

ANNEX III

Missatges electrònics

1. El Ministeri de Foment ha d'establir i mantenir la infraestructura necessària que permeti la transmissió, recepció i conversió de dades entre sistemes que utilitzin XML o sintaxi Edifact, basats en Internet o instal·lacions de comunicació X.400.

2. Els procediments aplicats i la infraestructura han d'incorporar les obligacions d'intercanvi de notificació i d'informació derivades d'altres normes, com ara el Reial decret 1381/2002, de 20 de desembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de rebuigs generats pels vaixells i residus de càrrega.

ANNEX IV

Mesures que es poden adoptar en cas de risc per a la seguretat marítima i la protecció del medi ambient (en aplicació de l'article 19.1)

Quan, arran d'un accident o de circumstàncies del tipus descrit en l'article 17 que afectin un vaixell, l'Administració marítima consideri que, de conformitat amb el dret internacional, sigui necessari allunyar, reduir o eliminar un perill greu i imminent que amenaci el seu litoral o els interessos connexos, la seguretat dels altres vaixells i de les seves tripulacions i passatgers, o de les persones en terra, o protegir el medi marí, entre altres coses, pot:

a) Restringir els moviments del vaixell o imposar-li un rumb determinat. Aquesta exigència no afecta la responsabilitat del capità respecte al govern segur del seu vaixell.

b) Exigir al capità del vaixell que posi fi al risc per al medi ambient o per a la seguretat marítima.

c) Embarcar en el vaixell un equip d'avaluació amb la missió de determinar el grau de risc, ajudar el capità a remeiar la situació i mantenir informada l'estació costanera competent.

d) Ordenar al capità dirigir-se a un lloc de refugi en cas de perill imminent, o imposar el practicatge o el remolc del vaixell a costa de l'operador o de l'empresa naviliera.

e) Qualssevol altres mesures que l'Administració marítima consideri necessàries per salvaguardar la vida humana al mar i la protecció i lluita contra la contaminació del medi marí.

2753 *REIAL DECRET 253/2004, de 13 de febrer, pel qual s'estableixen mesures de prevenció i lluita contra la contaminació en les operacions de càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs en l'àmbit marítim i portuari.* («BOE» 39, de 14-2-2004.)

El risc potencial d'accidents amb vessaments d'hidrocarburs al mar durant les operacions de càrrega, descàrrega, transbordament i manipulació de crús i productes petrolífers a bord dels vaixells i als terminals de les refineries, o en les maniobres de subministrament de combustibles en ancoratges i molls dels ports espanyols, fa aconsellable revisar les normes existents en la matèria, per tal d'assegurar el

nivell adequat de preparació i resposta als terminals petrolífers marins, instal·lacions que manipulen la majoria dels crús i productes petrolífers que entren al país, per tal d'intentar reduir en la mesura possible, d'una banda, els riscos de vessaments, i de l'altra, de comptar amb els mitjans adequats de lluita contra la contaminació en els casos en què els esdeveniments esmentats es produeixin.

En aquest sentit, el Conveni internacional sobre cooperació, preparació i lluita contra la contaminació per hidrocarburs de 1990 (OPRC 90), ratificat per Espanya el 3 de desembre de 1993, determina en el seu article 3, apartats 2 i 3, que tant les instal·lacions mar endins com els ports marítims i les instal·lacions marítimes de manipulació d'hidrocarburs sotmeses a la jurisdicció d'una de les parts del conveni han de disposar de plans d'emergència en cas de contaminació per hidrocarburs. Els plans esmentats constitueixen, als efectes d'aplicació de l'Ordre del ministre de Foment, de 23 de febrer de 2001, per la qual s'aprova el Pla nacional de contingències per contaminació marina accidental, els denominats «plans interiors de contingències».

D'altra banda, l'esmentat Conveni OPRC 90 estableix a l'article 6.2.a) que ha d'existir «un nivell mínim d'equip presituat de lluita contra els vessaments d'hidrocarburs en funció dels riscos previstos i programes per a la seva utilització».

En l'àmbit de la legislació nacional, aquest Reial decret s'enquadra en l'article 6.1.f) de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant, que reserva com a àmbit material de marina mercant la prevenció de la contaminació produïda des de vaixells, plataformes fixes i altres instal·lacions que estiguin situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, i la protecció del medi ambient marí.

