

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### JEFATURA DEL ESTADO

- 13276** *Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.*

I

La producción de hidrocarburos en el medio marino tiene un papel relevante en el suministro energético internacional, al mismo tiempo, las perspectivas tecnológicas permiten explotar yacimientos en condiciones cada vez más adversas y remotas. Por otra parte, los accidentes e incidentes ocurridos en el pasado confirman la necesidad de seguir mejorando las prácticas y de reducir los riesgos asociados a esta actividad. En este sentido, tomando como referencia las mejores prácticas existentes en cada momento, las operaciones relacionadas con la perforación de sondeos de investigación y con la explotación de hidrocarburos en el medio marino tienen un perfil de riesgo que debe ser adecuadamente gestionado de forma que los riesgos de accidentes graves se reduzcan hasta el nivel más bajo razonablemente posible. Sólo de esta forma se conseguirá mantener la confianza de los ciudadanos y, subsiguientemente, preservar la seguridad de abastecimiento. Con esta finalidad se ha aprobado la Directiva 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro, y que modifica la Directiva 2005/35/CE.

La Directiva establece una serie de medidas para reducir la frecuencia de dichos accidentes y, en caso de que sucedan, limitar sus consecuencias estableciendo unas condiciones de seguridad mínimas para la exploración y explotación de hidrocarburos en el medio marino. Por una parte, se refuerzan las exigencias a los operadores y titulares de permisos de investigación y concesiones de explotación en lo que se refiere a sus exigencias de capacidad técnica, capacidad económica y protocolos de funcionamiento basados en la gestión sistemática del riesgo. En particular, adquiere una especial relevancia el informe de riesgos graves que se concibe como un documento dinámico que garantizará la reducción del riesgo a un nivel aceptable tomando como referencia las mejores técnicas disponibles en cada momento, así como los dictámenes de un verificador independiente que supervisará el proyecto a lo largo de su ciclo de vida. No obstante, en el caso de que suceda un accidente, los medios y procedimientos necesarios estarán preparados para su despliegue inmediato, toda vez que se exige la asunción de las responsabilidades civiles y medioambientales que proceda.

La Directiva utiliza términos que han de ser adaptados a aquellos que vienen siendo ampliamente utilizados en el ordenamiento interno. De especial relevancia es el término de exploración que, de conformidad con la Directiva 94/22/CE, otorga un derecho exclusivo para efectuar prospecciones o exploraciones o producir hidrocarburos en una zona geográfica concreta. Dado que la figura de la autorización de exploración en nuestro ordenamiento jurídico no otorga un derecho exclusivo ni habilita al titular a la perforación de sondeos, se emplea en su lugar el término investigación, precisándose que las disposiciones de este real decreto-ley serán de aplicación a permisos de investigación y concesiones de explotación de hidrocarburos en el medio marino.

También contiene disposiciones destinadas a la figura de la Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos (en adelante, ACSOM) que deberá adaptar su diseño organizativo, tanto para garantizar su objetividad e independencia en la evaluación de los proyectos de su competencia, como para reforzar su capacidad técnica, de modo que sea posible una correcta validación de los mismos sobre la base de un análisis previo riguroso de los riesgos y de la inspección sistemática.

Por medio de este real decreto-ley se lleva a cabo una batería de modificaciones sectoriales con rango legal que permitan un enfoque coordinado.

## II

La realización de trabajos de investigación y producción de hidrocarburos requiere un procedimiento de control administrativo de doble vuelta. En primer lugar, se requiere la titularidad de un permiso de investigación o de una concesión de explotación de hidrocarburos y, posteriormente, una autorización administrativa específica en la que se valoren las circunstancias concretas que concurren en el mismo con implicaciones para la seguridad de las personas, los bienes y el medioambiente.

La Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, se centra en la primera fase de concesión administrativa de carácter puramente demanial mientras que este real decreto-ley tiene por objeto principal el control técnico de los proyectos marinos. En este sentido, la Directiva requiere que no haya conflictos de interés entre los órganos competentes para realizar tales funciones.

Así, ACSOM asumirá, al menos, las funciones que la Directiva encomienda y, en todo caso, actuará de acuerdo con los principios de transparencia e independencia frente a decisiones ajenas a la seguridad de los proyectos que evalúe e inspeccione. A estos efectos, se le faculta no solo para requerir mejoras sino también para suspender las operaciones en aquellos casos en que los resultados de sus controles no sean satisfactorios. Finalmente, se le habilita para ser informada sobre las circunstancias concretas de accidentes graves fuera del ámbito de las aguas de la Unión en que estén involucradas compañías españolas.

Por otro lado, se introducen los conceptos de operador en medio marino, denominado operador en la Directiva, y propietarios de instalaciones no destinadas a la producción, que deberán desarrollar sus actividades sobre la base de una política corporativa que sitúe la seguridad de las personas, los bienes y el medioambiente, como premisa básica y previa a cualquier otra.

Asimismo, se consolida la figura del verificador independiente como el auditor de carácter técnico que supervisa el diseño del proyecto y señala las modificaciones oportunas cuando no se garantiza la consideración de todos los riesgos del proyecto.

## III

Como se ha indicado, la Directiva tiene un marcado carácter horizontal cuyas medidas afectan también al procedimiento para el otorgamiento de permisos de investigación y concesiones de explotación de hidrocarburos. En el capítulo II del real decreto-ley se recogen las disposiciones relativas al otorgamiento de permisos de investigación y concesiones de explotación. Destaca en particular la posibilidad de que, en caso necesario, ACSOM sea consultada tanto en relación con el otorgamiento del título demanial, como a la hora de realizar la valoración de la capacidad de los solicitantes para cumplir las obligaciones derivadas de este real decreto-ley, en particular, su capacidad técnica y financiera para asumir las responsabilidades que pudieran derivarse de la ejecución de sus operaciones en medio marino y costero sensible desde el punto de vista ecológico.

Asimismo, y sin perjuicio de lo establecido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, se define el concepto de operador en medio marino a los efectos de la aplicación de este real decreto-ley, a cuyo nombramiento podrá oponerse el órgano competente para la tramitación de las solicitudes de permisos de investigación y concesiones de explotación, previa consulta a ACSOM.

Por otra parte, se especifican las obligaciones de los titulares de permisos de investigación y concesiones de explotación en el medio marino, que deben tomar todas las medidas que estén razonablemente a su alcance para asegurar que el operador en medio marino cumple los requisitos, desempeña sus funciones y cumple sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en el real decreto-ley. Así, cuando el operador en medio marino ya

no tenga la capacidad de cumplir los requisitos exigidos, el titular deberá asumir la responsabilidad de la realización de las obligaciones de que se trate.

De esta forma, la responsabilidad primaria en materia de seguridad se asigna al operador en medio marino o, en su caso, al propietario, a quienes corresponde adoptar las medidas oportunas en cada momento, llegando a suspender los trabajos cuando las circunstancias lo aconsejen sin necesidad de que una autoridad externa tenga que llegar a intervenir. Esta política deberá ser común para todas sus operaciones mundiales, minimizándose así cualquier posibilidad de riesgo moral asociado a aquellas regiones con menos capacidad de supervisar tales operaciones.

