



Orden de 23 de febrero de 2001 por la que se aprueba el Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Contenido del Plan Nacional.

Artículo 3. Comunicación a las Comunidades Autónomas.

ANEXO. Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental y criterios para la elaboración de los Planes Territoriales e Interiores.

La creciente preocupación internacional por los accidentes marítimos de buques petroleros que han derramado importantes cantidades de hidrocarburos en el mar, con desastrosos efectos para el ecosistema marino de la zona costera afectada, ha dado lugar, desde el accidente del buque "Torrey Canyon" en la costa francesa y del "Exxon Valdez" en las costas de Alaska, a la adopción de medidas de prevención y lucha contra la contaminación que posteriormente se han ido modificando y perfeccionando de acuerdo con los avances tecnológicos y la experiencia adquirida en accidentes más recientes como el del "Aegean Sea" en la costa gallega o el del "Erika" en la costa de la Bretaña francesa.

El Plan Nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino aprobado por el Gobierno en enero de 1998, en virtud del artículo 87 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), contempla la respuesta que en equipos y medios son dedicados a la prevención y lucha contra la contaminación, estableciendo asimismo las bases desde donde se emplearían estos medios en caso de sucesos de contaminación.

El mencionado artículo 87, al aludir al Plan Nacional de Servicios Especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino, prevé que será objeto de desarrollo mediante Programas sectoriales y territoriales.

La lucha contra la contaminación del medio marino, dada la complejidad de las operaciones de descontaminación requiere de un sistema de respuesta definido y una estructura de mando y actuación que haga eficaz la utilización de estos medios, por lo que se hace necesario profundizar en el aspecto organizativo de los mecanismos de respuesta, estableciendo un esquema que pueda hacer frente, con posibilidades de éxito a un suceso de contaminación marítima accidental.

La experiencia acumulada a través de todos los derrames de hidrocarburos en el mar, bien sea por accidentes marítimos u otras causas, señala que los factores tiempo y organización son de primordial importancia a la hora de afrontar con posibilidades de éxito la lucha contra la contaminación producida.

El factor tiempo está en muchas ocasiones, íntimamente ligado con la organización, ya que un esquema organizativo claro y sencillo ahorra mucho tiempo a la hora de tomar decisiones sobre la utilización de distintos medios en las operaciones de contención, recuperación y limpieza de un derrame.

Para que las operaciones de descontaminación se inicien cuanto antes y de la manera más eficaz posible es necesario coordinar los esfuerzos y los medios de las distintas entidades



públicas y privadas que necesariamente han de intervenir, sobre todo en los casos en que la contaminación llega a la costa.

El Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990, ratificado por España el 3 de diciembre de 1993 (BOE de 5 de junio de 1995), determina en su artículo 6.1.b) la obligación de que los Estados Partes establezcan un Plan Nacional. Asimismo en su artículo 3, párrafos 2 y 3 dice que tanto las instalaciones del interior como los puertos marítimos y las instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas a la jurisdicción de una de las Partes del Convenio deberán disponer de Planes de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos.

El hecho de que los Estados firmantes dispongan de Planes de Contingencias, permite afrontar con posibilidades de éxito cualquier suceso de contaminación derivado de un accidente marítimo.

En esta línea la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de Naciones Unidas dedicado a los temas relacionados con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, a través de su Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), ha editado un "Manual de Lucha Contra la Contaminación" que recoge tanto aspectos operativos como organizativos, con objeto de orientar a los Estados Miembros en la elaboración de sus Planes de Contingencias, respectivos.

Aún cuando los Planes Nacionales de Contingencias cuenten con una estructura común adoptada internacionalmente, han de adaptarse a las características específicas de cada país, en virtud de sus peculiaridades administrativas, ya que en muchos casos la estructura de competencias diseñada para un determinado Estado no es válida para otro.

Los Planes de Contingencias, cualquiera que sea su nivel (interior, territorial o nacional), determinan las líneas generales a seguir en estos casos. Todos ellos han de contar con una estructura común de forma tal que el paso de un plan a otro se pueda realizar sin que sea necesario efectuar ajustes o perder un valioso tiempo en el cambio.

En su virtud, resuelvo:

Artículo 1. Objeto.

Se aprueba el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina que se adjunta como Anexo a esta Orden.

Artículo 2. Contenido del Plan Nacional.

1. El Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental tiene por primer objetivo establecer las líneas básicas de actuación que han de observarse en aquellos supuestos en los que sobrevenga un accidente marítimo con resultado de contaminación.

2. Definir los criterios básicos que han de cumplir las Comunidades Autónomas y otras entidades en la realización de sus Planes de Contingencia Territoriales e Interiores con el fin de adaptarse a las normas de los Tratados internacionales y recomendaciones sobre la materia, sentando las bases que permitan una acción coordinada y eficaz con los medios humanos y materiales adscritos a distintos planes que operan conjuntamente en un mismo suceso de contaminación marina accidental.



3. Adecuar los niveles nacionales de respuesta ante un suceso grave de contaminación marina que pueda afectar a otros países a los esquemas internacionales en el marco de los Convenios y Acuerdos internacionales que sobre la materia han sido suscritos por el Gobierno español.

Artículo 3. Comunicación a las Comunidades Autónomas.

Esta Orden será comunicada a las Comunidades Autónomas del litoral español.

Madrid, 23 de febrero de 2001

El Ministro de Fomento,

FRANCISCO ALVAREZ-CASCOS FENANDEZ

Madrid, 22 de marzo de 2001

EL DIRECTOR GENERAL

- José Luis López-Sors González -

ANEXO

Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental y criterios para la elaboración de los Planes Territoriales e Interiores

SECCIÓN 1ª. CRITERIOS BÁSICOS.

- 1.1. Definiciones.
- 1.2. Clases de planes de contingencias.
- 1.3. Criterios para la activación de un plan de contingencias.
- 1.4. Competencias de las distintas Administraciones Nacional, Autonómicas y Locales en un accidente marítimo con resultado de contaminación.
- 1.5. Criterios para la activación de distintos planes de contingencias.
- 1.6. Criterios para la coordinación de operaciones entre distintos planes de contingencias.
- 1.7. Organismos del estado Autonómicos e instituciones en- cuadrados dentro del plan nacional de contingencias.

SECCIÓN 2ª. ACTIVACIÓN Y ORGANIZACIÓN OPERATIVA.

- 2.1. Mecanismos de activación del Plan Nacional.
- 2.2. Esquemas directivo operativo de las operaciones de lucha contra la contaminación en la mar.
- 2.3. Esquemas directivo y operativo de las operaciones de lucha contra la contaminación en la costa.
- 2.4. Coordinación de operaciones.
- 2.5. Composición de los órganos de respuesta en la mar y distribución de funciones.
- 2.6. Composición de los órganos de respuesta en la costa y distribución de funciones.

SECCIÓN 3ª. PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS GENERALES DEL PLAN NACIONAL.

- 3.1. Información inicial sobre el suceso.
- 3.2. Acciones inmediatas a emprender por el CNCS-LCC.



- 3.3. Activación de los órganos de respuesta del Plan.
 - 3.4. Evaluación de la situación y establecimiento del "Plan Operativo".
 - 3.5. Coordinación inicial de medios disponibles y obtención de ayuda exterior.
 - 3.6. Información adicional e introducción de modificaciones en el Plan Operativo.
 - 3.7. Partes periódicos de situación y relaciones públicas.
 - 3.8. Comunicaciones operativas.
- SECCIÓN 4ª. ENTRENAMIENTO, EJERCICIOS, FORMACIÓN Y REVISIÓN PERIÓDICA DEL PLAN.
- 4.1. Entrenamiento y ejercicios periódicos.
 - 4.2. Plan de formación.
 - 4.3. Revisión del Plan Nacional de Contingencias.
- SECCIÓN 5ª. CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES INTERIORES DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL.
- 5.1. Consideraciones generales.
 - 5.2. Criterio para la elaboración de un Plan Interior.
- SECCIÓN 6ª. CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES TERRITORIALES DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL.
- 6.1. Consideraciones generales.
 - 6.2. Criterios para la elaboración de un Plan Territorial.
- ANEXO I. MODELO DE INFORME SOBRE CONTAMINACIÓN MARINA.

SECCIÓN 1ª

Criterios básicos

1.1. Definiciones.

- 1.1.1. **Autoridad Marítima Nacional.** Es el órgano de la Administración a cuyo cargo está la lucha contra la contaminación en las aguas del mar bajo jurisdicción del Estado Español y que son competencia de la Administración Central. De acuerdo con lo establecido en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tal competencia recae en la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento.
- 1.1.2. **Centro de Operaciones.** Es el lugar desde donde el "Coordinador de Operaciones" mantiene contacto con los distintos "Grupos de Respuesta" que intervienen en la lucha contra la contaminación en las áreas de competencia de las Administraciones del Estado o Autonómica, imparte instrucciones y comunica el desarrollo de los acontecimientos a la Alta Dirección de las operaciones.
- 1.1.3. **Comité Técnico Asesor.** Formado por especialistas en distintas disciplinas, asesora al "Organismo Rector" en la toma de decisiones sobre aspectos técnicos concretos de la lucha contra la contaminación.
- 1.1.4. **Consejo de Dirección.** Formado por las autoridades locales de las zonas afectadas y por la Alta Dirección de los organismos y empresas implicados en la lucha contra la contaminación marina, cuya misión es asesorar al "Organismo Rector" en la toma de decisiones que afecten a sus áreas de competencia.
- 1.1.5. **Contaminación Marina Accidental.** Cualquier derrame de sustancias contaminantes en el mar producido como consecuencia de un accidente marítimo u otra causa.