El compliment de la normativa anterior només es pot portar a terme amb eficàcia mitjançant la planificació, posada en pràctica, seguiment i control d'una sèrie de mesures de prevenció i lluita contra la contaminació en les operacions de càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs en l'àmbit marítim i portuari, i en aquest aspecte s'han de dotar de contingut específic les previsions de l'article 86.2 de l'esmentada Llei 27/1992, de 24 de novembre, i complir igualment les prescripcions de l'article 60 de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes.

Aquest Reial decret recull una sèrie d'aspectes tècnics i administratius que afecten totes les operacions amb hidrocarburs que es realitzen en les nostres costes i aigües, inclòs el subministrament de combustible als vaixells. Així mateix, estableix la possibilitat que la Capitania Marítima imposi mesures especials de garantia i protecció del medi ambient marí, condicionant les operacions de càrrega o descàrrega d'hidrocarburs, quan s'aprecii que el vaixell que pretén realitzar les esmentades operacions no compleix les condicions tècniques mínimes exigibles o la seva tripulació no té la preparació adequada, d'acord amb les normes nacionals i internacionals sobre la matèria.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 13 de febrer de 2004,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Mesures de prevenció i lluita contra la contaminació marina en la càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs**Article 1. Àmbit d'aplicació.**

1. Queden subjectes al que disposa aquest Reial decret les autoritats i empreses a càrrec de ports marítims, drassanes de construcció i reparació naval, les plataformes petrolíferes, els desballestaments de vaixells, les instal·lacions de recepció de residus d'hidrocarburs i qualsevol altra instal·lació marítima que manipuli hidrocarburs a granel, incloses les dedicades al subministrament de combustible als vaixells als ports o en aigües marítimes situades en zones on Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, tant si les operacions es porten a terme per mitjans fixos, mòbils o flotants.

2. S'entén per hidrocarburs, als efectes d'aquest Reial decret, el petroli cru, el fuel, el gasoil i l'oli lubricant, segons la definició que figura en l'article II.3) del Conveni internacional d'intervenció en alta mar en cas d'accident que causi o pugui causar una contaminació per hidrocarburs de 1969.

3. Totes les instal·lacions assenyalades a l'apartat 1 han de comptar amb mitjans, propis o contractats, suficients per a la prevenció i la lluita contra la contaminació, d'acord amb el que estableix aquest Reial decret.

4. Les instal·lacions a les quals fa referència l'apartat 1 situades en zones sota jurisdicció militar han de complir les prescripcions d'aquest Reial decret, sense detriment de les seves missions específiques.

Article 2. Pla interior de contingències per contaminació marina accidental i estudi de condicions ambientals.

1. Les autoritats i empreses que esmenta l'article 1.1 han de confeccionar, d'acord amb el que estableix l'annex I, en el termini de sis mesos comptats a partir de la seva entrada en vigor, un pla interior de contingències per contaminació marina accidental. En l'esmentat pla s'han d'especificar els mitjans de prevenció i lluita contra la contaminació previstos a cada terminal i punt de càrrega i descàrrega, tal com indica l'apartat i) de l'annex I, i adjuntar-hi esquemes a escala del dispositiu adoptat, d'acord amb les característiques físiques del lloc i del resultat de l'estudi al qual es refereix l'apartat 2 següent, havent d'indicar la situació de cada un dels mitjans esmentats.

2. Com a complement al pla interior de contingències esmentat s'ha de confeccionar un estudi sobre la influència de les condicions meteorològiques i oceanogràfiques de la zona en l'evolució de possibles abocaments d'hidrocarburs, amb el doble objectiu, d'una banda, de determinar els riscos d'accidents o incidents en les maniobres dels vaixells i en les operacions de càrrega i descàrrega d'hidrocarburs, i de l'altra, d'analitzar l'evolució i les conseqüències de possibles vessaments sota diferents condicions ambientals o d'operació, tot això en relació amb els mitjans previstos de prevenció i lluita contra la contaminació.