Asimismo, se especifica que las operaciones relativas a instalaciones destinadas y no destinadas a la producción no comenzarán o no podrán continuarse sin la aceptación del informe de riesgos graves por parte de ACSOM. Esta aceptación no supondrá en ningún caso el traspaso de la responsabilidad a ACSOM.

Por otra parte, se establecen disposiciones específicas en relación con los planes internos de emergencia y los planes externos de emergencia asociados a las operaciones en medio marino relacionadas con el petróleo y el gas.

Asimismo, se adecua el régimen sancionador a lo dispuesto en la Directiva, introduciéndose nuevos tipos específicos de infracciones derivados del incumplimiento de lo previsto en este real decreto-ley.

#### IV

En aras de la proporcionalidad y de la eficiencia, la disposición adicional primera del real decreto-ley, relativa a la Autoridad Competente, ACSOM, desarrolla la excepción establecida en el artículo 8.3 de la Directiva para aquellos Estados Miembros con un bajo nivel de operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro. Se determina que no será necesaria la constitución de un órgano específico que asuma las funciones de ACSOM, en tanto se esté en el supuesto de excepción de la Directiva, siendo asumidas las funciones de la misma, enumeradas tanto en la Directiva como en el artículo 10 de este real decreto-ley, por el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital y por el resto de ministerios con competencias en materia de medioambiente, marina mercante, seguridad industrial, trabajo, seguridad social y prevención de riesgos laborales, según corresponda. En este sentido, se prevé la habilitación de los mecanismos necesarios para evitar posibles conflictos de interés en el ejercicio de sus funciones. Por otro lado, se establece en esta adicional que, en el supuesto de que el número de instalaciones normalmente atendidas sea igual o superior a seis, se constituirá la ACSOM en materia de hidrocarburos.

Por otra parte, la disposición adicional segunda contempla la aplicación de las obligaciones de la ley, en lo que proceda por razón de las funciones encomendadas, a quienes ejerzan, en virtud de una disposición legal, la administración de instalaciones que hubieran estado a ellas asociadas.

El real decreto-ley continúa con una disposición transitoria que establece que los titulares y operadores, tanto de concesiones de explotación y de almacenamientos subterráneos y de permisos de investigación, así como los proyectos asociados a los mismos y las instalaciones actuales, deberán cumplir con lo dispuesto en este real decreto-ley en un plazo de seis meses desde su fecha de entrada en vigor.

#### V

La transposición en plazo de directivas comunitarias siempre ha constituido uno de los objetivos prioritarios establecidos por el Consejo Europeo. El cumplimiento de este objetivo resulta hoy aún más prioritario habida cuenta del nuevo escenario diseñado por el Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, para los incumplimientos de transposición en plazo, para los que la Comisión Europea puede pedir al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la imposición de importantes sanciones económicas de manera acelerada (artículo 260.3 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)).

España acumula en estos momentos un retraso en la transposición de la Directiva 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, sobre seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro, y que modifica la Directiva 2004/35/CE, (la Directiva, en adelante), que debería haber sido transpuesta al ordenamiento interno antes del 19 de julio de 2015. Su incorporación al ordenamiento jurídico interno requiere al menos una norma con rango de ley, cuya demora implica un riesgo de multa con base en lo establecido en el artículo 260.3 del TFUE.

Ante la gravedad de las consecuencias de seguir acumulando retraso en la incorporación al ordenamiento jurídico español de la citada directiva, resulta necesario acudir a la aprobación de un real decreto-ley para proceder a su transposición, lo que permitirá cerrar los procedimientos de infracción abiertos y con ello evitar la imposición de sanciones económicas a España.

Por todo lo expresado anteriormente, concurren de esta forma las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad, que constituyen el presupuesto habilitante exigido al Gobierno por el artículo 86.1 de la Constitución Española para dictar decretos-leyes, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional: una situación de necesidad fundamentada en un supuesto de hecho concreto, en este caso la premura para transponer la norma comunitaria al ordenamiento jurídico interno, evitando las consecuencias sancionadoras de los procedimientos de infracción en curso; la urgencia de las medidas que deben aplicarse respecto a esta situación de necesidad, que no puede atenderse acudiendo al procedimiento legislativo de urgencia; y la existencia de una conexión entre la situación de urgencia definida y las medidas concretas adoptadas para afrontarla.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución española, a propuesta del Ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de noviembre de 2017,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto-ley tiene por objeto establecer los requisitos mínimos que deben reunir las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, para prevenir accidentes graves y limitar sus consecuencias.

2. Mediante este real decreto-ley se articulan los principios de actuación para lograr que las citadas operaciones en el medio marino se lleven a cabo sobre la base de una gestión de riesgos sistemática de manera que los riesgos residuales de accidentes graves puedan ser considerados aceptables.

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

1. Las disposiciones de este real decreto-ley serán de aplicación, exclusivamente en el medio marino, a los permisos de investigación de hidrocarburos y a las concesiones de explotación sean estas de yacimientos de hidrocarburos o de almacenamiento subterráneo para los mismos, así como a las operaciones asociadas a aquellos.

Dichas operaciones en el medio marino incluirán todas las actividades relativas a la investigación y producción de petróleo o gas asociadas a una instalación o una infraestructura conectada, incluidos el diseño, la planificación, la construcción, la explotación, el desmantelamiento y el abandono definitivo de la misma, estando excluido el transporte de petróleo y gas de costa a costa.

2. A los efectos de este real decreto-ley, se entenderá por:
- a) instalación, una estructura estacionaria fija o móvil, o una combinación de estructuras permanentemente interconectadas por puentes u otras estructuras, utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino o en conexión con estas operaciones; esto incluirá las unidades móviles de perforación en el medio marino solamente cuando estén estacionadas en aguas situadas en el medio marino a efectos de perforación, producción u otras actividades asociadas con operaciones en el medio marino.
  - b) infraestructura conectada dentro de la zona de seguridad o dentro de una zona próxima a mayor distancia de la instalación:
    - 1.º todo pozo y estructuras asociadas, unidades y dispositivos complementarios conectados a la instalación en el medio marino;
    - 2.º todo equipo u obras situadas sobre o fijadas a la estructura principal de la instalación;
    - 3.º un oleoducto, gasoducto o equipo adosado a la instalación.
  - c) El medio marino, comprenderá las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental, incluidos el lecho y su subsuelo, sobre los que el Reino de España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente.
3. En el supuesto de que los permisos de investigación o las concesiones de explotación contengan, a la par, áreas situadas en medio terrestre y áreas situadas en el medio marino, este real decreto-ley les será de aplicación únicamente en caso de que se prevea la ejecución de operaciones asociadas a estos que se desarrollen en el medio marino.
4. En lo no particularmente previsto en este real decreto-ley y su normativa de desarrollo y ejecución, se estará a lo dispuesto en la legislación de hidrocarburos, en la legislación ambiental, en la legislación de seguridad industrial, en la legislación de trabajo, seguridad social y prevención de riesgos laborales y en la legislación sobre seguridad y salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación marítima.