- 1.1.6. **Contingencia Marítima.** Cualquier accidente, incidente, acción o situación de la que resulte una sustancial contaminación o amenaza inminente de contaminación del mar por hidrocarburos, u otros productos nocivos para el medio ambiente marino, incluyendo entre otros: colisiones, vías de agua y otros que involucren a buques, así como los derrames procedentes de plataformas petrolíferas y su producción y también los procedentes de otras operaciones de instalaciones industriales.
- 1.1.7. **Coordinador de Operaciones Marítimas.** Es la persona designada por la Autoridad Marítima Nacional para realizar la dirección técnica y coordinación de los distintos "*Grupos de Respuesta en la Mar*".
- 1.1.8. **Coordinador de Operaciones Terrestres.** Es la persona designada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma afectada para realizar la dirección técnica y coordinación de los distintos "*Grupos de Respuesta en la Costa*".
- 1.1.9. **Coordinador de Zona.** Es la persona designada por el Organismo Rector para coordinar las operaciones de lucha contra la contaminación en una zona determinada del litoral, cuando concurren "*Grupos de Respuesta en la Mar y Grupos de Respuesta en la Costa*".
- 1.1.10. **Grupo de Respuesta.** Se denomina así a cada uno de los grupos cuya misión es la actuación directa, haciendo uso de los distintos medios disponibles para la lucha contra la contaminación, por tanto existirán Grupos de Respuesta en la Mar que se ocupen de distintos aspectos del siniestro, como son: salvamento, operaciones de limpieza en la mar y vigilancia marítima de la contaminación, y Grupos de Respuesta en la Costa, como son: Atención Sanitaria, Operaciones en la Costa, Orden y Seguridad, Residuos, Transportes y Apoyo Logístico.
- 1.1.11. **Medios adscritos a un plan de contingencias.** Reciben esta denominación los medios materiales y humanos susceptibles de ser utilizados en operaciones de lucha contra la contaminación del mar o del litoral, pertenecientes o puestos a disposición de una Administración pública, organismo, entidad o empresa pública o privada, mediante contratos o acuerdos de colaboración y que figuran en los correspondientes Planes de Contingencias.
- 1.1.12. **Organismo Rector.** Es aquel a cuyo cargo se encuentra la alta dirección de las operaciones conjuntas mar y tierra en los casos en que la contaminación afecte a la costa y se encuentren activados el Plan Nacional y el Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental y también la relación institucional con otros organismos de la Administración Central, Autonómica y Local, así como con las demás entidades que participan en la lucha contra la contaminación. Dentro de sus cometidos están también las relaciones con los medios de comunicación e información al ciudadano.
- 1.1.13. **Respuesta.** Cualquier acción encaminada a prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación.
- 1.1.14. **Zona de Responsabilidad.** Es aquella área marítima o marítimo terrestre sobre la cual tiene competencia un determinado órgano de la Administración Central, Autonómica o Local en determinadas operaciones de lucha contra la contaminación.



1.2. Clases de planes de contingencias.

- 1.2.1. **Plan Interior de Contingencias.** Es aquel cuyo ámbito de aplicación se refiere a una determinada instalación mar adentro, puerto o terminal marítimo de carga y/o descarga de productos potencialmente contaminantes.
- 1.2.2. **Plan Territorial de Contingencias.** Es el que se refiere a las medidas de lucha contra la contaminación en el litoral de una Comunidad Autónoma.
- 1.2.3. **Plan Nacional de Contingencias.** Tiene su ámbito de aplicación en el mar Territorial y Zona Económica Exclusiva bajo jurisdicción de la Autoridad Marítima Nacional.
- 1.2.4. **Plan Internacional de Contingencias.** Se aplica cuando la contaminación puede afectar a dos o más países próximos.

1.3. Criterios para la activación de un plan de contingencias.

- 1.3.1. Cuando el suceso de contaminación marina afecte solamente a una instalación mar adentro, a un puerto, a un terminal marítimo o industria litoral y los medios de respuesta disponibles son suficientes para combatir el derrame, se activará el Plan Interior; no obstante, se informará inmediatamente del suceso a la correspondiente Capitanía Marítima y a las autoridades autonómicas competentes en prevención de que sea necesario activar otro plan.
- 1.3.2. Si la contaminación se produce en una zona limitada del litoral y en el caso de que la contaminación producida en un puerto, industria litoral, terminal marítimo o instalación mar adentro, alcance tales proporciones que los medios disponibles no son suficientes para combatir el derrame y éste puede afectar a una zona limitada de litoral o a una gran extensión de costa, se activará el Plan Territorial.
- 1.3.3. En todos los casos en que la contaminación sea consecuencia de un accidente marítimo en el que esté involucrado uno o más buques, tales como una colisión, una varada o averías en el casco de un buque, se activará el Plan Nacional, así como en los casos previstos en los párrafos anteriores cuando los medios disponibles en el puerto, terminal o Comunidad Autónoma afectada no sean suficientes para combatir el derrame.
- 1.3.4. Cuando la extensión del derrame permita suponer que puede verse afectada la costa o las aguas de otra nación vecina, se ha de dar conocimiento a las autoridades del país afectado y a los organismos internacionales para activar el Plan Internacional.
- 1.3.5. Tal como queda reflejado en el esquema anterior, dependiendo de las circunstancias, puede estar activado más de un Plan de Contingencias por lo que es necesario establecer los “campos de actuación” en función de las competencias de las distintas autoridades involucradas y los mecanismos de coordinación de operaciones entre los Grupos de Respuesta pertenecientes a distintos planes.

1.4. Competencias de las distintas Administraciones Nacional, Autonómicas y Locales en un accidente marítimo con resultado de contaminación.

- 1.4.1. La Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento y de la Dirección General de la Marina Mercante, tiene a su cargo el cumplimiento de los



Convenios y Acuerdos Internacionales en materia de prevención y lucha contra la contaminación marina.

- 1.4.2. La Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, atribuye a la Administración Marítima la competencia en la protección del medio ambiente marino, la seguridad en la navegación y de la vida humana en la mar (Art. 74), asignando a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, entre otras, las tareas de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, así como el salvamento de la vida humana en la mar (Art. 90).
- 1.4.3. Los Gobiernos de las Comunidades Autónomas, tienen competencias medioambientales dentro de su territorio, de acuerdo con sus respectivos Estatutos de Autonomía.
- 1.4.4. Las Administraciones Locales de municipios costeros tienen también competencias en cuanto a la limpieza de sus playas y costas.

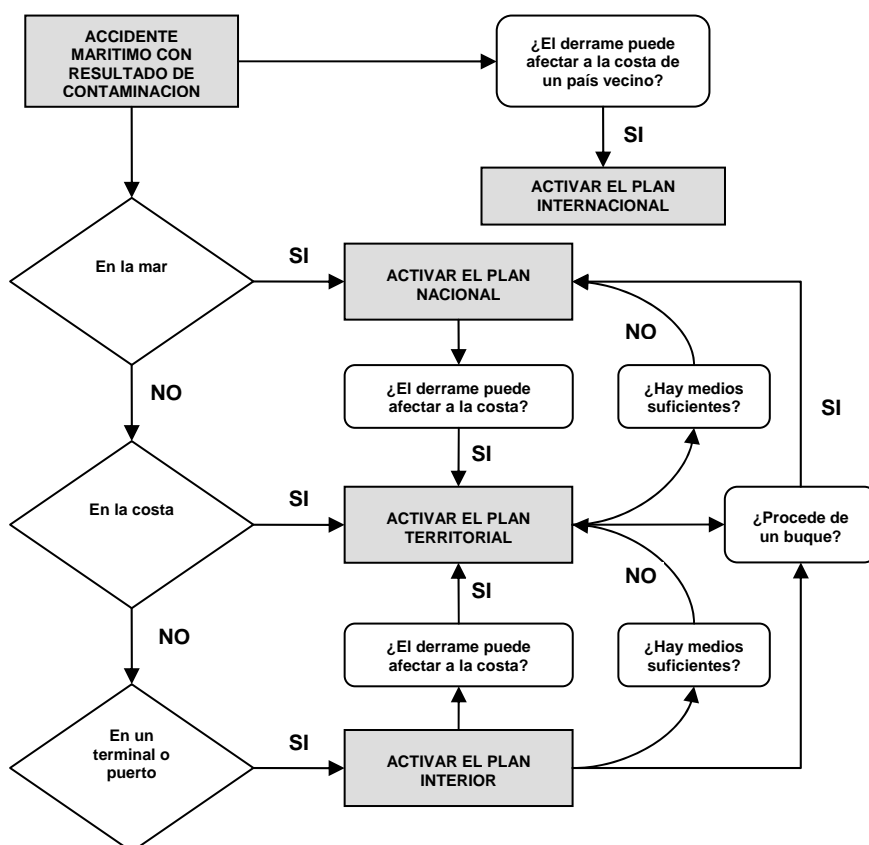
1.5. Criterios para la activación de distintos planes de contingencias.

- 1.5.1. En base a las competencias mencionadas en los párrafos anteriores, la distribución de cometidos de las distintas administraciones en los diferentes supuestos de contaminación marina accidental será la que a continuación se expone:
 - a) **Derrame al mar de productos contaminantes desde un puerto o una instalación costera o interior sin que esté implicado un buque.** En este caso se activará en primer lugar el Plan Interior de Contingencias y, si la magnitud del derrame es tal que los medios adscritos al mismo son insuficientes, se habrá de activar el Plan Territorial de Contingencias actuando, en función del nivel de gravedad definido en el propio plan, la Administración correspondiente. El Plan Nacional y los medios adscritos a él se activarán únicamente a petición del órgano competente de la Comunidad Autónoma, actuando en apoyo del Plan Territorial activado.
 - b) **Derrame al mar de productos contaminantes de una instalación costera en el que esté implicado un buque.** Como en el caso anterior en primer lugar se activarán los medios correspondientes al Plan Interior de Contingencias y, si la magnitud del derrame es tal que los medios adscritos al mismo son insuficientes, se habrá de activar el Plan Nacional. En el caso de que se vea amenazada la costa próxima se habrá de activar el Plan Territorial, actuándose según lo descrito en el mismo y en función del nivel de gravedad.
 - c) **Derrame al mar de productos contaminantes desde un buque accidentado en la costa.** Se activarán el Plan Nacional y el Plan Territorial. Los medios aportados por el Plan Nacional actuarán en apoyo de este último, ateniéndose a lo descrito en el mismo.
 - d) **Derrame en el mar de productos contaminantes desde un buque accidentado en aguas jurisdiccionales españolas.** En este caso se activará en primer lugar el Plan Nacional y si existiese riesgo de que la contaminación llegue a la costa se activarán los Planes Territoriales de Contingencias correspondientes a la zona previsiblemente afectada.
 - e) **Derrame en el mar de productos contaminantes desde una terminal de carga y/o descarga situada en aguas jurisdiccionales españolas.** En



primer lugar se activará el Plan Interior y, si la magnitud del derrame desborda la capacidad de respuesta de los medios disponibles en la instalación, se activará el Plan Nacional. Como en el caso anterior, si existe riesgo de que la contaminación llegue a la costa se activarán los planes Territoriales de Contingencia correspondientes a la zona previsiblemente afectada.