3. L'estudi a què es refereix l'apartat anterior s'ha d'ajustar en estructura i contingut al que disposa l'an-

nex II i pot ser realitzat bé pels mateixos departaments tècnics dels ports i les empreses titulars de les instal·lacions, bé per centres especialitzats de l'Administració General de l'Estat o de l'Administració autonòmica, així com per empreses de reconegut prestigi a l'àrea de l'enginyeria marítima mediambiental que tinguin una certificació de qualitat expedida per una institució de normalització.

4. En el cas de diferents empreses que disposin de terminals o punts de càrrega o descàrrega en una mateixa àrea portuària, es poden associar per compartir els mitjans de prevenció i lluita contra la contaminació per hidrocarburs, sempre que es compleixin les dues condicions següents:

a) Que la distància entre terminals o punts sigui tal que la utilització indiferent dels mitjans disponibles no comporti un obstacle per a una resposta ràpida i eficaç davant d'un vessament.

b) Que hi hagi un informe favorable de la Capitania Marítima en l'àmbit geogràfic de competència de la qual estiguin situats els esmentats terminals o punts.

5. Queden exceptuades del que estableixen els apartats 1, 2 i 3 d'aquest article les empreses dedicades exclusivament al subministrament de combustible a vaixells, que es regulen pel que disposa l'article 7.

Article 3. Tramitació i aprovació.

1. El pla interior de contingències i l'estudi corresponents a instal·lacions situades al litoral, fora de l'àmbit portuari estatal, han de ser aprovats per l'òrgan competent de la comunitat autònoma en el territori de la qual estigui ubicada la instal·lació a què correspongui el pla esmentat.

2. En el cas d'una instal·lació mar endins, l'aprovació del seu pla interior de contingències i de l'estudi correspon a la Direcció General de la Marina Mercant del Ministeri de Foment.

3. Els plans interiors de contingències i els estudis corresponents a instal·lacions situades en l'àmbit portuari de titularitat estatal els ha d'aprovar l'autoritat portuària competent, d'acord amb el marc competencial que estableix la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

4. En tots els casos descrits als apartats anteriors, com a requisit previ a l'aprovació del pla, s'ha de sol·licitar informe a la Capitania Marítima corresponent, que ha de disposar la inspecció de les instal·lacions per comprovar la idoneïtat dels mitjans de prevenció i lluita contra la contaminació marina accidental descrits en el pla interior de contingències, en vista de les conclusions de l'estudi que esmenta l'article 2.2. En el dit informe han de figurar recomanacions sobre propostes de modificacions al pla i els mitjans que s'hi descriuen, si n'hi ha, així com sobre els terminis més convenients, segons les característiques de cada terminal o zona d'operacions, perquè els mitjans i les mesures aprovades estiguin en servei.

5. Als efectes d'aprovació del pla interior de contingències, l'autoritat competent ha de tenir en compte les recomanacions de l'informe de la Capitania Marítima corresponent.

6. Les empreses que pretenguin iniciar les seves activitats després de l'entrada en vigor d'aquesta norma han d'obtenir l'aprovació del pla interior de contingències d'acord amb el que preceptua aquest Reial decret com a requisit previ a l'inici de les operacions.

Article 4. Mitjans de prevenció i lluita contra la contaminació en instal·lacions portuàries, molls o pantalans.

1. Els plans interiors de contingències per contaminació marina accidental que es refereixin a terminals o punts de càrrega o descàrrega de carregaments d'hidrocarburs a granel, que realitzin les seves operacions en molls o pantalans fixos o flotants, han d'incloure, almenys, els equips i sistemes de prevenció i lluita contra la contaminació que es descriuen a continuació:

a) Tanques o barreres de contenció de característiques i longitud adequades, disposades de manera que puguin ser esteses en el mínim temps possible. Durant les operacions de càrrega i descàrrega dels vaixells, les tanques han d'estar llestes per al seu ús immediat.

b) Sistemes adequats de recollida mecànica d'hidrocarburs, situats de tal manera que permetin la seva ràpida disponibilitat en cas de vessament a fi d'evitar que aquest s'estengui a altres zones.