## CAPÍTULO II

### **Disposiciones relativas a permisos de investigación y concesiones de explotación de hidrocarburos en el medio marino**

Artículo 3. *Requisitos de seguridad y medio ambiente para el otorgamiento o la transmisión de permisos de investigación y concesiones de explotación en el medio marino.*

1. Previamente al otorgamiento o a la transmisión, total o parcial, de permisos de investigación o concesiones de explotación de hidrocarburos, se tendrá en cuenta la capacidad de los solicitantes para cumplir los requisitos aplicables a las operaciones en el medio marino previstas en el marco del título demanial correspondiente, de conformidad con lo previsto en este real decreto-ley y en la restante normativa que le resulte de aplicación.
2. Durante la evaluación de la capacidad técnica y financiera del solicitante de un permiso de investigación o de una concesión de explotación, se valorarán los siguientes aspectos:
  - a) el riesgo, los peligros y cualquier otra información útil asociada a la zona objeto del otorgamiento en cuestión, inclusive, cuando proceda, el coste económico, social y ambiental que supone el deterioro del medio marino;
  - b) la fase precisa de las operaciones en el medio marino;

c) las capacidades financieras del solicitante, en particular, su garantía financiera para asumir las responsabilidades que puedan derivarse de las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino y

d) la información de que se disponga relativa al comportamiento previo del solicitante por lo que respecta a la seguridad y el medio ambiente, incluso en relación con accidentes graves, en la medida en que resulte adecuado a las operaciones para las que se haya solicitado el título demanial.

La Autoridad Competente para la Seguridad en las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos (en adelante, ACSOM) podrá, en su caso, ser consultada antes del otorgamiento o la transmisión de un permiso de investigación o de una concesión de explotación en el medio marino.

3. Adicionalmente a lo ya establecido en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, el solicitante deberá acreditar que se ha constituido, o se constituirá, una garantía suficiente para cubrir las responsabilidades medioambientales que podrían derivarse de la ejecución de sus operaciones, que incluirán tanto las medidas de prevención como las de reparación.

A estos efectos, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de responsabilidad medioambiental y su normativa de desarrollo. Estas garantías serán válidas y efectivas desde el comienzo de las operaciones en el medio marino.

En este sentido, se exigirá a los solicitantes de un permiso de investigación o una concesión de explotación en el medio marino, que acrediten su capacidad técnica y financiera y que presenten toda la información útil asociada a la zona contemplada por el título demanial y la fase precisa de las operaciones.

Al evaluar las capacidades técnicas y financieras del solicitante, se considerará especialmente el medio ambiente marino y costero sensible desde el punto de vista ecológico, en particular, aquellos ecosistemas que desempeñen un papel importante en la mitigación y adaptación al cambio climático y las zonas marinas protegidas.

4. El solicitante deberá proponer un operador en medio marino como parte de los requisitos para el otorgamiento del título demanial. A los efectos de este real decreto-ley, se entenderá por operador en medio marino, la persona física o jurídica o agrupación de esas personas, designada por los titulares para llevar a cabo operaciones, incluidas la planificación y ejecución de una operación en un pozo o la gestión y el control de las funciones de una instalación de producción.

Durante la tramitación del otorgamiento o de la transmisión del título demanial, previa consulta a ACSOM y en los términos que se definan reglamentariamente, se podrá objetar el nombramiento efectuado por el titular. En caso de plantearse dicha oposición, el titular deberá nombrar a un operador en medio marino suplente adecuado, o bien, deberá hacerse cargo de las responsabilidades de dicho operador en virtud de lo dispuesto en este real decreto-ley y su normativa de desarrollo.

#### Artículo 4. *Obligaciones de los titulares de permisos de investigación y concesiones de explotación de hidrocarburos en el medio marino.*

1. Las instalaciones destinadas a la producción e infraestructuras conectadas que existan en permisos de investigación y concesiones de explotación serán operadas únicamente por los operadores en medio marino designados a tal fin, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.4.

2. Los titulares deberán demostrar y garantizar que el operador en medio marino tiene la capacidad necesaria para cumplir los requisitos de las operaciones concretas en el marco del título demanial correspondiente.

3. A lo largo de todas las fases de las operaciones, los titulares tomarán todas las medidas que estén razonablemente a su alcance para asegurar que el operador en medio marino cumple los requisitos, desempeña sus funciones y cumple sus obligaciones en virtud de lo dispuesto en este real decreto-ley y su normativa de desarrollo y ejecución.

Asimismo, los titulares deberán cumplir con todas aquellas medidas que les hubiesen sido exigidas por ACSOM para garantizar en todo momento la seguridad de las operaciones en el medio marino.

4. Cuando se considere que el operador en medio marino inicialmente designado ya no tiene la capacidad de cumplir los requisitos exigidos en este real decreto-ley y su normativa de desarrollo, el titular deberá asumir la responsabilidad de la realización de las obligaciones de que se trate y proponer inmediatamente un operador en medio marino sustituto.

5. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con la normativa vigente en materia de navegación marítima, establecerá una zona de seguridad de la navegación con un radio de 500 metros desde cualquier punto del borde exterior de las instalaciones, si bien, podrá reducirse o extenderse más allá cuando se ajuste a las normas internacionales, que, en su caso resulten aplicables.

La Administración Marítima, de acuerdo con la normativa vigente en materia de navegación marítima, restringirá o prohibirá la navegación en la zona de seguridad establecida por razones de seguridad y protección marítima, salvo a los buques y embarcaciones que entren o permanezcan en la zona de seguridad por alguno de los siguientes motivos:

- a) en relación con la instalación, inspección, ensayo, reparación, mantenimiento, alteración, renovación o retirada de cualquier cable o conducto submarinos en dicha zona de seguridad o en su proximidad;
- b) para la prestación de servicios o el transporte de personas o bienes con destino a, o en procedencia de, cualquier instalación en dicha zona de seguridad;
- c) para inspeccionar, bajo la autoridad de ACSOM, cualquier infraestructura conectada en dicha zona de seguridad;
- d) con el fin de salvar vidas o bienes;
- e) por circunstancias meteorológicas adversas;
- f) en situación de peligro o por causa de fuerza mayor, o;
- g) con el consentimiento del operador en medio marino, del propietario o del propio Ministerio de Fomento.

### CAPÍTULO III

#### **Principios de la gestión de riesgos relativos a las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino**

*Artículo 5. Obligaciones de los operadores en medio marino y de los propietarios de instalaciones no destinadas a la producción.*

1. Los operadores en medio marino de permisos de investigación y de concesiones de explotación a que se refiere este real decreto-ley:

- a) Velarán por que se adopten todas las medidas adecuadas para prevenir los accidentes graves relativos a las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, y en su caso, las que ACSOM determine.
- b) Responderán de sus obligaciones en virtud de este real decreto-ley y de cualquier otra normativa que les resulte de aplicación aun cuando las acciones u omisiones que den lugar o contribuyan a accidentes graves sean imputables a los contratistas.
- c) En caso de producirse un accidente grave, adoptarán todas las medidas adecuadas para limitar sus consecuencias para la salud humana y el medio ambiente.
- d) Garantizarán que las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino se lleven a cabo sobre la base de una gestión de riesgos sistemática de manera que los riesgos residuales de accidentes graves que afecten a las personas, el medio ambiente y las instalaciones en el medio marino sean considerados aceptables.
- e) Cualquier otra obligación que se determine reglamentariamente.