CRITERIOS PARA LA ACTIVACION DE UN PLAN DE CONTINGENCIAS



1.6. Criterios para la coordinación de operaciones entre distintos planes de contingencias.

1.6.1. **Dirección de la emergencia.** La dirección superior de la emergencia y la coordinación general de todos los medios disponibles para combatir la contaminación será ejercida de acuerdo con los siguientes supuestos:

- Cuando esté activado únicamente un Plan Interior.** Por la zona definida en el mismo designada por la dirección del terminal o instalación y, en los casos de indefinición o especiales, podrá actuar como director de la emergencia la Autoridad Portuaria correspondiente.
- Cuando esté activado únicamente un Plan Territorial.** La dirección de la emergencia será ejercida de acuerdo con lo definido en el plan activado.
- Cuando esté activado únicamente el Plan Nacional.** La dirección de la emergencia será ejercida, de acuerdo con lo definido en el mismo, por el Director General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento o, por



delegación, por el Subdirector General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima.

- d) **Cuando estén activados conjuntamente un Plan Interior con el Plan Territorial correspondiente o con el Plan Nacional.** En este caso el Plan Interior se integrará en el de ámbito superior y la dirección de la emergencia será ejercida de acuerdo con lo establecido en este último.
- e) **Cuando estén activados conjuntamente el Plan Nacional con un Plan Territorial.** Se constituirá un "*Organismo Rector*" formado por el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma correspondiente y el Director del Plan Territorial de Contingencia activado.
- f) **Cuando estén activados además del Plan Nacional más de un Plan Territorial.** El "*Organismo Rector*" estará formado por un representante de la Administración General del Estado designado por la Presidencia del Gobierno y los representantes de las respectivas Comunidades Autónomas.
- g) **Cuando sea necesario activar el Plan Internacional.** La dirección y Coordinación de la respuesta se ajustará a lo establecido en los Convenios Internacionales y Acuerdos Regionales sobre la materia.

1.6.2. **Coordinador de Operaciones.** Cada uno de los Planes Interiores y Territoriales designarán la persona de su organización que según los casos tendrá a su cargo la coordinación de operaciones de los Grupos de Respuesta que figuren en dichos planes. En el caso del Plan Nacional, la coordinación de las operaciones recaerá sobre el Capitán Marítimo de la zona afectada por el suceso.

1.6.3. **Centro de Operaciones.** En cada uno de los Planes Interiores y Territoriales se identificará el Centro de Operaciones de la Emergencia y los procedimientos y protocolos de comunicaciones con los Grupos de Respuesta. En el caso del Plan Nacional, el Centro de Operaciones estará radicado en el Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC), de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que corresponda a la zona afectada por el accidente.

1.6.4. **Coordinación de la respuesta.** En los distintos supuestos que pueden presentarse en un suceso de contaminación accidental en el cual intervengan medios adscritos a distintos Planes de Contingencias, las operaciones de lucha contra la contaminación habrán de coordinarse de la siguiente forma:

- a) **Cuando esté activado un Plan Territorial y colaboren con él medios adscritos a un Plan Interior o al Plan Nacional, sin que esté activado ninguno de estos planes.** La coordinación de las operaciones de respuesta será ejercida por la persona designada en el mencionado Plan Territorial, sin perjuicio de que se mantengan debidamente informadas a las organizaciones de las cuales dependen los medios externos puestos a su disposición.
- b) **Cuando estén activados el Plan Nacional y uno o más Planes Territoriales.** Cada Coordinador de Operaciones designado en los respectivos planes mantendrá el control de las operaciones que realicen los Grupos de Respuesta a su cargo, de acuerdo con las instrucciones recibidas del Organismo Rector de la emergencia.



- c) **Cuando estén activados el Plan Nacional y un Plan Interior.** La coordinación de las operaciones de respuesta será ejercida por la persona designada en el mencionado Plan Nacional.
- d) **Cuando estén activados el Plan Territorial y un Plan Interior.** La coordinación de las operaciones de respuesta será ejercida por la persona designada en el mencionado Plan Territorial.
- e) **Coordinación de operaciones en el lugar del suceso.** Cuando se presenten operaciones conjuntas entre Grupos de Respuesta adscritos a diferentes Planes de Contingencias, se designará por el "*Organismo Rector*", entre los Jefes de dichos Grupos, un "*Coordinador de Zona*".

1.7. Organismos del estado Autonómicos e instituciones en cuadros dentro del plan nacional de contingencias.

- 1.7.1. En virtud de los Convenios de Colaboración suscritos entre la Dirección General de la Marina Mercante y diversos Organismos del Estado y otras Instituciones, formarán parte del Plan Nacional de Contingencias y, por tanto, de los Grupos de Respuesta en la Mar, los siguientes:
 - a) Armada Española, del Ministerio de Defensa
 - b) Servicio Aéreo de Rescate (SAR), Ejército del Aire, Ministerio de Defensa.
 - c) Servicio Aéreo, Marítimo y de Protección de la Naturaleza de la Dirección General de la Guardia Civil, Ministerio del Interior.
 - d) Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Tributaria, Ministerio de Hacienda.
 - e) Cruz Roja del Mar
- 1.7.2. Con independencia de los citados anteriormente, en sucesos de contaminación marina accidental que se produzcan en el litoral de las Comunidades Autónomas que tienen suscrito un Acuerdo de Colaboración con el Ministerio de Fomento en materia de salvamento y lucha contra la contaminación, los organismos autonómicos que cuenten con medios marítimos y aéreos se integrarán en los Grupos de Respuesta en la mar bajo las condiciones establecidas en los mencionados Acuerdos.

SECCIÓN 2ª

Activación y organización operativa.

2.1. Mecanismos de activación del Plan Nacional.

- 2.1.1. El Plan Nacional será activado por la Capitanía Marítima de la zona donde haya acontecido el suceso, a través de los Centros de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC), de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, de acuerdo con los procedimientos operativos establecidos, si ya se encuentra en ejecución un Plan Interior o Territorial y las circunstancias aconsejan activar al Plan Nacional.



- 2.1.2. Cuando se trate de un accidente marítimo o un suceso en una instalación mar adentro, en el Mar Territorial o Zona Económica Exclusiva, el Plan Nacional podrá ser activado por la Capitanía Marítima más próxima, a petición de los propios responsables de la instalación, o en su caso, por cualquiera de los Centros de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC), de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, de oficio o a petición de los capitanes de los buques siniestrados cuando se trate de un accidente marítimo de buques en navegación.
- 2.1.3. También podrá ser activado el Plan Nacional por la propia Administración Marítima Nacional o a petición de cualquier autoridad integrada en los distintos Planes, ante la recepción de una información sobre contaminación marina que por su situación o magnitud aconseje la puesta en acción de los recursos previstos en el Plan Nacional.
- 2.1.4. A petición de las autoridades a cargo de la lucha contra la contaminación de un país vecino o con el cual España haya firmado Acuerdos Regionales de lucha contra la contaminación marina accidental, en los casos en que el suceso pueda afectar a las costas o las aguas de ambos.
- 2.1.5. En los casos previstos en los subpárrafos 2.1.3 y 2.1.4., el Plan Nacional se activará a través del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (CNCS-LCC), el cual actuará, en todos los casos, coordinando la intervención de sus medios.
- 2.1.6. Siempre que sea posible, la activación del Plan Nacional se realizará mediante el correspondiente "Informe sobre contaminación marina", que se menciona en el punto 3.1. de la SECCIÓN 3ª: *Procedimientos Operativos Generales del Plan Nacional de Contingencias*.

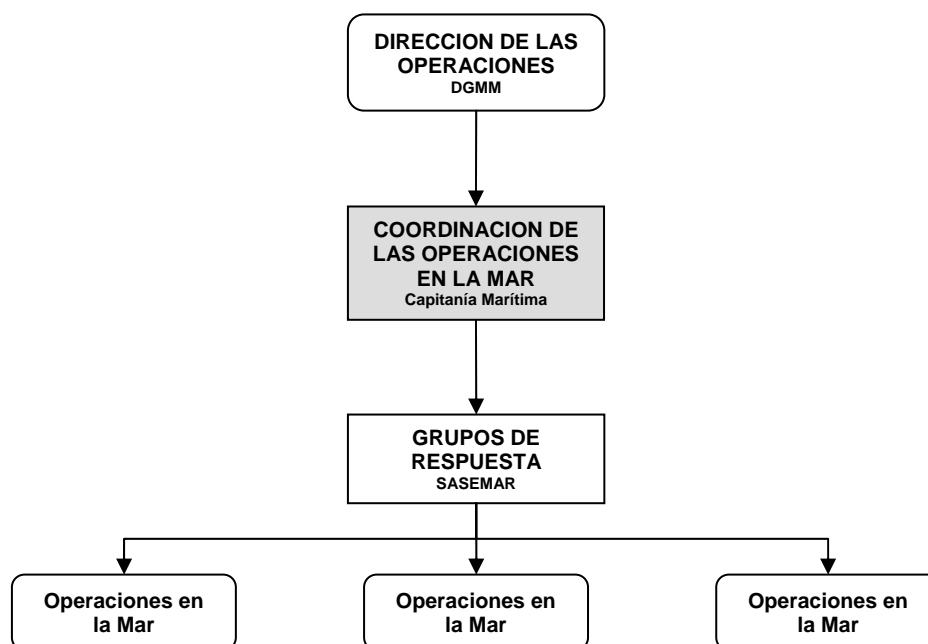
2.2. Esquemas directivo operativo de las operaciones de lucha contra la contaminación en la mar.

- 2.2.1 De acuerdo con la distribución de competencias descrita en el párrafo 1.4. de la SECCIÓN anterior los órganos de respuesta en la mar en caso de contaminación accidental son los siguientes:
 - a) **La Dirección de las Operaciones en la Mar.** Asignada a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.
 - b) **La Coordinación de las Operaciones en la Mar.** A cargo del Capitán Marítimo de la Zona Marítima donde se ha producido el siniestro.
 - c) **Los Grupos de Respuesta.** A cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima con sus medios materiales y humanos, que permiten tres labores principales: salvamento de vidas humanas en la mar, operaciones marítimas de descontaminación y operaciones aéreas (vigilancia de la progresión del derrame obtención de pruebas gráficas y aplicación de productos tensoactivos).