c) Com a mesura addicional de prevenció, als molls hi ha d'haver mànegues o monitors contra incendis orientats cap a la flotació del vaixell, durant les operacions de càrrega o descàrrega, incloses les operacions de connexió i desconnexió de mànegues o braços articulats, de tal manera que limitin al seu radi d'acció la zona de connexió dels sistemes de càrrega o descàrrega entre el vaixell i el moll, i impedeixin amb el seu accionament que un possible vessament s'estengui més enllà de l'àrea delimitada pel buc del vaixell i el moll. S'exclouen d'aquesta mesura els pantalans.

d) Embarcacions auxiliars de servei adequades per a l'estesa de les tanques i la recollida mecànica de productes abocats. Les embarcacions han d'estar disposades per ser utilitzades en un temps raonable en el cas que es produeixi un vessament durant les operacions de càrrega i descàrrega dels vaixells que estiguin operant en el terminal.

e) Hi ha d'haver un sistema eficaç de comunicacions entre vaixell i terra que permeti l'aturada immediata de les operacions, en cas que es produeixi una situació d'emergència que provoqui o pugui provocar un vessament; així mateix, les brides de connexió de les mànegues utilitzades en la càrrega o descàrrega han de tenir un sistema de desconnexió ràpida per a casos d'emergència.

2. El nombre d'embarcacions auxiliars, d'equips, la capacitat total de recuperació d'aquests i el seu tipus es determinen d'acord amb les característiques de la zona, del terminal, dels productes que es carreguin o descarreguin, així com del nombre d'operacions simultànies que es puguin realitzar al terminal i a la zona.

Article 5. Mitjans de lluita contra la contaminació en camps de boies o monoboies.

1. Els plans interiors de contingències que es refereixin a terminals o punts, que tinguin camps de boies o monoboies de càrrega i descàrrega de carregaments d'hidrocarburs a granel, han d'incloure per als dispositius esmentats, almenys, els equips i sistemes de lluita contra la contaminació que es descriuen a continuació:

a) Un sistema de tanques, aptes per a la seva utilització en zones marítimes desprotegides, la longitud de les quals no ha de ser, en cap cas, inferior a dues

eslores del vaixell més gran que pugui operar en els terminals esmentats. Aquest sistema ha d'estar, estibat i llest per al seu ús immediat, en un lloc pròxim a un remolcador o embarcació auxiliar que compleixi condicions adequades per efectuar la maniobra d'estesa, remolcada i ancoratge.

b) Sistemes adequats de recollida mecànica d'hidrocarburs, situats de tal manera que permetin la seva ràpida disponibilitat en cas de vessament a fi d'evitar que aquest s'estengui a altres zones. Els equips han d'estar llestes per al seu ús immediat per remolcadors o embarcacions auxiliars adequades que tinguin mitjans idonis per hissar-los i arriar-los.

c) Els remolcadors i les embarcacions auxiliars, així com els mitjans descrits en els paràgrafs anteriors, han d'estar llestes per actuar en qualsevol moment i situats a una distància del límit del camp de boies que permeti acudir a la zona on s'ha produït el vessament en un temps raonable des que es va produir l'avis d'emergència per contaminació.

d) En el cas que les monoboies o camps de boies estiguin a prop de molls o pantalans dels esmentats a l'article 4, es pot considerar la possibilitat de compartir els mitjans sempre que quedi garantida l'atenció a qualsevol emergència, d'acord amb el que estableix l'article 2.3.

e) Hi ha d'haver un sistema eficaç de comunicacions entre vaixell i terra que permeti la parada immediata de les operacions, en cas de produir-se una situació d'emergència que pugui provocar un vessament; així mateix, les brides de connexió de les mànegues utilitzades en la càrrega o descàrrega han de tenir un sistema de desconnexió ràpida per a casos d'emergència.

2. El nombre de remolcadors i embarcacions auxiliars, d'equips, la capacitat total de recuperació d'aquests i el seu tipus es determinen d'acord amb les característiques de la zona, del terminal, dels productes que es carreguin o descarreguin, així com del nombre d'operacions simultànies que es puguin fer al terminal i a la zona.

Article 6. Mesures de garantia a les operacions.

