

PLAN INTERIOR MARÍTIMO DEL PUERTO DE CEUTA

El **Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario**, ha constituido hasta 2013, la normativa específica aplicable a nivel nacional en el ámbito de la contaminación marina accidental, estableciendo entre otros requisitos la obligación de los puertos marítimos dispusiesen de un **Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA)**, que debe ser complementado por un “Estudio de Condiciones Ambientales, Meteorológicas y Oceanográficas en la Zona en la Evolución de Posibles Vertidos de Hidrocarburos

En cumplimiento de esta disposición, la Autoridad Portuaria de Ceuta elaboró su correspondiente **Plan Interior de Contingencias por Contaminación Marina Accidental y Estudio de Condiciones Ambientales, Meteorológicas y Oceanográficas en la Zona en la Evolución de Posibles Vertidos de Hidrocarburos** en Febrero de 2005, que posteriormente fueron actualizados en Junio de 2009 y enero de 2014 para recoger algunas modificaciones producidas en las instalaciones.

Pero no son el petróleo y sus derivados las únicas sustancias peligrosas que se transportan por vía marítima. Existe un buen número de otras sustancias, agrupadas por la Organización Marítima Internacional (International Maritime Organisation – IMO – dependiente de la ONU) según el tipo de transporte:

- Transporte de productos a granel: productos químicos (ácido sulfúrico, fosfórico, nítrico, clorhídrico, sosa cáustica y amoniaco), melaza y alcoholes, aceites vegetales (soja, palma, girasol, etc.), productos petroquímicos (benceno, xileno, fenol, estireno, etc.), etc.
- Transporte de productos en contenedores: gases tóxicos, líquidos inflamables, sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos, materias tóxicas e infecciosas, materias corrosivas, etc.

A efectos de cubrir este vacío legal con respecto a vertidos accidentales de otras sustancias distintas de hidrocarburos, se publicó en enero de 2013 el **Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina**.

El aspecto más relevante de esta nueva disposición legal lo constituye el hecho de que introduce, conforme al **Protocolo sobre Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, (OPRC.HNS 2000)**, la necesidad de que los Planes Interiores de Contingencias por Contaminación Marina Accidental (PICCMA) consideren sucesos de contaminación marítima, tanto accidental como deliberada, de **cualquier sustancia nociva y potencialmente peligrosa para el medio marino, distinta de hidrocarburos**.

A efectos prácticos, este Real Decreto introduce modificaciones de carácter organizativo y operativo a nivel de organigrama de emergencia, participación de los diferentes organismos nacionales involucrados, estructura y jerarquía de planes de contingencias a nivel local, regional, nacional e internacional, contenido y procedimiento de aprobación de estos planes contingencias que, en el ámbito portuario, pasan a denominarse **“Planes Interiores Marítimos”**.

Posteriormente, con la publicación de la ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, se altera de forma significativa el esquema de atribuciones y competencias en la actuación e intervención ante una contingencia.

De este modo, en la disposición final tercera, dos, una modificación del apartado 3 del artículo 62 del Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, indicando que:

“Las Autoridades Portuarias serán los organismos competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen, así como de la limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan.”

Por tanto, esta nueva redacción hace extensiva la responsabilidad de las Autoridades Portuarias a la zona II del Puerto, lo que lleva a incluir en el objeto del presente documento la zonas II de aguas del Puerto, en colaboración con Capitanía Marítima conforme al marco de atribuciones de cada entidad, a diferencia de lo establecido hasta ahora por el Real Decreto 1695/2012, que se cernía exclusivamente a la zona I de las aguas del Puerto.

Con este fin, se ha elaborado conforme al contenido y estructura que establece el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, un **Plan Interior Marítimo**, que contemple también los requisitos establecidos por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, pudiéndose considerar que este documento constituye el Plan Interior Marítimo del Puerto de Ceuta en relación a los sucesos de contaminación marina accidental de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.