

 Puerto de Santander Autoridad Portuaria de Santander		ACCIDENTES Y RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL MA 0200.01
NORMATIVA	ASPECTO ASOCIADO	REQUISITOS MEDIOAMBIENTALES APLICABLES
Enmienda del capítulo XI -2 del Convenio SOLAS 74/78 (Resolución 2 de la Conferencia SOLAS 5/34, 1 de diciembre de 2002)	ACCIDENTES	<p>Cap. XI-1 Medidas especiales para mejorar la Seguridad Marítima XI-2 Medidas especiales para mejorar la Protección Marítima Parte A (mandataria) Qué es el PBIP? Parte B recomendaciones y guías para PBIP</p> <p>Ámbito de Aplicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Todos los buques de pasaje; incluidas las embarcaciones rápidas ➤ Todos los buques de carga por encima de las 500 TN de Registro Bruto, incluidas las embarcaciones rápidas. ➤ Plataformas móviles o de perforación ➤ Instalaciones portuarias que atiendan a dichos buques en sus rutas internacionales. <p>Requerimientos aplicables a las Instalaciones Portuaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Cumplir con los requerimientos de las secciones 5,14 y 18 de la parte A del código PBIP, teniendo en cuenta la parte B del mismo. <p>Cumplimiento del Código PBIP para las Instalaciones Portuarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Evaluación de las medidas de protección de sus instalaciones por la Autoridad competente o el Organismo de Seguridad autorizado por dicha autoridad competente ➤ Plan de Seguridad basado en la evaluación anteriormente mencionada ➤ Asignar un responsable de seguridad <p>Entrada en vigor a partir del 01/07/2004</p>
Convenio SOLAS 74/78 Enmiendas/2004 (Capítulos II-1, III, V, VII y XII) de 09/12/2004 (BOE 34, de 08/02/2007)	ACCIDENTES	<p>“Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en la mar”.</p> <p>Objetivo: evitar accidentes que atenten contra el ser humano y el ecosistema marino, mediante el control e inspección del estado del buque.</p>
Código Internacional para la gestión de la Seguridad (ISM)	ACCIDENTES	<p>Norma Internacional para la gestión medioambiental y de la seguridad cuyo objetivo es reducir los accidentes y episodios de contaminación del sector marítimo.</p> <p>Cada naviera deberá elaborar manuales y procedimientos cuyo contenido y cumplimiento son objeto de inspección y certificación por la Autoridad Marítima del Estado de la bandera.</p>
Convenio Internacional sobre	AGUAS MARÍTIMAS	Determina en su artículo 3, apartados 2 y 3, que tanto las instalaciones mar a dentro como los puertos

Cooperación, Preparación y Lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 30 noviembre de 1990 (ratificado por España el 3 de diciembre de 1993)		marítimos y las instalaciones marítimas de manipulación de hidrocarburos sometidas a jurisdicción de una de las partes del convenio deberán disponer de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos (los denominados “planes interiores de contingencias”). Establece en su artículo 6.2.a) que debe existir “un nivel mínimo de equipo pre-emplazado de lucha contra los derrames de hidrocarburos en función de los riesgos previstos y programas para su utilización”.
Instrumento de adhesión de España al Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Hecho en Londres el 15 de marzo de 2000.	ACCIDENTES SUSTANCIAS NOCIVAS Y PELIGROSAS	Cada Parte exigirá que todos los BUQUES que tengan derecho a enarbolar su pabellón lleven a bordo un PLAN DE EMERGENCIA para sucesos de contaminación. Los capitanes o personal a cargo del buque notificarán en la medida requerida. Cada Parte exigirá que las AUTORIDADES o empresas A CARGO DE PUERTOS marítimos e INSTALACIONES DE MANIPULACIÓN de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas sometidas a su jurisdicción dispongan de PLANES DE EMERGENCIA, coordinados con el sistema nacional establecido conforme a lo dispuesto en el artículo 4 y aprobados con arreglo a los procedimientos que determine la autoridad nacional competente.
Plan Nacional de Contingencias por contaminación Marina Accidental, Orden Comunicada del Ministerio de Fomento de 23 de febrero de 2001	ACCIDENTES	Desarrolla el Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Define los criterios de actuación ante episodios de contaminación, que pueden deberse a pequeñas contaminaciones o a grandes catástrofes. ➤ Adapta la respuesta a las normas de los Tratados y recomendaciones internacionales sobre la materia. ➤ Sienta las bases que permitan una acción coordinada y eficaz con los medios humanos y materiales adscritos a los diferentes planes que operan conjuntamente en un mismo suceso. ➤ Adecua la planificación a las especificidades de cada Estado.
Plan de Emergencia Interior del Puerto de Santander aprobado en el Consejo de Administración, de 9 de abril de 2003	ACCIDENTES	Define la organización de autoprotección y los métodos que deben ponerse en práctica en caso de emergencia con el fin de proteger a las personas, minimizar las consecuencias con el medio ambiente y los bienes (equipos, instalaciones, etc), alertar a los servicios públicos o privados de socorro, asegurar la coordinación con el Plan de Emergencia Exterior, asegurar la coordinación con los Planes de Emergencia Interior de las empresas concesionarias, informar a las autoridades competentes y restaurar la normalidad en la instalación entre otros. Este Plan es de obligado conocimiento por todo el personal de la APS y de aplicación para todo el personal que pueda encontrarse en el Puerto en el momento de ocurrir una emergencia.
Orden FOM 1144/2003 por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo	ACCIDENTES	Viene a desarrollar el art. 60 de la Ley 27/1992 sobre prevención de vertidos al mar. Regula los equipos de seguridad que deben llevar las embarcaciones de recreo y determina las normas para la prevención de los vertidos. Los equipos deben estar instalados antes del 12 de mayo de 2004
Real Decreto 253/2004 en el que se establecen medidas de	ACCIDENTES	Este Real Decreto recoge una serie de aspectos técnicos y administrativos que afectan a todas las operaciones con hidrocarburos que se realizan en nuestras costas y aguas, incluido el suministro de