1. Quan la direcció del terminal o punt on s'estiguin realitzant les operacions de càrrega o descàrrega d'hidrocarburs tingui dubtes fundats sobre l'operativitat d'un vaixell o la capacitat tècnica de la seva tripulació, ha de posar aquest fet en coneixement del capità marítim competent, que pot disposar una inspecció del vaixell esmentat.

2. Sigui quin sigui el pavelló que enarbori el vaixell que realitzi l'operació de càrrega o descàrrega d'hidrocarburs, la inspecció, si es porta a terme, s'ha de realitzar d'acord amb el procediment que estableix el Reial decret 91/2003, de 24 de gener, pel qual s'aprova el Reglament pel qual es regulen les inspeccions de vaixells estrangers en ports espanyols.

CAPÍTOL II

Mesures de prevenció i lluita contra la contaminació en operacions de subministrament de combustible als vaixells

Article 7. Mitjans de lluita contra la contaminació en operacions de subministrament de combustible.

1. En les operacions de subministrament de combustible i lubricants a granel als vaixells, tant als molls

d'un port, com en ancoratges, rades, badies o qualsevol altre punt de les aigües situades en zones en què Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció, les empreses subministradores estan obligades a disposar d'equips, propis o contractats, de contenció i recollida, adequats a les característiques del subministrament que es realitzi. Aquestes empreses poden compartir equips d'acord amb les condicions que estableix l'article 2.4.

2. En els casos que preveu l'apartat anterior, les empreses han de presentar a la Capitania Marítima en l'àmbit geogràfic de la qual estiguin realitzant les seves activitats, en el termini de sis mesos comptats des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, una memòria dels mètodes i sistemes utilitzats per dur a terme aquest servei, que ha d'incloure una proposta dels mitjans de prevenció i lluita contra la contaminació que es consideren necessaris en cada cas, així com el sistema de resposta davant d'un vessament i la seva integració en el pla interior de contingències corresponent.

3. La memòria que es refereixi a operacions de subministrament de combustible a granel ha de ser aprovada per la Capitania Marítima corresponent, que té a càrrec seu la inspecció i el control posteriors dels equips, mètodes i sistemes aprovats.

4. En el cas que el subministrament es realitzi en l'àmbit portuari, la memòria ha de ser aprovada per l'autoritat competent, amb l'informe favorable previ de la Capitania Marítima sota la jurisdicció de la qual es realitzi el subministrament.

5. Quan es tracti de subministrament de gasoil a embarcacions mitjançant un aparell assortidor situat en un moll, l'exigència de mitjans de lluita contra la contaminació s'ha de limitar a disposar de material absorbent en forma de barreres i draps en quantitat suficient per envoltar i recuperar els petits vessaments que es puguin produir durant les operacions de subministrament. La quantitat i situació de l'esmentat material ha de ser l'adequada a les característiques del lloc on estigui situat l'aparell assortidor. La memòria esmentada l'ha d'aprovar l'autoritat competent, amb l'informe favorable previ de la Capitania Marítima del port on radiqui l'aparell assortidor.

6. Aquesta aprovació l'ha de dur a terme l'autoritat portuària corresponent en els casos en què el servei es presti en zones sota la seva responsabilitat, amb les finalitats que preveu l'article 129.2 de la Llei 48/2003, de 26 de novembre, de règim econòmic i de prestació de serveis de ports d'interès general.

7. Els vaixells de l'Armada, singularment els destinats al transport i subministrament de combustible a altres navilis de la flota, han de tenir mitjans i equips de prevenció de riscos aprovats per l'Administració marítima; els esmentats sistemes es consideren suficients per fer operacions de càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs en ports i aigües jurisdiccionals espanyoles, i així ha de constar en els corresponents plans interiors de contingències.

CAPÍTOL III

Empreses i personal de descontaminació

Article 8. *Qualificació de les empreses de descontaminació.*

Les empreses subjectes a l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret que, en virtut del que preveu l'article 1.3, con-

tractin a altres empreses els serveis de prevenció o lluita contra la contaminació han d'acreditar que aquestes últimes disposen d'una certificació de qualitat que garanteixi la correcta realització de les tasques encomanades i la qualificació tècnica del personal al seu servei.