2. En el caso de que una instalación de producción existente vaya a entrar o a salir de aguas del medio marino, el operador en medio marino lo comunicará a ACSOM por escrito antes de la fecha prevista de entrada o de salida de la misma, sin perjuicio de otras autorizaciones que correspondan a otras autoridades, en especial la de la Autoridad Marítima.

3. A los efectos de este real decreto-ley y su normativa de desarrollo y ejecución, se entenderá por propietario la persona física o jurídica o la agrupación de esas personas habilitada para controlar la operación de una instalación no destinada a la producción de petróleo y gas.

4. Cuando una actividad realizada por un operador en medio marino o por un propietario presente un riesgo inmediato para la salud humana o aumente significativamente el riesgo de accidente grave, éstos deberán adoptar las medidas adecuadas, procediendo incluso a la suspensión de la actividad correspondiente, hasta que el peligro o el riesgo hayan sido suficientemente controlados. Dichas medidas habrán de ser comunicadas, por el operador en medio marino o el propietario, en su caso, a ACSOM a la mayor brevedad posible.

5. Los operadores en medio marino y los propietarios proporcionarán a ACSOM y a las personas que actúen bajo su supervisión, los medios logísticos necesarios para desarrollar sus funciones de investigación, inspección y cualquier otra que le encomiende la normativa vigente.

6. Los operadores en medio marino y propietarios deberán elaborar una política corporativa de prevención de accidentes graves y aplicarla en todas sus operaciones en el medio marino, incluyendo mecanismos de seguimiento apropiados con el fin de garantizar su eficacia, debiendo comprender tanto las instalaciones de producción como sus instalaciones no destinadas a la producción fuera de la Unión Europea.

#### Artículo 6. *Requisitos de remisión de información.*

El operador en medio marino o, en su caso, el propietario deberá presentar a ACSOM, en los términos y plazos que se determinen, los siguientes documentos:

- a) la política corporativa de prevención de accidentes graves o una descripción adecuada de la misma;
- b) el sistema de gestión de la seguridad y el medio ambiente o una descripción adecuada de los mismos;
- c) en el caso de una instalación destinada a la producción prevista, una comunicación del diseño;
- d) una descripción del programa de verificación independiente;
- e) un informe sobre riesgos de accidentes graves;
- f) en el caso de un cambio material, incluido el desmantelamiento de una instalación, un informe modificado de los riesgos de accidentes graves;
- g) el plan interno de emergencia o una descripción adecuada del mismo;
- h) en el caso de una operación relativa a un pozo, comunicación e información sobre operaciones relacionadas con dicho pozo;
- i) en el caso de una operación combinada, una comunicación de las operaciones combinadas que será preparada en común por los operadores en medio marino y propietarios que participen en ella;
- j) en el caso de una instalación existente destinada a la producción que haya que trasladar a una nueva localización de producción, una comunicación de relocalización;
- k) cualquier otro documento pertinente que solicite ACSOM.

#### Artículo 7. *Informe sobre riesgos de accidentes graves.*

1. Los operadores en medio marino o los propietarios, según proceda, elaborarán, para cada una de sus instalaciones, un informe sobre riesgos de accidentes graves. Durante la preparación de dicho informe se consultará a los representantes de los trabajadores.

2. Los informes de riesgos de accidentes graves de las instalaciones deberán ser aceptados por ACSOM de conformidad con lo dispuesto en este real decreto-ley y su normativa de desarrollo.

A estos efectos se entenderá como aceptación, en relación con el informe sobre riesgos graves, la comunicación por escrito de ACSOM al operador en medio marino o, en su caso, al propietario, de que dicho informe cumple los requisitos establecidos en este real decreto-ley y aquellos que se determinen reglamentariamente. Esta aceptación no supondrá en ningún supuesto el traspaso de la responsabilidad a ACSOM.

3. En ningún caso podrán iniciarse o reanudarse operaciones relativas a las instalaciones destinadas y no destinadas a la producción, llevar a cabo modificaciones en ellas o proceder a su desmantelamiento mientras ACSOM no haya aceptado el correspondiente informe de riesgos graves o la modificación del mismo, según proceda.

Adicionalmente a lo anterior, en el caso particular de operaciones en los pozos o de operaciones combinadas, no deberán comenzar ni reanudarse sin que se haya presentado una comunicación de las operaciones a ACSOM ni tampoco si ésta formulase objeciones en cuanto a su contenido.

4. El informe de riesgos de accidentes graves para una instalación destinada a la producción podrá ser común para un grupo de instalaciones si ACSOM lo autoriza previamente.

5. Los informes de riesgos de accidentes graves se actualizarán cuando proceda o cuando lo requiera ACSOM y, en cualquier caso, se revisarán cada cinco años o en el plazo que se establezca reglamentariamente. Los resultados de esta actualización o revisión se comunicarán a ACSOM.

En caso de que vayan a realizarse cambios que den lugar a una modificación sustancial, o si está previsto desmantelar una instalación, se elaborará un informe modificado sobre los riesgos de accidentes graves.

Por modificación sustancial se entenderá, en el caso de los informes sobre los riesgos graves, una modificación de la base sobre la cual se aceptó el informe original, incluidos, entre otras cosas, las modificaciones físicas, la disponibilidad de conocimiento o tecnología nuevos y los cambios en la gestión operativa.

6. Los operadores en medio marino y los propietarios deberán cumplir las medidas establecidas en el informe sobre los riesgos de accidentes graves y en la documentación que integre la comunicación de operaciones.

#### Artículo 8. *Plan interno de emergencia.*

1. Los operadores en medio marino o, en su caso, los propietarios, elaborarán planes internos de emergencia que tendrán en cuenta el informe sobre los riesgos de accidentes graves y formarán parte de éste. Dichos planes incluirán un análisis de la eficacia de la respuesta ante derrames de hidrocarburos y serán coherentes con el plan de emergencia externo al que hace referencia el artículo 13, y se coordinarán con los planes de contingencia a que hace referencia la normativa en materia de respuesta ante la contaminación marítima.

A los efectos de este real decreto-ley se entenderá por plan interno de emergencia, como un documento, preparado por los operadores en medio marino o, en su caso, por los propietarios, de conformidad con los requisitos de este real decreto-ley y su normativa de desarrollo, que reflejará las medidas dirigidas a prevenir el agravamiento o a limitar las consecuencias de un accidente grave relativo a las actividades relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.

2. Los planes internos de emergencia se pondrán en práctica sin dilación alguna para responder ante cualquier accidente grave o situación con riesgo inmediato de accidente grave.