Una representación gráfica se muestra en el siguiente organigrama:



ESQUEMA DIRECTIVO Y OPERATIVO DEL PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS



2.3. Esquemas directivo y operativo de las operaciones de lucha contra la contaminación en la costa.

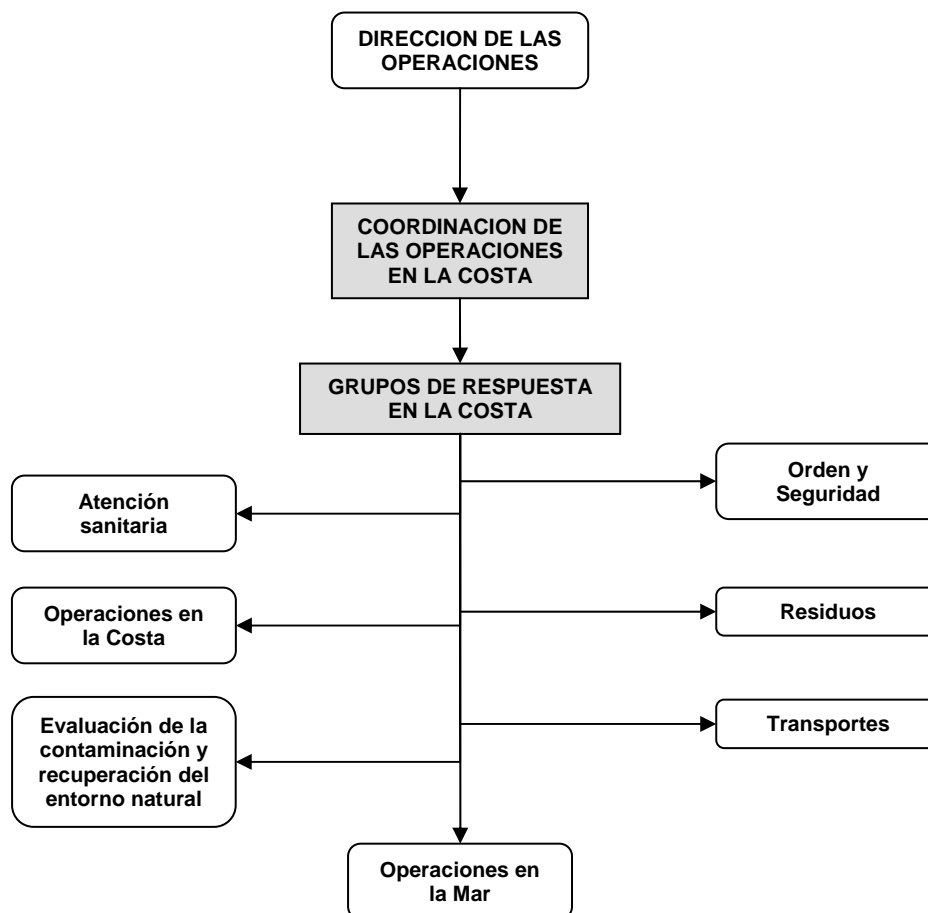
2.3.1. De acuerdo con la distribución de competencias descrita en el párrafo 1.4. de la SECCIÓN anterior, los órganos de respuesta en la costa en caso de contaminación accidental son los siguientes:

- a) **La Dirección de las Operaciones en la Costa.** Asignada al órgano competente de la Comunidad Autónoma afectada, de acuerdo con lo establecido en el correspondiente Plan Territorial.
- b) **La Coordinación de las Operaciones en la Costa.** A cargo de la persona designada en el correspondiente Plan Territorial.
- c) **Los Grupos de Respuesta.** Integrados por distintos organismos, instituciones y empresas comprendidos en el correspondiente Plan Territorial y cuyas misiones principales son: atención sanitaria a posibles heridos en el siniestro o en las operaciones de lucha contra la contaminación, evaluación de la contaminación y recuperación del entorno natural, mantenimiento del orden, y las condiciones de seguridad en las zonas de operaciones, descontaminación del litoral, transporte, almacenamiento y tratamiento de residuos, así como el apoyo logístico a los demás grupos, así como otros grupos que se considere necesario formar.

Una representación gráfica se muestra en este organigrama.



ESQUEMA DIRECTIVO Y OPERATIVO DE UN PLAN TERRITORIAL

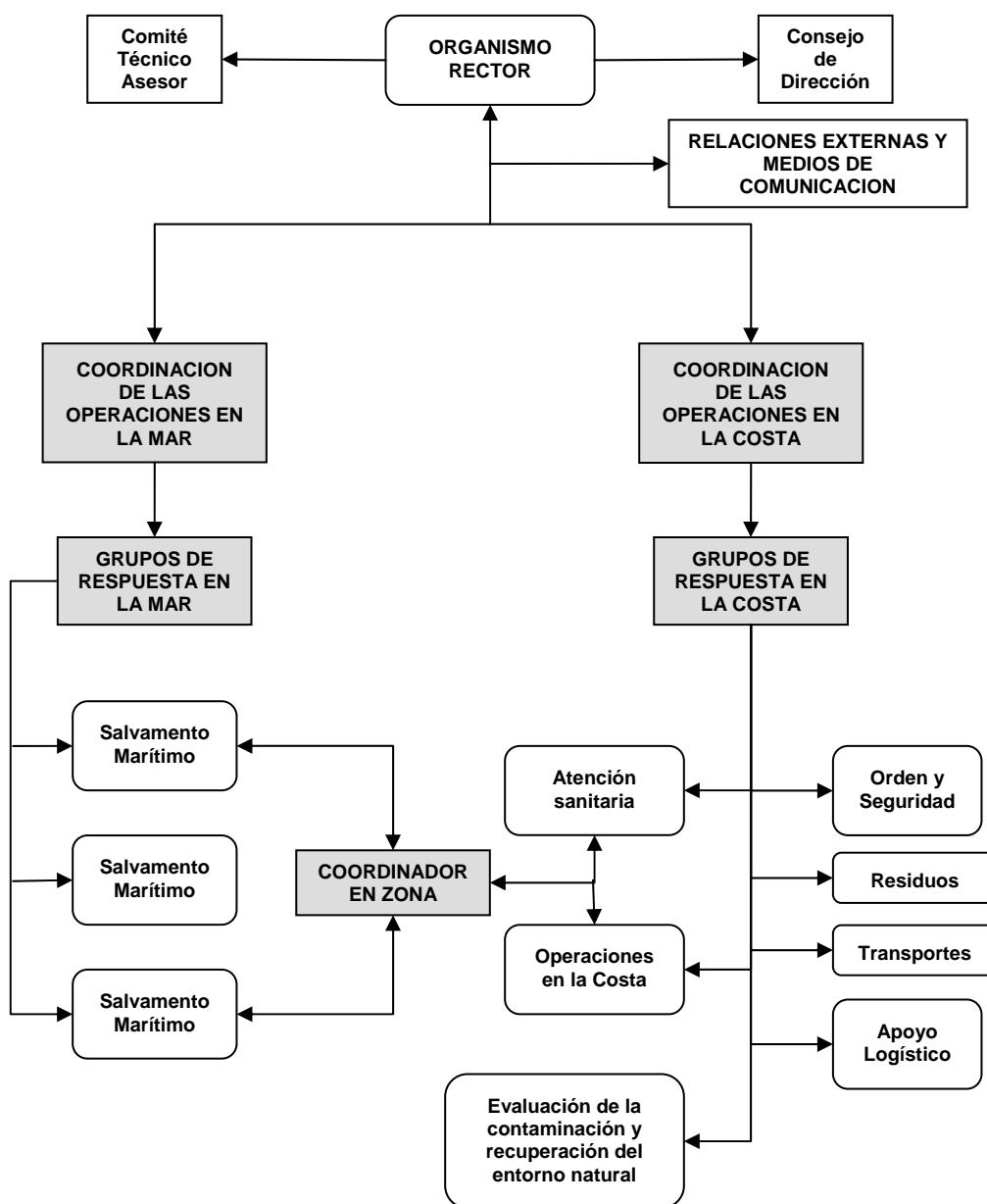


2.4. Coordinación de operaciones.

- 2.4.1. En los casos descritos en el párrafo 1.5. de la SECCIÓN anterior, en que se encuentren activados el Plan Nacional y el Territorial, cada uno de ellos conservará su estructura operativa original, no obstante, se crea un Organismo de Coordinación Superior denominado Organismo Rector.
- 2.4.2. El Organismo Rector estará formado por el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma y el Director del Plan Territorial de Contingencia activado.
- 2.4.3. Con objeto de facilitar las operaciones conjuntas de los Grupos de Respuesta pertenecientes a cada uno de los planes, en aquellos lugares donde habrán de trabajar de forma conjunta, se crea el **Coordinador de Zona**. En el organigrama siguiente se muestra una representación gráfica de la coordinación de operaciones. .



COORDINACION ENTRE EL PLAN TERRITORIAL Y EL NACIONAL

**2.5. Composición de los órganos de respuesta en la mar y distribución de funciones.**

2.4.1. Los Órganos de Respuesta que se mencionan en el párrafo 2.2.1. de la SECCIÓN 2ª se compondrán de los siguientes miembros:

a) La Dirección de las Operaciones en la Mar

Dirección Ejecutiva: El Subdirector General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima (DGMM).



Dirección Operativa: El Director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Asesores Legales: El Subdirector General de Política del Transporte Marítimo (DGMM).

b) **La Coordinación de las Operaciones en la Mar**

Coordinador de Operaciones Marítimas. El Capitán Marítimo de la zona afectada.

Coordinador Operativo. El Jefe del Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC), de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, en cuya zona se haya producido el suceso.

Auxiliares de coordinación. Los Inspectores de la Capitanía Marítima.

Auxiliares de operaciones. El personal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que la Dirección de Operaciones de esa entidad destine a la zona para atender la emergencia de contaminación.

- c) **Los Grupos de Respuesta**. Formarán parte de los mismos las unidades navales y aéreas destinadas a combatir la contaminación en la zona (tanto las que tengan su base en esa zona como las desplazadas de otras áreas próximas).

2.5.2. La distribución de funciones de cada uno de los Órganos de Respuesta es la siguiente:

2.5.2.1. **La Dirección de las Operaciones**. Tiene a su cargo la alta dirección de las operaciones y la relación institucional con otros organismos de la Administración del Estado, siendo sus cometidos específicos los siguientes:

- a) Tomar las decisiones generales sobre las operaciones de respuesta y ordenar su ejecución.
- b) Mantener un contacto permanente con el “*Coordinador de Operaciones Marítimas*” y evaluar la situación de acuerdo con el desarrollo de los acontecimientos.
- c) Establecer contacto con otros organismos, instituciones y empresas a fin de recabar de los mismos los medios materiales y humanos necesarios en cada fase de las operaciones.
- d) Planificar y ordenar la ejecución de todas aquellas medidas complementarias a las operaciones de respuesta que sean necesarias para un rápido y eficaz desarrollo de éstas.
- e) Redactar y ordenar la difusión de los partes informativos sobre el desarrollo de las operaciones y la situación de la contaminación.
- f) Disponer las medidas de apoyo a los grupos de respuesta que sean necesarias para facilitar el trabajo de los mismos.