Article 9. *Cursos de capacitació.*

Les refineries de petroli i les empreses que tinguin terminals o punts de càrrega o descàrrega de carregaments d'hidrocarburs a granel transportats per vaixells han de comprovar i exigir que el personal de la seva pròpia empresa o de l'empresa contractada, adscrit a llocs en operacions de prevenció i lluita contra la contaminació, ha superat els cursos que estableixi la Direcció General de la Marina Mercant d'acord amb els nivells requerits.

CAPÍTOL IV

Del règim sancionador

Article 10. *Principis generals sobre responsabilitat i règim sancionador.*

Sense perjudici de la competència sancionadora que correspongui a altres autoritats, la responsabilitat per incompliment, ja sigui per acció o omissió, de les prescripcions que conté aquest Reial decret i dictades per a la seva aplicació, en matèries competència de l'Administració marítima i de l'autoritat portuària, s'exigeix d'acord amb el que disposa el títol IV de la Llei 27/1992, de 24 de novembre.

En aquest últim cas, el procediment sancionador es regeix pel que disposen:

a) El títol IX de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

b) El capítol III i següents del títol IV de la Llei 27/1992, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant.

c) El Reial decret 1398/1993, de 4 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament del procediment per a l'exercici de la potestat sancionadora.

d) El Reial decret 1772/1994, de 5 d'agost, pel qual s'adeqüen determinats procediments administratius en matèria de transports i carreteres al que disposa la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Disposició addicional única. *Compliment dels objectius de reducció d'emissions de compostos orgànics volàtils (COV).*

Les autoritats i empreses a què es refereix l'article 1.1, en la realització de les operacions habituals de càrrega, descàrrega i manipulació d'hidrocarburs, han d'adoptar les mesures tècniques disponibles per minimitzar les possibles emissions de compostos orgànics volàtils (COV).

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que estableix aquest Reial decret i expressament les normes següents:

a) L'Ordre de 21 d'agost de 1967, per la qual s'estableixen mesures per evitar la contaminació de les aigües i platges per accidents als terminals de canonades de càrrega i descàrrega de productes petrolífers.

b) L'Ordre de 28 de juliol de 1969, sobre l'establiment de mesures per combatre vessaments d'hidrocarburs.

c) L'Ordre de 27 de maig de 1971, sobre mesures per combatre la contaminació del mar.

Disposició final primera. *Habilitació competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la competència atribuïda a l'Estat per l'article 149.1.20a de la Constitució en matèria de marina mercant.

Disposició final segona. *Facultat de desplegament.*

El ministre de Foment pot dictar les disposicions necessàries per a l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor al cap de sis mesos de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 13 de febrer de 2004.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANNEX I

Contingut dels plans interiors de contingències per contaminació marina accidental

Els plans interiors han de contenir com a mínim els apartats següents:

a) Àmbit d'aplicació del pla, identificant les instal·lacions que comprèn. En el cas de dues o més instal·lacions pròximes, les àrees d'influència de les quals no estiguin allunyades més de dues milles nàutiques entre si, pertanyin o no a un mateix complex industrial, poden disposar d'un pla interior comú per a totes.

b) Nivells de resposta davant d'un esdeveniment que doni, o pugui donar, origen a una contaminació marina accidental, on s'han d'establir els mitjans materials i humans mobilitzats en cada cas, en funció de la gravetat de l'esdeveniment.

c) Composició i funcions dels òrgans de direcció i resposta del pla, l'esquema del qual ha de ser similar al mostrat al marge i on s'han d'identificar tant els càrrecs directius responsables de posar en pràctica les operacions com els equips de resposta inclosos en el pla, així com les comeses de cada un d'ells.

d) Procediment d'activació del pla, en què s'han de descriure els sistemes establerts per activar cada nivell de l'emergència i identificar els responsables de l'activació.

e) Procediment de notificació, on s'ha de descriure el sistema de comunicació d'incidències a l'autoritat marítima, portuària i autonòmica corresponent, així