3. El operador en medio marino y el propietario garantizarán, en todo momento, el acceso a los equipos y a los conocimientos pertinentes para el plan interno de emergencia, y los compartirán con las autoridades responsables para la ejecución del plan externo de emergencia, previo requerimiento de éstas.

4. El plan interno de emergencia se actualizará:
  - a) a raíz de cualquier modificación sustancial del informe sobre los riesgos de accidentes graves y
  - b) en el caso de que una instalación móvil no destinada a la producción vaya a realizar operaciones en un pozo u operaciones combinadas, o se hayan modificado las características del sondeo o de su localización, con el fin de tener en cuenta la evaluación de riesgos realizada durante la preparación de la comunicación de las operaciones de pozo u operaciones combinadas;

Estas actualizaciones se comunicarán a ACSOM para completar la correspondiente comunicación de las operaciones combinadas y a las autoridades responsables de la elaboración de los planes externos de emergencia para la zona considerada.

5. El plan interno de emergencia deberá ser coherente con cualesquiera otras medidas relativas a la protección y el salvamento del personal de la instalación afectada, atendiendo especialmente al servicio público de salvamento regulado en la normativa de marina mercante.

#### Artículo 9. *Verificación independiente.*

1. A los efectos de este real decreto-ley se entenderá por verificación independiente, la evaluación y la confirmación de la validez de una declaración escrita dada por una entidad o parte organizativa del operador en medio marino o del propietario que no esté controlada ni bajo la influencia de la entidad o parte organizativa que utilice las declaraciones.

No obstante, reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que el verificador independiente tenga que ser externo a la propia parte organizativa del operador en medio marino o propietario.

2. Los operadores en medio marino y propietarios establecerán programas de verificación independiente, conforme a los requisitos que reglamentariamente se establezcan, con la finalidad de:

- a) en lo que respecta a las instalaciones, garantizar de manera independiente que los elementos críticos para la seguridad y el medio ambiente identificados en la evaluación de los riesgos para la instalación y descritos en el informe sobre los riesgos de accidentes graves, son adecuados, y que el calendario de examen y de prueba de los referidos elementos es adecuado, está actualizado y se ejecuta según las previsiones;
- b) en lo que respecta a las comunicaciones de las operaciones en un pozo, garantizar de manera independiente que las medidas de diseño y de control del pozo son adecuadas en todo momento respecto de las condiciones de perforación previstas.

3. Los operadores en medio marino y propietarios deberán:

- a) Responder al dictamen del verificador independiente y tomar las medidas oportunas a partir del mismo.
- b) Conservar dicha documentación durante un período de seis meses o en el plazo que se determine reglamentariamente, desde la terminación de las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino a las que estén vinculadas.
- c) Poner a disposición de ACSOM el dictamen recibido del verificador independiente, así como las acciones llevadas a cabo en respuesta a dicho dictamen.

4. Los resultados de la verificación independiente se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad del operador en medio marino o del propietario en relación con el funcionamiento correcto y seguro de los equipos y los sistemas sujetos a verificación.

## CAPÍTULO IV

**Autoridad Competente**

Artículo 10. *Funciones de la Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos.*

1. La Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos (en adelante, ACSOM) será responsable de las siguientes funciones:

a) Aceptar, en su caso, los informes sobre los riesgos de accidentes graves, evaluar las comunicaciones de diseño y evaluar las comunicaciones de operaciones en los pozos o de operaciones combinadas, y cualquier otro documento de esta naturaleza que les sea presentado;

b) supervisar el cumplimiento por parte de los operadores en medio marino y de los propietarios de lo dispuesto en este real decreto-ley, incluidas las inspecciones, las investigaciones y la instrucción de expedientes sancionadores;

c) asesorar a otras autoridades u organismos;

d) elaborar planes anuales;

e) elaborar informes, así como publicar o notificar información en los términos que se determinen reglamentariamente;

f) cooperar con la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos, en la investigación de cualquier accidente grave que ocurra en el medio marino.

g) cooperar con las autoridades competentes de otros Estados Miembros, con la Comisión Europea, con el Grupo de Autoridades de la Unión Europea para las actividades en alta mar del sector del petróleo y el gas (EUOAG), y con los puntos de contacto;

h) aquellas otras que reglamentariamente se le encomienden siempre que ello no suponga menoscabo de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo.

2. En el ejercicio de sus funciones, ACSOM actuará bajo los principios de objetividad, transparencia, coherencia, proporcionalidad e independencia.

3. Para el desarrollo de estas funciones, ACSOM está facultada para requerir de los operadores en medio marino y de los propietarios la información adicional que considere oportuna, así como para requerirles las modificaciones necesarias para garantizar la conformidad de los documentos con los requisitos establecidos en los artículos 5 y 6 de este real decreto-ley y su normativa de desarrollo y ejecución.

4. En ningún caso, los actos administrativos dictados por ACSOM en el ejercicio de sus funciones supondrán una transferencia de responsabilidad del operador en medio marino o del propietario a la Administración, correspondiéndole siempre a éstos la responsabilidad primaria en la protección de las personas, los bienes y el medioambiente, sin que ésta pueda trasladarse a los contratistas.

Artículo 11. *Funcionamiento de ACSOM.*

1. Se garantizará en todo momento la independencia y objetividad de ACSOM en el desempeño de sus funciones regulatorias y particularmente respecto de lo dispuesto en el artículo 10.1, párrafos a), b) y c).

A este fin, se evitarán conflictos de interés entre, por una parte, las funciones de ACSOM y, por otra, las funciones relativas al desarrollo económico de los recursos naturales en el medio marino, el otorgamiento y la transmisión de los respectivos títulos demaniales, así como el cobro y la administración de los ingresos asociados.

2. Para garantizar que ACSOM dispone de los medios necesarios para el correcto desempeño de sus funciones, se podrán suscribir acuerdos formales con agencias u otros organismos, públicos o privados, nacionales o extranjeros, para la provisión de conocimientos técnicos objetivos especializados. En todo caso, se garantizará que la objetividad de estos organismos no pueda verse comprometida por posibles conflictos de interés.

3. Mediante real decreto se establecerá la composición y las disposiciones necesarias para el adecuado funcionamiento de ACSOM. A estos efectos, se estarán, en su caso, a las disposiciones sobre órganos colegiados previstas en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

#### Artículo 12. *Facultades de ACSOM.*

1. ACSOM podrá exigir mejoras y, en caso necesario, prohibir que continúe el funcionamiento de toda instalación o parte de la misma o de cualquier infraestructura conectada, si los resultados de una inspección, de una revisión periódica del informe sobre los riesgos de accidentes graves o de las modificaciones de las comunicaciones presentadas, muestran que los requisitos y obligaciones establecidos en este real decreto-ley y en su normativa de desarrollo y ejecución no se han cumplido, o que la seguridad de las instalaciones o de las operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino suscitan inquietudes razonables.

2. A solicitud de ACSOM, las empresas registradas en España que realicen, directamente o a través de sus filiales, operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino fuera de la Unión Europea, en calidad de titulares u operadores, deberán informar de las circunstancias de un accidente grave en el que hayan estado involucradas.