- g) Intervenir y aprobar los gastos que sea necesario realizar para la ejecución de las operaciones de respuesta.
- h) Ordenar la apertura del correspondiente Expediente Administrativo sobre el suceso.
- i) Las misiones descritas en los párrafos anteriores serán asumidas por el “*Organismo Rector*” en el caso de que se hallen activados conjuntamente el Plan Nacional y uno o más Planes Territoriales.

2.5.2.2. **La Coordinación de las Operaciones en la Mar.** Bajo la responsabilidad del *Coordinador de Operaciones Marítimas* que tiene a su cargo la dirección de las distintas operaciones de lucha contra la contaminación y el seguimiento de las acciones de los diferentes grupos de respuesta, su misión se desarrollará en el “Centro de Operaciones” y estará auxiliado por los demás miembros del mencionado Órgano de Respuesta. Entre los cometidos propios de la Coordinación de Operaciones caben destacar los siguientes:

- a) Disponer los tendidos de cercos y barreras de protección y la utilización de los medios de recogida y combate de la contaminación de acuerdo con el “*Plan Operativo*” elaborado por la “*Dirección de las Operaciones*”, introduciendo las modificaciones necesarias, de acuerdo con las circunstancias de cada momento y el resultado de las acciones emprendidas.
- b) Mantener continuamente informada a la “*Dirección de las Operaciones*”, cumpliendo sus disposiciones y proponiendo las medidas técnicas que considere necesarias, de acuerdo con los demás miembros del equipo de “*Coordinación*”.
- c) Solicitar de la “*Dirección de las Operaciones*” los medios materiales y humanos que considere necesarios.
- d) Disponer, de acuerdo con las instrucciones recibidas y las consideraciones técnicas precisas, el movimiento y asignación de misiones concretas a las unidades navales, aéreas y terrestres que intervengan en las operaciones.

2.5.2.3. **Grupos de Respuesta.** Son los que ponen en práctica las operaciones de lucha contra la contaminación y demás misiones auxiliares necesarias. Cada unidad o grupo de unidades que tienen encomendada una tarea específica dentro del “*Plan Operativo*”, constituye un “*Grupo de Respuesta*”, el cual tendrá un mando único representado por el “*Jefe de Operaciones del Grupo*”, a través del cual recibirán las instrucciones del “*Coordinador de Operaciones Marítimas*”. Se podrán formar, de acuerdo con las previsiones del “*Plan Operativo*” los siguientes “*Grupos de Respuesta*”:

- a) **Salvamento Marítimo.** Cuya misión es el rescate y evacuación a tierra de los tripulantes y pasajeros del buque o buques siniestrados, con especial atención a los afectados físicamente por el accidente (heridos, traumatizados, etc...). Para un mejor desarrollo de su misión se coordinarán con el Grupo de Atención Sanitaria a través del “*Coordinador de Zona*”.



- b) **Operaciones marítimas.** Que tienen por objeto la contención, recogida y dispersión de las sustancias contaminantes vertidas al mar como consecuencia del accidente, así como las operaciones de apoyo a las anteriores que sean precisas, siendo su área de actuación tanto en alta mar como en aguas costeras.
- c) **Operaciones aéreas.** Cuya misión consiste en el apoyo de las operaciones marítimas y en la exploración del área afectada por el derrame.

2.6. Composición de los órganos de respuesta en la costa y distribución de funciones.

2.6.1. Los Órganos de Respuesta que se mencionan en el párrafo 2.3.1. de la SECCIÓN 2ª se compondrán de los siguientes miembros:

- a) **Dirección de las Operaciones en la Costa.** Con una estructura similar a la descrita para las operaciones en la mar del párrafo 2.5.a) anterior, su composición estará especificada en los correspondientes Planes Territoriales de las Comunidades Autónomas litorales.
- b) **La Coordinación de las Operaciones en la Costa.** Con una estructura similar a la descrita para las operaciones en la mar del párrafo 2.5.b) anterior, su composición estará especificada en los correspondientes Planes Territoriales de las Comunidades Autónomas litorales.
- c) **Los Grupos de Respuesta.** Formarán parte de los mismos las personas y medios materiales que en cada uno de los Planes Territoriales figuren adscritas a la lucha contra la contaminación en la zona (tanto las que tengan su base en esa zona como las desplazadas de otras áreas próximas).

2.6.2. La distribución de funciones de cada uno de los Organos de Respuesta será similar a la especificada en el punto 2.5.2. anterior salvo en lo concerniente a los Grupos de Respuesta, cuyos cometidos se desarrollan en el punto 2.6.2.1. siguiente. Las misiones descritas en cada Plan Territorial para la *"Dirección de las Operaciones en la Costa"* serán asumidas por el *"Organismo Rector"* en el caso de que se hallen activados conjuntamente el Plan Nacional y uno o más Planes Territoriales.

2.6.2.1. **Grupos de Respuesta.** Son los que ponen en práctica las operaciones de lucha contra la contaminación y demás misiones auxiliares necesarias. Cada unidad o grupo de unidades que tienen encomendada una tarea específica dentro del *"Plan Operativo"* constituye un *"Grupo de Respuesta"*, el cual tendrá un mando único representado por el *"Jefe de Operaciones del Grupo"*, a través del cual recibirán las instrucciones del *"Coordinador de Operaciones Terrestres"*. Se podrán formar, de acuerdo con las previsiones del *"Plan Operativo"*, los siguientes *"Grupos de Respuesta"*.

- a) **Atención sanitaria.** Cuya misión es la recepción de personas afectadas por el accidente y conducidas a tierra por los medios del Grupo de Respuesta de Salvamento Marítimo, así como su "Triaje", primeros auxilios y remisión a los correspondientes Centros Sanitarios en función de su gravedad. Para un mejor desarrollo de su misión se coordinarán con el mencionado Grupo de Salvamento Marítimo a través del *"Coordinador de Zona"*.



- b) **Operaciones en la costa.** Tiene a su cargo la limpieza, recuperación y almacenamiento temporal de los residuos sólidos y líquidos de productos contaminantes procedentes del accidente. Los distintos Grupos de Respuesta que han de intervenir en estas operaciones, por lo general, suelen estar formados por medios humanos y materiales pertenecientes a distintos organismos, cuerpos e instituciones o empresas.
 - c) **Evaluación de la contaminación y recuperación del entorno natural.** Cuya principal misión, entre otras, es el estudio del grado de contaminación de la costa afectada y la elaboración y ejecución de planes de recuperación del ecosistema. En este grupo se podrán integrar todos los organismos con competencias medioambientales, tanto a nivel estatal como autonómico.
 - d) **Orden y seguridad.** Los Grupos de respuesta que actúan bajo esta denominación en los distintos escenarios donde se puede producir la contaminación, tienen a su cargo, entre otras, las siguientes misiones: acotado y vigilancia de las zonas de operaciones para evitar la intrusión de personas o vehículos ajenos a las mismas, escolta de convoyes de equipos y personas que se incorporen a las operaciones de descontaminación en la costa, así como labores de apoyo a los Grupos de Respuesta en la costa.
 - e) **Residuos.** Su misión consiste en la localización y acondicionamiento de áreas de almacenamiento temporal de los residuos recuperados durante las labores de limpieza en la costa, así como su posterior traslado a Plantas de Tratamiento autorizadas o depósitos de seguridad.
 - f) **Transportes.** Tiene a su cargo el facilitar medios de transporte tanto para equipos como para personas o residuos durante las operaciones de descontaminación, llevando el control y seguimiento de los medios de transporte puestos a disposición de las mencionadas operaciones.
 - g) **Apoyo logístico.** En conexión directa con el "Organismo Rector" y el "Coordinador de Operaciones" debe procurar, de acuerdo con las instrucciones recibidas, facilitar a los demás Grupos de Respuesta la recepción de los elementos necesarios para su trabajo, como pueden ser: vestuario, herramientas, maquinaria, lugares de aseo, comida, alojamiento, etc. El apoyo logístico puede estar integrado por varios grupos de personas dotados de medios de comunicación y transporte, que se ocupen de labores específicas.
- 2.6.3. En el caso de intervenir organismos o cuerpos de la Administración General del Estado, su movilización se hará siempre a través del Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma cuya costa esté afectada por la contaminación, salvo que existan acuerdos operativos firmados entre el Organismo a cuyo cargo esté la dirección de las operaciones en la costa y el organismo o cuerpo de la Administración General del Estado integrado en el correspondiente Plan Territorial.



SECCIÓN 3ª

Procedimientos operativos generales del Plan Nacional.

3.1. Información inicial sobre el suceso.

- 3.1.1. Al objeto de poder evaluar correctamente la situación y diseñar el "Plan Operativo" más adecuado, es necesario contar con una información inicial donde se recojan los datos más relevantes sobre el suceso y la contaminación producida, posteriormente, de acuerdo con las observaciones visuales y electrónicas realizadas se modificarán y ampliarán esos datos. Al final de esta SECCIÓN, en el Anexo, se incluye el modelo unificado de "Informe sobre Contaminación Marina (POLREP)".
- 3.1.2. Este documento deberá ser cumplimentado por el propio observador del suceso o por el organismo, autoridad, organización, entidad o empresa que haya tenido conocimiento del mismo y remitido urgentemente al Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (GNCS-LCC) o al Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC) de la zona afectada.
- 3.1.3. En el caso de que el observador sea una persona privada o perteneciente a una organización o empresa que no disponga del modelo unificado POLREP, será el CNCS-LCC quien lo cumplimente, solicitando para ello los datos precisos al comunicante.

3.2. Acciones inmediatas a emprender por el CNCS-LCC.

- 3.2.1. Transmitir la información recibida a la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, de la Dirección General de la Marina Mercante, y a la Dirección de Operaciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.
- 3.2.2. Una vez constituida la Dirección de las Operaciones, se pondrá a disposición de la misma para retransmitir las instrucciones que reciba de ésta a sus destinatarios.
- 3.2.3. Poner en conocimiento de los hechos al Subdelegado del Gobierno correspondiente y a las autoridades autonómicas de la zona o zonas contaminadas o que pudieran estar afectadas de algún modo por el derrame, de acuerdo con el Procedimiento de Actuación establecido para este tipo de emergencias.
- 3.2.4. Alertar a las Capitanías Marítimas de las zonas afectadas.
- 3.2.5. Si el suceso ha ocurrido en una zona fronteriza con otro país, se establecerá conexión con su Centro Nacional o Regional correspondiente, para alertar a las autoridades y al objeto de determinar, entre las autoridades competentes de ambos Gobiernos las acciones conjuntas a realizar, si existe un Acuerdo Regional con dicho país.
- 3.2.6. Si el causante del derrame es un buque identificado y se encuentra en la mar, se procurará establecer contacto con él a través de uno de los siguientes procedimientos:
 - a) El sistema radio-costero nacional, el cual determinará el procedimiento de comunicación con el buque más adecuado.