<p>prevención y lucha contra la CONTAMINACIÓN en las operaciones de carga, descarga y manipulación de HIDROCARBUROS en el ámbito marítimo y portuario.</p>		<p>combustible a los buques. Asimismo establece la posibilidad de que la Capitanía Marítima imponga medidas especiales de garantía y protección del medio ambiente marino, condicionando las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos, cuando se aprecie que el buque que pretende realizar dichas operaciones no reúne las condiciones técnicas mínimas exigibles o su tripulación carece de la adecuada preparación, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales sobre la materia.</p> <p>Todas las empresas sujetas al ámbito de aplicación de la presente disposición, deberán:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Disponer de MEDIOS, propios o contratados, suficientes, para la prevención y lucha contra la contaminación, de acuerdo a lo establecido en este Real Decreto (art.1.3). ➤ Confeccionar, de acuerdo con lo establecido en el anexo I, en el plazo de seis meses, contados a partir de su entrada en vigor, un PLAN DE CONTINGENCIAS POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL (art.2.1). ➤ Confeccionar un ESTUDIO sobre la influencia de las condiciones meteorológicas y oceanográficas de la zona en la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos, con el doble objetivo, por un lado, de determinar los riesgos de accidentes o incidentes en las maniobras de los buques y en las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos, y por otro, de analizar la evolución y consecuencias de posibles derrames bajo distintas condiciones ambientales o de operación, todo ello en relación con los medios previstos de prevención y lucha contra la contaminación (art.2.2) <p>Medidas de prevención y lucha contra la contaminación en operaciones de suministro de combustible a los buques:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Las empresas suministradoras estarán obligadas a disponer de equipos, propios o contratados, de contención y recogida, adecuados a las características del suministro que se realice (art.7.1) ➤ Las empresas deberán presentar en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico estén realizando sus actividades, en el plazo de 6 meses, a la entrada en vigor de este Real Decreto, una MEMORIA DE LOS MÉTODOS Y SISTEMAS UTILIZADOS para llevar a cabo este servicio, que incluirá una propuesta de los medios de prevención y lucha contra la contaminación que se consideran necesarios en cada caso, así como el sistema de respuesta ante un derrame y su integración en el Plan interior de contingencias correspondiente (art.7.2) ➤ Cuando se trate de suministro de gasóleo a embarcaciones mediante un APARATO SURTIDOR situado en un muelle, la exigencia de medios de lucha contra la contaminación se limitará a disponer de MATERIAL ABSORBENTE en forma de barreras y paños en cantidad suficiente para cercar y recuperar los pequeños derrames que puedan producirse durante las operaciones de suministro (art.7.5) <p>Entrada en vigor a partir del 13/08/2004</p>
<p>Reglamento 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias</p>	<p>ACCIDENTES</p>	<p>El Presente Reglamento tiene por objeto instaurar y aplicar medidas comunitarias que mejoren la protección de los buques utilizados tanto en el comercio internacional como en el tráfico nacional, así como las instalaciones portuarias asociadas a los mismos, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados (art.1.1).</p> <p>Se entiende por “Medidas especiales para incrementar la protección marítima del Convenio SOLAS”, las enmiendas, que figuran en el ANEXO I del presente Reglamento, por las que se inserta el nuevo Capítulo</p>