3. ACSOM establecerá mecanismos para la denuncia confidencial de problemas que afecten a la seguridad y al medio ambiente en relación con operaciones de petróleo o de gas en el medio marino, cualquiera que sea su origen, e investigará estas comunicaciones conservando el anonimato de las personas en cuestión.

A tal efecto, los operadores en medio marino y los propietarios deberán comunicar a sus empleados y a los contratistas relacionados con la operación, así como a los empleados de éstos, la información detallada relativa a las disposiciones que se adopten para realizar las denuncias a que hace referencia el apartado anterior. Además, se asegurarán de que la denuncia confidencial se mencione en las formaciones y comunicaciones que les estén dirigidas.

## CAPÍTULO V

### Plan externo de emergencia

#### Artículo 13. *Plan externo de emergencia.*

1. La Administración General del Estado elaborará un plan externo de emergencia que abarcará el conjunto de todas las instalaciones de investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, así como las infraestructuras conectadas y las áreas potencialmente afectadas. En el mismo se especificará el cometido y las obligaciones financieras de los titulares y de los operadores en medio marino.

2. El plan externo de emergencia será elaborado por el Ministerio de Fomento en cooperación con los operadores en medio marino y los propietarios y, en su caso, los titulares, ACSOM y previo informe del resto de órganos con competencias en la materia, y tendrá en cuenta la versión más reciente de los planes internos de emergencia de las instalaciones o infraestructuras conectadas existentes o planificadas en la zona. Asimismo, se realizará con la participación, en su caso, de las Comunidades Autónomas susceptibles de verse afectadas por dicho plan.

3. El plan externo de emergencia específico para instalaciones de investigación y explotación de hidrocarburos se deberá integrar en los planes nacionales vigentes relativos al salvamento de la vida humana en el mar y a la lucha contra la contaminación del medio marino.

4. El plan externo de emergencia se elaborará de acuerdo con los requisitos que se establezcan reglamentariamente y se pondrá a disposición de la Comisión Europea, de los Estados Miembros, de terceros países potencialmente afectados de acuerdo con el

principio de reciprocidad, y del público. No obstante, se considerarán confidenciales aquéllos elementos cuya difusión pueda suponer, entre otros:

- a) una amenaza en materia de seguridad y protección de las instalaciones y de su funcionamiento;
- b) un menoscabo los intereses económicos nacionales;
- c) un menoscabo de la seguridad personal y el bienestar del personal involucrado.

#### Artículo 14. *Preparación ante situaciones de emergencia.*

1. Los operadores en medio marino y los propietarios someterán periódicamente a prueba su grado de preparación para responder de forma eficaz en caso de accidente grave.

2. Se organizarán periódicamente y se participará en ejercicios y simulaciones de situaciones de emergencia en coordinación con los órganos competentes en materia de lucha contra la contaminación marina, así como con aquéllos otros departamentos y agencias con competencias susceptibles de verse afectadas, incluyendo las de otros Estados miembros, las de la Unión Europea y, sobre una base de reciprocidad, las de terceros países.

3. Se mantendrá un registro de los equipos y servicios de respuesta de emergencia que estará a disposición de los otros Estados miembros potencialmente afectados y de la Comisión Europea y, sobre una base de reciprocidad, de los terceros países vecinos.

#### Artículo 15. *Respuesta ante emergencias.*

1. Los operadores en medio marino o, si procede, los propietarios, comunicarán a la mayor brevedad posible a las autoridades pertinentes, las cuales serán identificadas en el plan externo de emergencia, cualquier accidente grave o cualquier una situación que comporte un riesgo inmediato de accidente grave. En esta comunicación se describirán las circunstancias del accidente grave o de dicha situación, incluida, su ubicación y sus posibles impactos en el medio ambiente, así como sus principales consecuencias potenciales.

2. Los operadores en medio marino y los propietarios adoptarán todas las medidas convenientes para prevenir el agravamiento o limitar las consecuencias de cualquier accidente grave.

3. Durante una respuesta de emergencia, ACSOM y las autoridades competentes en materia de lucha contra la contaminación marina recogerán toda la información necesaria para llevar a cabo una investigación de los hechos.

A estos efectos, ACSOM podrá exigir a los operadores en medio marino medidas adicionales para favorecer recopilación de todos los datos pertinentes y su conservación e impedir una posible manipulación de los mismos.

#### Artículo 16. *Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia transfronterizas.*

1. Cuando un riesgo de accidente grave pueda tener efectos importantes en el medio ambiente de cualquier Estado miembro o, sobre una base de reciprocidad, de un tercer país, se transmitirá a dicho Estado a través de sistema comunitario de intercambio de información marítima, antes de que se realice la operación, la información pertinente para que pueda proponer las medidas que estime necesarias. Los riesgos de esta clase de accidentes graves se tendrán en cuenta en los planes internos y externos de emergencia con el fin de facilitar una respuesta conjunta eficaz en caso de accidente grave.

2. En caso de accidente grave o de amenaza inminente de accidente grave, que conlleve o pueda conllevar repercusiones transfronterizas, se comunicará a la Comisión Europea y a los Estados miembros o a los terceros países que pudieran verse afectados por el accidente grave o la amenaza inminente y facilitarán la información pertinente para una respuesta de emergencia conjunta eficaz.

3. Asimismo, a la hora de llevar a cabo una colaboración internacional se deberá tener en cuenta lo establecido en la normativa marítima de aplicación, así como los mecanismos disponibles para el intercambio de información entre los diferentes países.

## CAPÍTULO VI

### Infracciones y sanciones

#### Artículo 17. *Infracciones.*

1. Constituyen infracciones administrativas las acciones y omisiones que se tipifican como tales en los artículos siguientes.

2. Las infracciones administrativas tipificadas en este real decreto-ley se entenderán sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o de otro orden en que puedan incurrir sujetos obligados en relación con las actividades a que se refieren.

3. En el caso de que el cumplimiento de una obligación corresponda a varios sujetos conjuntamente, responderán de forma solidaria de las infracciones que, en su caso, se cometan y de las sanciones que se impongan.

4. No podrán sancionarse los hechos que lo hayan sido penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad del sujeto, hecho y fundamento.

#### Artículo 18. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves las siguientes:

a) No comunicar u ocultar cualquier circunstancia que implique la pérdida sobrevenida de la capacidad técnica o financiera para cumplir los requisitos aplicables a las operaciones en el medio marino.

b) No designar, por parte de los titulares, un operador en medio marino suplente adecuado o no hacerse cargo de las responsabilidades del operador en medio marino cuando esté obligado a ello.

c) No adoptar las medidas suficientes para garantizar en todo momento la seguridad de las operaciones, cuando se ponga en peligro manifiesto a las personas, a los bienes o al medio ambiente.

d) Operar una instalación destinada a la producción o una infraestructura conectada sin haber sido designado como operador en medio marino para tal fin.

e) No garantizar, por parte de los titulares, que el operador en medio marino designado mantiene en todo momento la capacidad necesaria para desarrollar las operaciones concretas en virtud del título demanial correspondiente.

f) Iniciar o reanudar la operación de una instalación destinada o no destinada a la producción, llevar a cabo modificaciones en la misma o proceder a su desmantelamiento sin la aceptación del informe sobre riesgos de accidentes graves por parte de ACSOM.

g) Llevar a cabo o reanudar operaciones en los pozos u operaciones combinadas sin la aceptación, por parte de ACSOM, del informe sobre riesgos de accidentes graves de las instalaciones implicadas.

h) El incumplimiento por parte del operador en medio marino o del propietario de su deber de revisión periódica del informe sobre riesgos graves en aquellos casos que vayan a realizarse cambios que den lugar a una modificación sustancial, o si está previsto desmantelar una instalación, cuando ello ponga en peligro manifiesto a las personas, a los bienes o al medio ambiente.

i) Llevar a cabo operaciones en los pozos u operaciones combinadas sin que se haya presentado a ACSOM una comunicación de la operación en el pozo o de la operación combinada o cuando dicha Autoridad hubiese formulado objeciones en cuanto a su contenido.