- b) Utilizando el CRCS-LCC de la zona o el buque de salvamento más próximo para que actúe de "puente".
 - c) Utilizando, en una segunda fase, los equipos de comunicaciones en ondas decamétricas y vía satélite que posee el CNCS-LCC.
- 3.2.7. Obtenida la comunicación, se solicitará al capitán del buque accidentado todos los datos necesarios, de acuerdo con el "Informe sobre Contaminación Marina", así como datos sobre la naturaleza del accidente y los daños sufridos en el buque siniestrado y las personas a bordo.
- 3.2.8. Se alertarán a todas las unidades de salvamento y lucha contra la contaminación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante, que se encuentren disponibles en la zona, manteniendo contacto permanente con las mismas a fin de disponer su salida hacia el lugar del suceso, si fuera necesario, de acuerdo con las instrucciones recibidas del "Coordinador de Operaciones Marítimas".
- 3.2.9. En base a la magnitud y posición de la contaminación, y si la "Dirección de Operaciones" lo considera oportuno, se enviará un mensaje de "ALERT POLLUTION" a la "Task Force" de la CEE y/o al Centro REMPEC de Malta.
- 3.2.10. De los inventarios de medios correspondientes se obtendrán los datos de las autoridades, organizaciones y empresas que cuentan con medio útiles para la lucha contra la contaminación y de acuerdo con las instrucciones de la "Dirección de Operaciones" se alertará a los responsables de dichos medios por si fuera necesario su uso.
- 3.2.11. Si el aviso de contaminación se recibe en uno de los Centros Regionales de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC), éste transferirá la información al Centro Nacional (CNCS-LCC), actuando coordinadamente con éste en las acciones que el mismo lleve a cabo y que se han descrito anteriormente.

3.3. Activación de los órganos de respuesta del Plan.

- 3.3.1. En el momento de recibir la información sobre el suceso en la Dirección General de la Marina Mercante y tomada la decisión de activar el Plan Nacional, se constituirá la Dirección de Operaciones, en la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, bajo la Dirección Ejecutiva del Subdirector del Departamento de la cual formarán parte los miembros designados para éste Organismo de Respuesta, que se relacionan en el epígrafe 2.5.1.a) de la SECCIÓN 2ª.
- 3.3.2. Simultáneamente, el Capitán Marítimo de la Zona Marítima afectada asumirá la Coordinación de las Operaciones con el apoyo del Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CRCS-LCC) correspondiente, estableciendo una comunicación directa con la Dirección de las Operaciones, de quien recibirá las instrucciones generales e informará del desarrollo de los acontecimientos.
- 3.3.3. El siguiente paso será alertar a los medios marítimos y aéreos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en la zona, comenzando inmediatamente las tareas de salvamento de vidas humanas si fuese necesario.



3.4. Evaluación de la situación y establecimiento del “Plan Operativo”.

- 3.4.1. La evaluación de la situación requiere analizar la primera información recibida así como las medidas inmediatas tomadas (ya que posiblemente esté activado y en ejecución un "Plan Interior" o "Territorial"), y a la vista de todos los factores que intervienen en el suceso considerar las acciones más convenientes, teniendo en cuenta las siguientes premisas:
- a) Si existen o no zonas sensibles o recursos importantes amenazados por la contaminación
 - b) Si es más aconsejable combatir la contaminación en alta mar o esperar a que se aproxime a la costa.
 - c) Cuáles son las características del producto derramado y su efecto sobre el ecosistema.
 - d) Cuál es el resultado de las acciones emprendidas hasta el momento.
- 3.4.2. Una vez consideradas las alternativas y evaluada la situación se ha de establecer un "Plan Operativo", el cual debe tener en consideración lo siguiente:
- a) Determinación de la posible trayectoria de la contaminación mediante la utilización de los programas informáticos de predicción disponibles.
 - b) Establecimiento de un servicio de vigilancia aérea para verificar las predicciones y obtener información complementaria.
 - c) Determinación de los puntos de la costa que es prioritario proteger y sistemas más adecuados de protección.
 - d) Establecer el procedimiento de revisión del “*Plan Operativo*” en base al progreso de las operaciones y la información adicional obtenida de los observadores y de los propios “*Grupos de Respuesta*”.
 - e) Establecer los sistemas de comunicaciones entre los “*Grupos de Respuesta*” y el “*Centro de Operaciones*”, así como de éste con la “*Dirección de las Operaciones*”.
 - f) Mantenimiento de un control y registro diario de todas las operaciones, resultado de las mismas y equipo utilizado.
 - g) Confección y difusión de los correspondientes “*Partes de Operaciones*”.
 - h) Procedimientos para la limpieza, mantenimiento y reparación de los equipos utilizados.
 - i) Previsiones para el levantamiento de las operaciones, una vez finalizadas éstas, y regreso del personal y material a sus lugares de origen.

3.5. Coordinación inicial de medios disponibles y obtención de ayuda exterior.

- 3.5.1. El establecimiento del “*Plan Operativo*” no ha de ser un motivo que pueda producir retrasos en las acciones más urgentes a emprender para tratar de luchar contra la



contaminación, ya que el factor tiempo es muy importante a la hora de obtener resultados positivos de las operaciones. En consecuencia, hasta que se pueda poner en práctica dicho Plan, se continuarán las acciones emprendidas si anteriormente estaba activado un *“Plan Inferior”* o un *“Plan Territorial”*.

- 3.5.2. La intervención de medios y personal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima con base en otras zonas será decidida por la propia *“Dirección de las Operaciones”*.
- 3.5.3. La incorporación de medios privados, ajenos a los que ya estén interviniendo, así como la solicitud de ayuda internacional será también decidida por la *“Dirección de las Operaciones”*.

3.6. Información adicional e introducción de modificaciones en el Plan Operativo.

- 3.6.1. La información recibida posteriormente de la progresión de la contaminación, del desarrollo de las operaciones de respuesta y del resultado de éstas puede hacer necesario introducir reformas en el *“Plan Operativo”* inicial. Estas reformas, si afectan exclusivamente a aspectos técnicos de las operaciones de respuesta y en virtud de las circunstancias, podrán ser adoptadas por los miembros de la *“Coordinación de las Operaciones”* al objeto de evitar demoras, y posteriormente serán comunicadas a la *“Dirección de las Operaciones”*.
- 3.6.2. Si las reformas propuestas por la *“Coordinación de las Operaciones”* afectan a la introducción de variaciones en los criterios de prioridad para la protección de determinadas áreas o implican la retirada de efectivos en una zona para su traslado a otra, la decisión será tomada por la *“Dirección de las Operaciones”*.
- 3.6.3. En todos los casos es conveniente seguir los pasos que se muestran en el "Organigrama de Acciones y Decisiones Generales", el cual se incluye al final de este Capítulo.

3.7. Partes periódicos de situación y relaciones públicas.

- 3.7.1. En el Centro de Operaciones, los oficiales del mismo confeccionarán los correspondientes *“Partes de Operaciones”*, a intervalos no superiores a 12 horas, los cuales, tras la supervisión del *“Coordinador de Operaciones Marítimas”* serán retransmitidos a la *“Dirección de las Operaciones”*, que determinará su difusión a través del correspondiente Departamento de Prensa adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante. Así como, al final de cada jornada se enviará un "Resumen de Operaciones" a los organismos que figuran relacionados en el subpárrafo 4.3.4.
- 3.7.2. Si la situación lo requiere se confeccionarán *“Partes de Operaciones”* específicos de una zona o de los resultados de una operación de respuesta determinada, bajo mandato de la *“Dirección de las Operaciones”*.
- 3.7.3. El "Gabinete de Relaciones Públicas" se constituirá en el Departamento de Prensa de la Dirección General de la Marina Mercante y tendrá a su cargo la redacción de los comunicados y ruedas de prensa a los medios de comunicación y a otros organismos y departamentos.
- 3.7.4. Los comunicados sobre el desarrollo de las operaciones serán aprobados *“en pleno”* por los miembros de la *“Dirección de las Operaciones”* antes de su difusión.



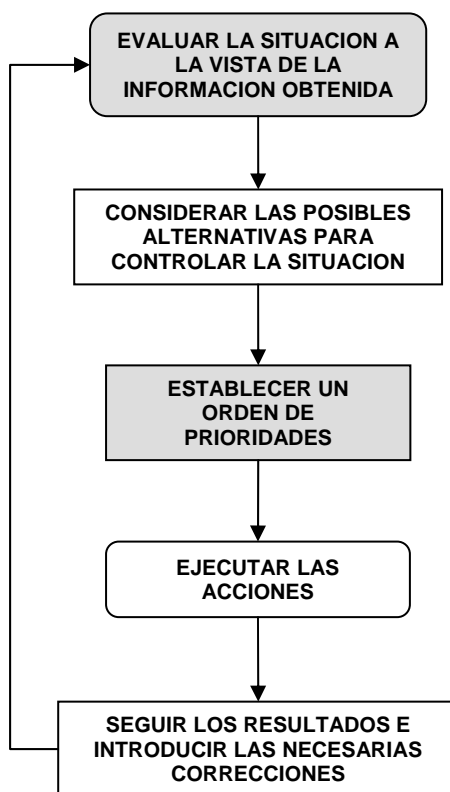
- 3.7.5. Todas las peticiones puntuales de información serán canalizadas a través del mencionado "*Gabinete de Relaciones Públicas*", evitándose que el "Centro de Operaciones" tenga que atender a los medios de comunicación a fin de que su labor no se encuentre afectada.
- 3.7.6. El acceso directo de los medios de comunicación a las zonas de operaciones será considerado por la "*Dirección de las Operaciones*" previo informe del "*Coordinador de Operaciones Marítimas*" sobre los posibles riesgos que pudieran correr los informadores.
- 3.7.7. En el caso de que se encuentren activados conjuntamente el Plan Nacional con uno o más Territoriales, el "*Organismo Rector*" será quién disponga la confección y difusión de Partes Informativos, tomará cualquier otra decisión relativa a la información facilitada a los medios de comunicación, así como sobre el acceso de los informadores a las zonas de operaciones, todo ello a través del Grupo de "*Relaciones Externas y Medios de Comunicación*".

