494/1998, do 27 de marzo, e 994/2000, do 2 de xuño.

Posteriormente, o Real decreto 142/2002, do 1 de febreiro, ademais de incorporar ao dereito interno a Directiva 2001/5/CE, que modifica por terceira vez a Directiva 95/2/CE, codificou nun só texto a materia relativa á lista positiva de aditivos distintos de colorantes e edulcorantes para o seu uso na elaboración de produtos alimenticios, así como as súas condicións de utilización, coa consecuente derogación dos reais decretos mencionados no parágrafo anterior.

O citado Real decreto 142/2002, do 1 de febreiro, autoriza no seu anexo IV a utilización do aditivo alimentario E-425 konjac: i) goma de konjac, ii) glucomanano de konjac, nas condicións de uso alí expostas.

Actualmente, debido a que en países terceiros as minicápsulas de xelatinas provocaron a morte por asfixia de varios nenos e anciáns e a partir da información transmitida polos Estados membros que adoptaron medidas cautelares ao respecto, a Comisión Europea chegou á conclusión de que as minicápsulas de xelatina que conteñen o aditivo alimentario E-425 konjac, pola súa forma, tamaño e propiedades químicas e físicas, constitúen un risco para a saúde e a vida das persoas, sen que unha advertencia na etiquetaxe destes produtos resulte suficiente para a protección da saúde humana, especialmente polo que se refire aos nenos.

Por tanto, mediante a adopción da Directiva 2003/52/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de xullo de 2003, que modifica a Directiva 95/2/CE polo que se refire ás condicións de uso do aditivo alimentario E-425 konjac, ampliase a prohibición do seu uso aos artigos de confeitaría a base de xelatina, incluídas as minicápsulas de xelatina.

Este real decreto, que incorpora ao ordenamento xurídico interno os preceptos contidos na mencionada Directiva 2003/52/CE, dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.16.^º da Constitución, e de acordo co previsto no artigo 40.4 da Lei 14/1986, do 25 de abril, xeral de sanidade. Na súa tramitación foron oídas as asociacións de consumidores e os sectores afectados e emitiu informe preceptivo a Comisión Interministerial para a Ordenación Alimentaria.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Sanidade e Consumo, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 13 de febreiro de 2004,

DISPONGO:

Artigo único. *Modificación do Real decreto 142/2002, do 1 de febreiro, polo que se aproba a lista positiva de aditivos distintos de colorantes e edulcorantes para o seu uso na elaboración de produtos alimenticios, así como as súas condicións de utilización.*

O Real decreto 142/2002, do 1 de febreiro, polo que se aproba a lista positiva de aditivos distintos de colorantes e edulcorantes para o seu uso na elaboración de produtos alimenticios, así como as súas condicións de utilización, modifícase nos seguintes termos:

Un. A actual disposición derradeira única pasa a ser disposición derradeira segunda, e engádesse unha nova