- j) No adoptar, en caso de ocurrencia de un accidente grave, las medidas para limitar sus consecuencias para la salud humana o para el medio ambiente que fuesen necesarias conforme al informe sobre riesgos de accidentes graves o al plan interno de emergencia.
- k) La implantación de un programa de verificación independiente o cualquier modificación posterior que resulte en una falta de correspondencia del mismo respecto de la descripción remitida a ACSOM, cuando ello suponga un riesgo grave para las personas, los bienes o al medio ambiente.
- l) No atender los dictámenes del verificador independiente cuando con ello se ponga en peligro manifiesto a las personas, a los bienes o al medio ambiente.
- m) El incumplimiento de las órdenes de ACSOM en relación con la mejora, suspensión o prohibición de la operación en una instalación o infraestructura conectada.
- n) No adoptar en plazo las medidas preventivas o de evitación exigidas por ACSOM, cuando ello tenga como resultado el daño que se pretendía evitar.
- o) La interferencia injustificada con los medios logísticos de suministro de una instalación cuando se ponga en riesgo a las personas, los bienes y el medio ambiente.
- p) Falsear la información suministrada a la Administración, cuando la información real hubiese implicado el incumplimiento de alguno de los requisitos necesarios para obtener la autorización o aceptación previa de ACSOM, o cuando la comunicación de la misma hubiese supuesto causa de suspensión o prohibición de la operación por parte de la citada autoridad.
- q) No adoptar las medidas previstas en la documentación a que hace referencia el artículo 7 o no suspender la actividad, cuando ésta presente un riesgo inmediato para la salud humana o aumente significativamente el riesgo de accidente grave.
- r) La omisión o la demora injustificada, en la comunicación de cualquier accidente grave o de cualquier situación que comporte un riesgo inmediato de accidente grave, cuando ello tuviera como consecuencia que sus efectos se agravarán o llegarán a producirse efectivamente y siempre que no sea constitutivo de infracción en el ámbito de la marina civil.
- s) En caso de ocurrencia de un accidente grave, no adoptar las medidas previstas en el informe sobre riesgos de accidentes graves para prevenir el agravamiento o limitar las consecuencias del mismo.
- t) El incumplimiento, por parte del titular, de la obligación de constituir las garantías financieras a que esté obligado, así como no mantenerlas en vigor durante el tiempo en que subsista dicha obligación.
- u) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones, instrucciones o requerimientos efectuados por los titulares de los órganos competentes en situaciones de emergencia o de los miembros de los servicios de intervención y asistencia, así como de los deberes de colaboración con los servicios de vigilancia y protección, cuando suponga una especial peligrosidad o trascendencia para la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente, siempre que este hecho no sea constitutivo de infracción en el ámbito de la marina civil.
- v) La comisión de una segunda infracción grave en el plazo de un año.

#### Artículo 19. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves las conductas tipificadas en el artículo anterior cuando, por las circunstancias concurrentes, no puedan calificarse de muy graves y en particular:

- a) Las conductas tipificadas en las letras c), h), j), k), l), o), q) y u) del artículo anterior cuando no se ponga en peligro manifiesto a las personas, a los bienes o al medio ambiente.
- b) La omisión, resistencia u obstrucción de la labor de inspección o investigación de ACSOM.
- c) No conservar, por parte del operador en medio marino o del propietario, los dictámenes del verificador independiente o las respuestas con las acciones tomadas en base a dichos dictámenes durante un periodo de 6 meses o el que se establezca reglamentariamente.

- d) La realización de tareas de verificación independiente cuando concurren circunstancias que comprometan gravemente la independencia de dicha verificación.
- e) La aplicación de una política corporativa en materia de prevención de accidentes graves diferente en función de la ubicación geográfica de las instalaciones de producción o de las instalaciones no destinadas a la producción.
- f) No cumplir con las obligaciones de información en los plazos previstos o falsear la información suministrada a la Administración, cuando la información real no hubiese implicado el incumplimiento de alguno de los requisitos necesarios para obtener la autorización o aceptación previa de ACSOM, o cuando la comunicación de la misma no hubiese supuesto suspensión o prohibición de la operación por parte de la citada autoridad.
- g) No realizar, por parte de los propietarios o de los operadores en medio marino, los ensayos o los ejercicios de preparación ante emergencias en los plazos o en las condiciones exigidos, siempre que este hecho no sea constitutivo de infracción en el ámbito de la marina civil;
- h) La omisión o el retraso injustificado en la comunicación a ACSOM de cualquier accidente grave, o que comporte un riesgo inmediato de accidente grave, sin que ello tuviese como consecuencia el agravamiento u ocurrencia del mismo.
- i) No ajustarse a las instrucciones o no adoptar en plazo las medidas preventivas o de evitación exigidas por ACSOM cuando no sea constitutiva de infracción muy grave.
- j) Desatender los requerimientos de información de ACSOM cuando no sea constitutivo de infracción muy grave.
- k) La comisión de una segunda infracción leve en el plazo de un año.

#### Artículo 20. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves:

- a) No preparar o no mantener, por parte de los operadores en medio marino y los propietarios, un inventario completo de los equipos de respuesta a emergencias relacionado con su operación, siempre que este hecho no sea constitutivo de infracción en el ámbito de la marina civil.
- b) No informar a los empleados o contratistas, incluidos los empleados de éstos últimos, sobre los mecanismos establecidos por ACSOM para la comunicación confidencial de problemas de seguridad,
- c) El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones o requisitos contenidos en este real decreto-ley cuando no esté tipificado como muy grave o grave.

#### Artículo 21. *Graduación de sanciones.*

Para la determinación de las correspondientes sanciones se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

- a) El peligro resultante de la infracción para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas y el medio ambiente.
- b) La importancia del daño o deterioro causado.
- c) El grado de participación y el beneficio obtenido.
- d) La intencionalidad o reiteración en la comisión de la infracción.
- e) La reiteración por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme.

#### Artículo 22. *Sanciones.*

1. Las infracciones tipificadas en los artículos anteriores serán sancionadas:
  - a) Las infracciones muy graves, con multa de hasta 30.000.000 euros.
  - b) Las infracciones graves, con multa de hasta 6.000.000 euros.
  - c) Las infracciones leves, con multa de hasta 600.000 euros.