		XI-2 en el Anexo del Convenio de SOLAS de la OMI, en su versión actualizada (art.2.1)
Libro blanco sobre responsabilidad ambiental, 9 de febrero de 2000	RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL	<p>El presente documento incluye una descripción de las principales características que podría presentar un régimen comunitario, como son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ su carácter no retroactivo (aplicación limitada a los daños futuros); ➤ cobertura tanto de los daños al medio ambiente (contaminación de lugares y daños causados a la biodiversidad) como de los daños tradicionales (daños corporales y daños materiales); ➤ ámbito de aplicación cerrado y vinculado al acervo comunitario de legislación medioambiental existente (la contaminación de lugares y los daños causados a la biodiversidad sólo quedarían incluidos cuando sean resultado de una actividad peligrosa o potencialmente peligrosa, regulada por la legislación comunitaria); ➤ cobertura de los daños a la biodiversidad en la medida en que ya esté protegida por la red Natura 2000; ➤ responsabilidad objetiva por los daños derivados de actividades inherentemente peligrosas, responsabilidad basada en la culpa cuando los daños se deriven de una actividad no peligrosa; ➤ admisión de eximentes y atenuantes comunes, alivio de la carga de la prueba para el demandante y medidas de reparación equitativa por parte del demandado; ➤ responsabilidad centrada en la persona o empresa que ejerce el control sobre la actividad que causa el daño; ➤ criterios para evaluar y tratar diversos tipos de daño; ➤ obligación de destinar las compensaciones abonadas por el contaminador a la restauración del medio ambiente; ➤ planteamiento que de mayor facilidad de acceso a la justicia en los casos de daños al medio ambiente; ➤ coordinación con los convenios internacionales; ➤ garantía financiera para las responsabilidades a que pueda haber lugar, en colaboración con los mercados.
Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Ambiental (Transpone la Directiva 35/2004)	RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL	<p>Regula la responsabilidad de los operadores de prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales, de conformidad con los principios de prevención y de “quien contamina paga” (art.1).</p> <p>Aplicable a la totalidad de las actividades empresariales o profesionales. Establece obligaciones que varían en función de los siguientes criterios: tipo de actividad, clase de medida a adoptar (prevención, evitación o reparación) y naturaleza de la responsabilidad en la que se pueda incurrir.</p> <p>Principales obligaciones derivadas de la Ley:</p> <p>En relación a la reparación de daños ya producidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para las empresas incluidas en el Anexo III, se aplica la Responsabilidad Objetiva (deberá reparar los daños y sufragar los costes siempre sin valorar si hay dolo, culpa o negligencia). • Para las empresas no incluidas en el Anexo, se aplica la Responsabilidad Subjetiva (deberá reparar los daños y sufragar los costes sólo si existió dolo, culpa o negligencia). <p>En relación a la prevención de daños:</p> <p>Obliga a los operadores que adopten todas las medidas de prevención que resulten necesarias ante un supuesto de amenaza de daño al medio ambiente. Aplica la Responsabilidad Objetiva de alcance sectorial</p>

		<p>más amplio.</p> <p>En el caso de la Garantía Financiera: es obligatoria para las actividades incluidas en dicho anexo. No es obligatoria para las que no están incluidas. Exigible a partir del 30 de abril de 2010.</p> <p>Los operadores obligados a disponer de una Garantía Financiera, cuya actividad sea susceptible de ocasionar daños cuya reparación se evalúe por una cantidad comprendida entre 300.000 y 2.000.000 de euros, quedarán exentos de dicha obligación en el caso de estar certificados en ISO 14001 o EMAS.</p> <p>La metodología para la evaluación económica de la reparación de los daños medioambientales se determinará mediante Real Decreto antes del 31 de diciembre de 2008.</p>
--	--	--