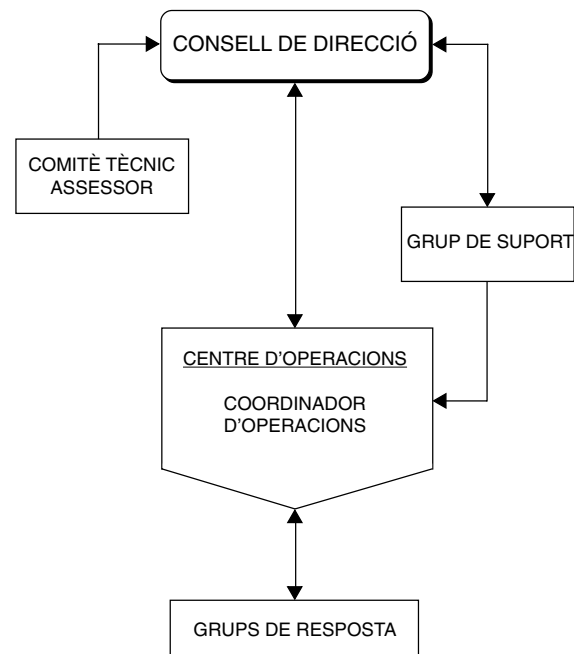
com la persona o el departament responsable de la notificació.

f) Coordinació amb el pla nacional i amb el pla territorial corresponent, d'acord amb els criteris per a l'activació d'un pla de contingències, descrits a l'apartat 1.3 de la secció 1 de l'annex a l'Ordre del ministre de Foment, de 23 de febrer de 2001, per la qual s'aprova el Pla nacional de contingències per contaminació marina accidental.

g) Procediment d'actuació, que ha de definir les normes generals que s'han de posar en pràctica en cas d'emergència, d'acord amb el nivell d'aquesta que defineix el paràgraf b) anterior.

h) Final de l'emergència, en què s'han de definir les condicions sota les quals es pot considerar acabada la situació d'emergència.

ESQUEMA DIRECTIU I OPERATIU D'UN PLA INTERIOR D'EMERGÈNCIA



i) Inventari de mitjans disponibles, on s'han de descriure els mitjans materials disponibles per a la contenció i recuperació d'un vessament contaminant, incloent-hi un gràfic de la seva situació a la instal·lació i els responsables de la seva custòdia, manteniment i operació.

j) Programa de manteniment dels mitjans materials disponibles, especificant els períodes de revisió i les operacions de manteniment d'acord amb les indicacions del fabricant de cada equip.

k) Programa d'ensinistrament i exercicis periòdics de simulació d'activació del pla interior, on s'han d'establir tant els cursos teòrics de formació del personal adscrit a la lluita contra la contaminació, com els diferents nivells d'exercicis pràctics a realitzar i la seva periodicitat.

l) Procediment de revisió del pla interior, en què s'han de definir les condicions i els terminis per fer revisions periòdiques del pla, així com la constitució d'una comissió encarregada dels treballs de revisió

i del seguiment de resultats en l'aplicació pràctica del pla.

ANNEX II

Estructura i contingut de l'estudi de condicions ambientals, meteorològiques i oceanogràfiques de la zona en l'evolució de possibles abocaments d'hidrocarburs

L'estudi a què fa referència l'article 2 d'aquest Reial decret ha de contenir, almenys, les seccions que s'especifiquen i en l'ordre que s'expressa a continuació:

SECCIÓ I: DESCRIPCIÓ GENERAL DE LES CONDICIONS AMBIENTALS A LA ZONA D'INFLUÈNCIA DEL TERMINAL

1.1 Situació geogràfica i tipus de costa.

1.2 Descripció del clima atmosfèric (vents i temperatura de l'aire i del clima marítim, onatge, corrents, temperatura, salinitat i densitat de l'aigua del mar), incloent-hi característiques del vent i els corrents en les proximitats de les zones d'atràcada (velocitat, direcció, punts d'inflexió, etc.).

1.3 Descripció i localització d'àrees d'interès pesquer i d'aqüicultura.

1.4 Descripció d'àrees naturals sensibles o d'especial valor ecològic.

1.5 Localització d'àrees d'interès turístic.

1.6 Localització i estudi de recursos hidrològics (aquífers, canals, rius, estacions depuradores, plantes potabilitzadores, etc.).