2. Cuando a consecuencia de la infracción se obtenga un beneficio cuantificable, la multa podrá alcanzar hasta el doble del beneficio obtenido, aunque se superen los límites máximos del apartado anterior.

3. La cuantía de las sanciones se graduará atendiendo a criterios de proporcionalidad y a las circunstancias especificadas en el artículo anterior.

4. La comisión de una infracción muy grave podrá llevar aparejada la extinción de los permisos y concesiones a que se refiere el título II de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos.

5. La aplicación de las sanciones previstas en este artículo, se entenderá sin perjuicio de otras responsabilidades legalmente exigibles.

6. Las sanciones impuestas por infracciones muy graves, una vez firmes, podrán ser publicadas en la forma que se determine reglamentariamente.

#### Artículo 23. *Multas coercitivas.*

ACSOM, con independencia de las sanciones que correspondan, podrá imponer multas coercitivas cuando prosiguiera la conducta infractora y en el caso de no atender al requerimiento de cese en la misma.

Las multas se impondrán por un importe que no superará el 20 por 100 de la multa fijada para la infracción cometida.

#### Artículo 24. *Procedimiento sancionador.*

1. El procedimiento para la imposición de sanciones, en el que las fases de instrucción y resolución estarán debidamente separadas, se ajustará a los principios de los artículos 25 a 31 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sin perjuicio de que reglamentariamente se establezcan especialidades de procedimiento para la imposición de sanciones previstas en este real decreto-ley.

2. El plazo máximo para resolver y notificar los expedientes sancionadores tramitados conforme al procedimiento previsto será de un año, a contar desde la fecha en que se produzca su iniciación.

A estos efectos, el órgano encargado de la iniciación e instrucción del expediente sancionador será la ACSOM a que hace referencia el capítulo IV.

Dicha autoridad deberá remitir el expediente instruido y la propuesta de sanción al órgano competente para su resolución con un plazo de antelación mínimo de dos meses antes de la finalización del plazo máximo para resolver y notificar los expedientes previstos en el párrafo anterior.

Transcurrido dicho plazo de un año sin haberse dictado y notificado resolución, se declarará la caducidad del procedimiento y se ordenará el archivo de las actuaciones con los efectos previstos en el artículo 95 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. Cuando la infracción administrativa pudiera ser constitutiva de delito o falta penal, iniciado el procedimiento sancionador, se dará traslado del tanto de culpa al Ministerio Fiscal, suspendiéndose la tramitación del mismo hasta tanto se dicte resolución judicial firme que ponga término a la causa o sean devueltas las actuaciones por el Ministerio Fiscal. De no haberse apreciado la existencia de delito o falta penal, el órgano administrativo competente continuará el expediente sancionador con vinculación a los hechos declarados probados en la resolución judicial firme.

#### Artículo 25. *Competencias para imponer sanciones.*

La competencia para la imposición de las sanciones correspondientes a las infracciones en materia de este real decreto-ley le corresponde:

- a) Al Consejo de Ministros por la comisión de infracciones muy graves.
- b) Al titular del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital por la comisión de infracciones graves, o, una vez se constituya, ACSOM.

c) Al titular de la Secretaría de Estado de Energía por la comisión de infracciones leves, o, una vez se constituya, ACSOM.

Artículo 26. *Prescripción.*

Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años de su comisión, las graves a los dos años, y las leves a los 18 meses.

Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por infracciones graves, a los dos años y las impuestas por infracciones leves, al año.

Disposición adicional primera. *Ejercicio de las competencias atribuidas a la Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos.*

1. En tanto no se constituya la Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos (ACSOM) o el número total de instalaciones mar adentro normalmente atendidas sea inferior a seis, las funciones atribuidas a ésta serán ejercidas por el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, y por el resto de ministerios con competencias en materia de medioambiente, en materia marítima, seguridad industrial, trabajo, seguridad social y prevención de riesgos laborales, según corresponda.

Al Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, le corresponderá, salvo que el Gobierno determine lo contrario, la coordinación del ejercicio de las distintas funciones por parte de los departamentos afectados.

A estos efectos, se habilitarán los mecanismos adecuados para evitar conflictos de interés entre el ejercicio de las funciones definidas en el capítulo IV de este real decreto-ley y las decisiones relativas al otorgamiento de permisos de investigación y concesiones de explotación en el medio marino, así como cualquier otra relativa al desarrollo económico de los recursos naturales mar adentro.

2. Cuando el número de instalaciones normalmente atendidas sea igual o superior a seis, se constituirá la ACSOM en el plazo de seis meses desde la confirmación de dicho supuesto.

Dicho órgano será independiente de cualquiera de las funciones relativas al desarrollo económico de los recursos naturales mar adentro, al otorgamiento de permisos de investigación y concesiones de explotación en el medio marino, así como de la recaudación y a la gestión de los ingresos procedentes de estas actividades.

Disposición adicional segunda. *Supuestos de administración de instalaciones.*

Las obligaciones establecidas en el presente real decreto-ley para los titulares de concesiones de explotación de yacimientos y de almacenamientos subterráneos en el medio marino serán de aplicación, en lo que proceda por razón de las funciones encomendadas, a quienes ejerzan, en virtud de una disposición legal, la administración de instalaciones que hubieran estado a ellas asociadas.

Disposición transitoria única. *Instalaciones y proyectos de investigación y explotación en activo.*

Los titulares y los operadores en medio marino de concesiones de explotación de yacimientos y de almacenamientos subterráneos, así como los titulares y los operadores en medio marino de permisos de investigación de hidrocarburos, vigentes a la fecha de la entrada en vigor de este real decreto-ley, así como los proyectos asociados a los mismos, cuando comprendan áreas del medio marino, deberán adaptarse a lo dispuesto en este real decreto-ley en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor.

Asimismo, las instalaciones existentes en el medio marino se deberán adaptar a las disposiciones previstas en este real decreto-ley en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o menor rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo previsto en las reglas 13.<sup>a</sup>, 18.<sup>a</sup>, 20.<sup>a</sup> y 25.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuyen al Estado competencia exclusiva sobre las siguientes materias: bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, marina mercante y bases de régimen minero y energético, respectivamente.

Disposición final segunda. *Incorporación de normas del Derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto-ley se incorpora parcialmente al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013, sobre la seguridad de las operaciones relativas al petróleo y al gas mar adentro, y que modifica la Directiva 2004/35/CE.

Disposición final tercera. *No incremento de gasto.*

Las medidas incluidas en esta norma no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición final cuarta. *Desarrollo y ejecución.*

1. Se autoriza al Gobierno para que, en el ámbito de sus competencias, dicte las disposiciones reglamentarias necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto-ley.

2. En particular, en el plazo máximo de tres meses desde la convalidación de este real decreto-ley el Gobierno, a propuesta del Ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital, aprobará un real decreto que desarrolle lo dispuesto en este real decreto-ley.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 17 de noviembre de 2017.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,  
MARIANO RAJOY BREY