3.8. Comunicaciones operativas.

- 3.8.1. El "*Coordinador de las Operaciones*", de común acuerdo con los "*Jefes de los Grupos de Respuesta*", establecerá los medios y frecuencias más convenientes para mantener una comunicación directa con los mencionados Grupos.
- 3.8.2. Como norma general cada "*Grupo de Respuesta*" mantendrá el contacto con su respectivo Jefe a través de los canales radio habituales en dicha agrupación, salvo que el Grupo esté integrado por miembros pertenecientes a distintos organismos o existan frecuencias o canales radio repetidos, en cuyo caso se fijarán los más convenientes.
- 3.8.3. Con independencia de los canales particulares de cada "*Grupo de Respuesta*", se establecerán al menos dos canales o frecuencias comunes para la recepción de instrucciones generales y al objeto de asegurar alternativas en caso de fallo de alguno de los sistemas particulares de comunicaciones.
- 3.8.4. Se asegurará también la comunicación entre el "*Centro de Operaciones*" y la "*Dirección de las Operaciones*" o el "*Organismo Rector*", en su caso, por las siguientes vías: radio, teléfono y telefax.



ORGANIGRAMA DE ACCIONES Y DECISIONES GENERALES



SECCIÓN 4ª

Entrenamiento, ejercicios, formación y revisión periódica del plan.

4.1. Entrenamiento y ejercicios periódicos.

- 4.1.1. Se asegurará la realización de ejercicios prácticos regulares al objeto de que los integrantes de los "Grupos de Respuesta" estén familiarizados con el manejo de los equipos y de las técnicas de lucha contra la contaminación.
- 4.1.2. También es necesario que los miembros directivos y coordinadores del plan efectúen ejercicios teóricos y prácticos periódicos, con el fin de familiarizarse con las distintas situaciones que pueden plantearse.
- 4.1.3. En los ejercicios intervendrán también el CNCS-LCC y los CRCS-LCC existentes.
- 4.1.4. El Plan de Ejercicios será el que se expone en el cuadro siguiente:



NIVEL	TIPO DE EJERCICIO	FRECUENCIA
1	Teórico. En este ejercicio se probará la capacidad de respuesta de los integrantes del Plan Nacional de Contingencias; en el mismo se plantearán hipotéticas situaciones durante el desarrollo de una operación de lucha contra la contaminación.	MENSUAL
2	Unidad Operativa. Cada unidad integrada en el Plan Nacional efectuará ejercicios prácticos sobre el manejo de los equipos de lucha contra la contaminación disponibles en dicha unidad con medida del tiempo de respuesta.	MENSUAL
3	Grupo de Respuesta. Las unidades y personal integrantes de cada Grupo de Respuesta realizarán ejercicios prácticos conjuntos en sus zonas respectivas, bajo la coordinación de la Capitanía Marítima correspondiente.	SEMESTRAL
4	Teórico Conjunto. Este Ejercicio consistirá en la activación teórica (sin movimiento de unidades) del Plan Nacional y el Plan Territorial, planteado sobre un supuesto de un accidente marítimo en la costa, con objeto de evaluar la capacidad de respuesta y coordinación de los órganos directivos de ambos planes.	ANUAL
5	General Conjunto. En este tipo de ejercicio se activarán todos los efectivos del Plan Nacional de Contingencias y el Plan Territorial correspondiente en una Zona determinada, desarrollándose el mismo de acuerdo con las previsiones de un supuesto accidente marítimo con resultado de contaminación.	ANUAL

- 4.1.5. Todos los ejercicios, cualquiera que sea su naturaleza finalizarán con una evaluación de los resultados que incluirá propuestas de modificación de los mismos, al objeto de mejorar el grado de respuesta ante una contaminación real.
- 4.1.6. Después de cada uno de los ejercicios realizados de los niveles 1 a 4, se confeccionarán informes que servirán de base para introducir las modificaciones que sean precisas en el Plan Nacional de Contingencias.
- 4.1.7. Después de realizado un ejercicio de nivel 5, se llevará a cabo una reunión conjunta de evaluación general de los resultados y, posteriormente, cada organismo, institución o empresa participante confeccionará su propio informe, cuyos puntos principales se recogerán en un documento de Conclusiones, que se distribuirá entre todos los participantes y que servirá de base para la revisión y actualización, si procede, de los mecanismos de coordinación entre el Plan Nacional y los Planes Territoriales.
- 4.1.8. En los ejercicios que se realicen de los niveles 1 a 3 participarán las unidades destacadas en cada zona pertenecientes a los organismos que se relacionan en el apartado 1.7. de la SECCIÓN 1ª, además de las correspondientes de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. En los ejercicios de los niveles 4 y 5 participarán todos los organismos relacionados en el subpárrafo 4.3.4. así como los integrados en el Plan Territorial de la Comunidad Autónoma en cuyas costas se realice el ejercicio.



4.2. Plan de formación.

- 4.2.1. Con objeto de facilitar a los organismos autonómicos responsables de elaborar y ejecutar los Planes Territoriales de Contingencias por Contaminación Marina Accidental la necesaria preparación para afrontar un suceso de esta naturaleza, el Ministerio de Fomento y el de Administraciones Públicas elaborarán un programa conjunto de cursos de formación, estableciendo las condiciones para el acceso a los mismos.
- 4.2.2. Los cursos de formación se escalonarán en diversos niveles según el grado de responsabilidad en la respuesta a un suceso de contaminación de sus participantes.
- 4.2.3. El contenido de los cursos, será eminentemente práctico, pudiendo ser utilizados para su desarrollo los equipos y medios materiales disponibles en cada caso por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, así como el "Centro de Seguridad Marítima Integral JOVELLANOS".

4.3. Revisión del Plan Nacional de Contingencias.

- 4.1.1. Se crea un "Grupo de Trabajo" cuyo cometido será estudiar los informes correspondientes a los ejercicios realizados y a los sucesos reales de contaminación acaecidos, proponiendo, a la vista de los resultados, las modificaciones del Plan Nacional de Contingencias que se consideren oportunas para mejorar la respuesta ante un derrame accidental en la mar.
- 4.1.2. El Grupo de Trabajo se reunirá al menos una vez cada seis meses aproximadamente, pudiendo convocarse reuniones extraordinarias entre dos sesiones ordinarias si las circunstancias así lo aconsejan.
- 4.1.3. Las reuniones se celebrarán habitualmente en la sede de la Dirección General de la Marina Mercante, pudiendo también convocarse en otros lugares si sus miembros así lo acuerdan.

Composición del Grupo de Trabajo:

- 4.1.4. El Grupo de Trabajo estará formado por miembros permanentes designados por los siguientes organismos de la Administración del Estado, entes públicos e instituciones:
 - a) Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento)
 - b) Departamento de Infraestructura y Seguimiento para Situaciones de Crisis (Presidencia del Gobierno)
 - c) Dirección General de Protección Civil (Ministerio del Interior)
 - d) Dirección General de Recursos Pesqueros (MAPA)
 - e) Dirección General de Política Energética y Minas (Ministerio de Economía)
 - f) Dirección General de Administración Local (MAP)
 - g) Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio de Medio Ambiente).



- h) Dirección General de Costas (Ministerio de Medio Ambiente)
 - i) Armada Española (Ministerio de Defensa)
 - j) Servicio Aéreo de Rescate (SAR), Ejército del Aire (Ministerio de Defensa)
 - k) Servicios Aéreo, Marítimo y de Protección de la Naturaleza de la Dirección General de la Guardia Civil (Ministerio del Interior)
 - l) Servicio de Vigilancia Aduanera de la Agencia Tributaria (Ministerio de Hacienda)
 - m) Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Ministerio de Fomento)
 - n) Ente Público "Puertos del Estado" (Ministerio de Fomento)
 - o) Cruz Roja del Mar
- 4.3.5. A las sesiones del Grupo de Trabajo podrán también integrarse de forma temporal, las personas del sector público o privado que los miembros permanentes acuerden, en base a su experiencia o conocimientos específicos sobre las materias que se traten.
- 4.3.6. El número de miembros temporales no será superior a dos por cada sesión.

SECCIÓN 5ª

Criterios para la elaboración de Planes Interiores de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

5.1. Consideraciones generales.

- 5.1.1. El Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 y ratificado por España el 3 de diciembre de 1993 (BOE nº 133 de 5.6.95) determina en su artículo 3, párrafos 2 y 3, que tanto las instalaciones mar adentro como los puertos marítimos y las instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas a la jurisdicción de una de las Partes del Convenio, deberán disponer de Planes de Emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Los mencionados planes constituyen, a los efectos de esta SECCIÓN, los denominados: "Planes Interiores de Contingencias por Contaminación Marina Accidental".
- 5.1.2. Por extensión, los astilleros de construcción y/o reparación de buques, las instalaciones de desguace de buques y las instalaciones de recepción de residuos de hidrocarburos, estarán incluidas dentro de la denominación de "instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos", por lo que deberán contar "también" con su correspondiente "Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental".
- 5.1.3. Los mencionados Planes Interiores deberán coordinarse con el Plan Territorial correspondiente a la Comunidad Autónoma donde radiquen las instalaciones mencionadas en el párrafo anterior, así como con el Plan Nacional.
- 5.1.4. Los Planes Interiores de Contingencias deberán ser aprobados por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas en cuyo territorio se encuentren las



instalaciones a los que correspondan los mencionados planes. En el caso de instalaciones mar adentro, la aprobación de sus respectivos Planes Interiores de Contingencias, corresponderá al órgano competente del Ministerio de Fomento.

- 5.1.5. Los Planes Interiores de Contingencias correspondientes a instalaciones situadas en el ámbito portuario de titularidad estatal, cumplirán con el marco competencial que establece la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

5.2. Criterio para la elaboración de un Plan Interior.

5.2.1. Los Planes Interiores deberán contener como mínimo los siguientes apartados:

- a) **Ámbito de aplicación del Plan**, identificando las instalaciones que comprende. En el caso de dos o más instalaciones próximas, cuyas áreas de influencia no estén alejadas más de 2 millas náuticas entre sí, pertenezcan o no a un mismo complejo industrial, podrán disponer de un Plan Interior común para todas ellas.
- b) **Niveles de respuesta ante un suceso que de, o pueda dar, origen a una contaminación marina accidental**, donde se establecerán los medios materiales y humanos movilizados en cada caso, en función de la gravedad del suceso.
- c) **Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta del plan**, cuyo esquema deberá ser similar al expuesto en secciones anteriores referidas al Plan Nacional y al Plan Territorial y donde se identificarán tanto los cargos directivos responsables de poner en práctica las operaciones como los equipos de respuesta incluidos en el plan, así como los cometidos de cada uno de ellos.
- d) **Procedimiento de activación del Plan**, en el que se describirán los sistemas establecidos para activar cada nivel de la emergencia y se identificarán a los responsables de dicha activación
- e) **Procedimiento de notificación**, donde se describirá el sistema de comunicación de incidencias a la Autoridad Marítima, Portuaria y Autonómica correspondiente, así como la persona o departamento responsable de tal notificación.
- f) **Coordinación con el Plan Nacional y con el Plan Territorial correspondiente**, que de acuerdo con los criterios para la activación de un Plan de Contingencias, descritos en el apartado 1.3. de la SECCIÓN 1ª anterior, determinará el procedimiento de integración del Plan Interior en el Territorial o en el Nacional.
- g) **Procedimiento de actuación**, que definirá las normas generales que deberán ponerse en práctica en caso de emergencia, de acuerdo con el nivel de la misma definido en el párrafo b).
- h) **Fin de la emergencia**, en el que se definirán las condiciones bajo las que puede considerarse terminada la situación de emergencia.
- i) **Inventario de medios disponibles**, donde se describirán los medios materiales disponibles para la contención y recuperación de un derrame



contaminante, incluyendo un gráfico de su situación en la instalación y los responsables de su custodia, mantenimiento y operación.