1.7 Mapes descriptius de les àrees esmentades en els punts anteriors.

SECCIÓ II: ESTUDI DE L'EFECTE DE POSSIBLES ABOCAMENTS I ANÀLISI DE LA SEVA EVOLUCIÓ

2.1 Identificació i descripció dels incidents o accidents amb més risc de provocar un abocament d'hidrocarburs, incloent-hi la localització dels punts on l'esmentat risc és més gran.

2.2 Determinació de les possibles trajectòries d'un vessament d'hidrocarburs en cada un dels punts d'atràcada i localització de les zones de costa possiblement afectades.

2.3 Comportament dels hidrocarburs carregats i/o descarregats al terminal en cas de vessament, d'acord amb les seves característiques fisicoquímiques i sota diferents hipòtesis de condicions ambientals.

2.4 Localització i característiques de les possibles barreres naturals o artificials que proporcionen protecció al terminal i puguin suposar un obstacle a la progressió d'una taca contaminant.

2.5 Localització de zones on és aconsellable la concentració de la contaminació per a la seva posterior recuperació i mitjans d'accés a les zones esmentades.

2.6 Plànols descriptius dels apartats 2.2, 2.4 i 2.5.

MINISTERI DE SANITAT I CONSUM

2756

REIAL DECRET 257/2004, de 13 de febrer, pel qual es modifica el Reial decret 142/2002, d'1 de febrer, pel qual s'aprova la llista positiva d'additius diferents de colorants i edulcorants per al seu ús en l'elaboració de productes alimentaris, així com les seves condicions d'utilització. («BOE» 39, de 14-2-2004.)

La Directiva 95/2/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 1995, relativa als additius alimentaris diferents dels colorants i edulcorants, es va incorporar a l'ordenament jurídic espanyol mitjançant el Reial decret 145/1997, de 31 de gener, pel qual s'aprova la llista positiva d'additius diferents de colorants i edulcorants per al seu ús en l'elaboració de productes alimentaris, així com les seves condicions d'utilització. Les successives modificacions d'aquesta Directiva van ser incorporades al nostre ordenament jurídic pels reials decrets 494/1998, de 27 de març, i 994/2000, de 2 de juny.

Posteriorment, el Reial decret 142/2002, d'1 de febrer, a més d'incorporar al dret intern la Directiva 2001/5/CE, que modifica per tercera vegada la Directiva 95/2/CE, va codificar en un sol text la matèria relativa a la llista positiva d'additius diferents de colorants i edulcorants per al seu ús en l'elaboració de productes alimentaris, així com les seves condicions d'utilització, amb la derogació conseqüent dels reials decrets esmentats en el paràgraf anterior.

El Reial decret 142/2002, d'1 de febrer, autoritza a l'annex IV la utilització de l'additiu alimentari E-425 konjac: i) goma de konjac, ii) glucomanan de konjac, en les condicions d'ús que s'hi exposen.

Actualment, com que en països tercers les minicàpsules de gelatines han provocat la mort per asfíxia de diversos nens i gent gran, i a partir de la informació transmesa pels estats membres que han adoptat mesures cautelars sobre això, la Comissió Europea ha arribat a la conclusió que les minicàpsules de gelatina que contenen l'additiu alimentari E-425 konjac, per la seva forma, mida i propietats químiques i físiques, constitueixen un risc per a la salut i la vida de les persones, sense que una advertència en l'etiquetatge d'aquests productes sigui suficient per protegir la salut humana, especialment pel que fa als nens.

Per tant, mitjançant l'adopció de la Directiva 2003/52/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de juliol de 2003, que modifica la Directiva 95/2/CE pel que fa a les condicions d'ús de l'additiu alimentari E-425 konjac, s'amplia la prohibició d'usar-lo en els articles de confiteria a base de gelatina, incloses les minicàpsules de gelatina.

Aquest Reial decret, que incorpora a l'ordenament jurídic intern els preceptes continguts a la Directiva 2003/52/CE esmentada, es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.16a de la Constitució, i d'acord amb el que preveu l'article 40.4 de la Llei 14/1986, de 25 d'abril, general de sanitat. En la seva tramitació han estat escoltades les associacions de consumidors i els sectors afectats i n'ha emès informe preceptiu la Comissió Interministerial per a l'Ordenació Alimentària.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Sanitat i Consum, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deli-