- j) **Programa de mantenimiento de los medios materiales disponibles**, especificando los periodos de revisión y las operaciones de mantenimiento de acuerdo con las indicaciones del fabricante de cada equipo.
- k) **Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del Plan Interior**, donde se establecerán tanto los cursos teóricos de formación del personal adscrito a la lucha contra la contaminación, como los distintos niveles de ejercicios prácticos a realizar y su periodicidad.
- l) **Procedimiento de revisión del Plan Interior**, en el que se definirán las condiciones y plazos para realizar revisiones periódicas del plan así como la constitución de una Comisión encargada de los trabajos de revisión y del seguimiento de resultados en la aplicación práctica del plan.

SECCIÓN 6ª

Criterios para la elaboración de Planes Territoriales de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

6.1. Consideraciones generales.

- 6.1.1. Los criterios que figuran a continuación son especificaciones con carácter de recomendaciones técnicas, relativas a los Planes Territoriales de Contingencias por Contaminación Marina Accidental que, en virtud de sus respectivas competencias son susceptibles de ser elaborados y aprobados por los órganos competentes de las Administraciones de las Comunidades Autónomas costeras.
- 6.1.2. Estos criterios tienen como finalidad el dotar a los diferentes Planes Territoriales de Contingencias con unas características mínimas comunes que faciliten su actuación de forma más coordinada posible, tanto en relación con el Plan Nacional como con otros Planes Territoriales, en los casos en que la zona costera afectada por la contaminación corresponda a más de una Comunidad Autónoma.
- 6.1.3. Los Planes Territoriales se elaborarán para hacer frente a las consecuencias de una contaminación accidental de la costa perteneciente a una Comunidad Autónoma litoral, cualquiera que sea su origen.
- 6.1.4. Las Comunidades Autónomas litorales serán las competentes para la elaboración y aprobación de los Planes Territoriales correspondientes a sus costas y en ellos establecerán la organización de la respuesta ante un suceso de contaminación, en la que se incluirán los recursos materiales y humanos que procedan de:
 - a) La propia Administración que elabore el plan
 - b) Otras Administraciones públicas adscritas al plan
 - c) Otras Entidades públicas o privadas
- 6.1.5. Cada Plan Territorial correspondiente a una Comunidad Autónoma litoral determinará la forma de integración de los distintos Planes Interiores en el ámbito de su territorio, así como los procedimientos de coordinación con el Plan Nacional



cuando éste sea activado de acuerdo con los supuestos contemplados en el apartado 1.3. de la SECCIÓN 1ª anterior.

6.2. Criterios para la elaboración de un Plan Territorial.

- 6.2.1. Un Plan Territorial, al objeto de que pueda coordinarse eficazmente con el Plan Nacional o un Internacional, en su caso, debería contener una estructura directiva y operativa similar a los anteriores, de acuerdo con las recomendaciones de los Convenios Internacionales sobre la materia.
- 6.2.2. El Plan Territorial de una Comunidad Autónoma litoral debería contener como mínimo los siguientes epígrafes:
- a) **Ámbito de aplicación del plan**, definiendo los límites de la costa que comprende, incluyendo la descripción de espacios naturales, áreas de valor ecológico, social y económico, infraestructuras, etc., susceptibles de ser afectadas por una contaminación marina accidental, así como la estimación de su vulnerabilidad a las distintas hipótesis de peligro posibles en la zona de que se trate y finalmente de las consecuencias previsibles de la ocurrencia de estos sucesos.
 - b) **Niveles de respuesta ante un suceso que dé, o pueda dar, origen a una contaminación marina accidental**, donde se establecerán los medios materiales y humanos movilizados en cada caso, en función de la gravedad del suceso.
 - c) **Dirección del plan**, en donde se determinará el órgano o autoridad de la Comunidad Autónoma a la que corresponda la dirección del conjunto de actuaciones necesarias desde la activación del plan hasta el final de la emergencia.
 - d) **Composición y funciones de los órganos de dirección y respuesta del plan**, cuyo esquema deberá ser similar al expuesto en el apartado 2.3. de la SECCIÓN 2ª anterior referido a las operaciones de lucha contra la contaminación en la costa y donde se identificarán tanto los cargos directivos responsables de poner en práctica las operaciones como los equipos humanos de respuesta incluidos en el plan, así como los cometidos de cada uno de ellos.
 - e) **Órganos auxiliares del Plan**, cuya misión es de apoyo a la dirección del plan mediante la creación de una Comisión Técnica y de un Gabinete de Información Pública.
 - f) **Centro de Coordinación Operativa (CECOP)**, el Plan Territorial preverá la creación de un CECOP desde donde se realice la dirección y coordinación de todas las operaciones de lucha contra la contaminación en la costa, estableciendo las vías de enlace con el Centro de Operaciones Marítimas previsto en el Plan Nacional.
 - g) **Mecanismos de activación del Plan Territorial**, en donde se describirán los procedimientos para la activación del plan y la autoridad encargada de dicha activación.
 - h) **Coordinación con el Plan Nacional e integración de un Plan Interior**, donde se describe el procedimiento de operación conjunta cuando esté



activado también el Plan Nacional de acuerdo con los criterios para la coordinación de actuaciones que se describen en el apartado 2.4. de la SECCIÓN 2ª, así como, el procedimiento de integración del Plan Interior en el Territorial según los criterios de activación de un Plan de Contingencias, descritos en el apartado 1.3. de la SECCIÓN 1ª anterior. Así mismo, se establecerán los sistemas de articulación en la repuesta con las Administraciones locales de su correspondiente ámbito territorial.

- i) **Procedimiento de actuación**, que definirá las normas generales que deberán ponerse en práctica en caso de emergencia, de acuerdo con el nivel de la misma definido en el párrafo b) anterior.
- j) **Fin de la emergencia**, en el que se definirán las condiciones bajo las que puede considerarse terminada la situación de emergencia.
- k) **Inventario de medios disponibles**, donde se describirán los medios materiales disponibles para la contención y recuperación de un derrame contaminante, incluyendo su localización en el territorio de la Comunidad y la identificación de los responsables de su custodia, mantenimiento y operación.
- l) **Programa de adiestramiento y ejercicios periódicos de simulación de activación del Plan Territorial**, donde se establecerán tanto los cursos teóricos de formación del personal adscrito a la lucha contra la contaminación, como los distintos niveles de ejercicios prácticos a realizar y su periodicidad.
- m) **Procedimiento de revisión del Plan Territorial**, en el que se definirán las condiciones y plazos para realizar revisiones periódicas del plan, así como la constitución de una Comisión encargada de los trabajos de revisión y del seguimiento de resultados en la aplicación práctica del plan.



ANEXO I

Modelo de informe sobre contaminación marina.

INFORME SOBRE CONTAMINACION MARINA "POLREP"

COMUNICANTE				DESTINATARIO		
ORGANISMO:				DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE		
OBSERVADOR				Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima Centro Nacional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (CNCS-LCC)		
BUQUE:						
AERONAVE:						
SEÑAL DISTINTIVA:				FAX: 91 596 49 09		
FECHA:				TEL: 900 202 202 91 596 49 88/89		
CARACTERISTICAS DE LA CONTAMINACION						
FECHA Y HORA LOCAL DE LA OBSERVACION				EXTENSION DEL AREA AFECTADA		
Día	Mes	Año	Hora	Largo	Ancho	Sup
SITUACION GEOGRAFICA DEL CENTRO DE LA MANCHA						
LATITUD			LONGITUD			
DEMORA	DISTANCIA		PUNTO GEOGRAFICO			
DERIVA DE LA MANCHA	RUMBO:				VEL:	
APARIENCIA DE LA MANCHA (1)						
<input type="checkbox"/> Apenas visible en excelentes condiciones de luz			<input type="checkbox"/> Visible como una película plateada sobre el agua			
<input type="checkbox"/> Trazas de color más oscuro			<input type="checkbox"/> Bandas brillantes de color naranja, azul o verde			
<input type="checkbox"/> Bandas más oscuras de los mencionados colores			<input type="checkbox"/> Color muy oscuro			

(1) Tachar las definiciones que no procedan



ASPECTO DE LA MANCHA (1)			
<input type="checkbox"/> Superficie continua	<input type="checkbox"/> Bandas longitudinales	<input type="checkbox"/> Parches aislados	
NATURALEZA DE LA CONTAMINACION (1)			
<input type="checkbox"/> Petróleo crudo	<input type="checkbox"/> Combustible/aceite		
<input type="checkbox"/> Productos químicos	<input type="checkbox"/> Residuos sólidos		
<input type="checkbox"/> Origen biológico	<input type="checkbox"/> Desconocida		
DESCRIPCION DEL AGENTE CONTAMINANTE			
ORIGEN DE LA CONTAMINACION (1)			
<input type="checkbox"/> BUQUE	<input type="checkbox"/> TIERRA	<input type="checkbox"/> DESCONOCIDO	
IDENTIFICACION DE LA FUENTE DE CONTAMINACION			
CAUSA DE LA CONTAMINACION (1)			
<input type="checkbox"/> Colisión entre buques	<input type="checkbox"/> Colisión con objetos	<input type="checkbox"/> Naufragio	
<input type="checkbox"/> Descarga operativa	<input type="checkbox"/> Fallo sistemas	<input type="checkbox"/> Embarrancada	
<input type="checkbox"/> Fallo humano	<input type="checkbox"/> Explosión	<input type="checkbox"/> Desconocido	
CONDICIONES METEOROLOGICAS DE LA ZONA			
VIENTO		MAR	
Dirección	Fuerza	Dirección	Estado

(1) Tachar las definiciones que no procedan

