

## **Puertos y contaminación marina: la respuesta a los accidentes en las infraestructuras portuarias**

Los puertos, especialmente los grandes, son infraestructuras complejas en las que existen grandes concentraciones de actividad portuaria y tráfico marítimo . En ellos, frecuentemente, conviven grandes embarcaciones con avanzada tecnología y tripulaciones muy profesionalizadas, con otras, más pequeñas, menos avanzadas y en ocasiones, patronadas por tripulaciones menos capacitadas.

En los puertos, la concentración de embarcaciones con diferentes perfiles y el elevado número de operaciones con sustancias potencialmente peligrosas incrementa los riesgos de sufrir accidentes. Éstos, dada su naturaleza, pueden tener graves consecuencias para los puertos, sus instalaciones, el entorno y las personas involucradas.

Con el propósito de combatir estas situaciones, las instituciones afectadas, con el Ministerio de Fomento a la cabeza, han impulsado la creación de planes de actuación. Este esfuerzo se regula en un marco normativo al que deben adaptarse los planes de contingencia de las autoridades afectadas: Capitanías Marítimas, Autoridades Portuarias y Administraciones locales y autonómicas. Es el llamado Sistema Nacional de Respuesta (Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre 2012).

El Sistema Nacional de Respuesta normaliza y regula los planes de actuación en caso de los posibles accidentes que puedan producirse en el entorno de los puertos e instalaciones afines; e incluyen la organización del conjunto de medios humanos y materiales disponibles y los procedimientos de actuación previstos.

En el mar y especialmente en los puertos e instalaciones afines, se producen gran número de operaciones de carga y descarga de hidrocarburos y en menor número de otros productos potencialmente peligrosos. Estas maniobras pueden dar lugar a derrames o vertidos que, a su vez, suelen ser los principales accidentes responsables de la llamada contaminación marina accidental. Los planes de contingencia responden exclusivamente a este tipo de accidentes con vertido. Los accidentes que no implican vertido se tratan en los denominados planes de autoprotección.

Por lo tanto todo este esfuerzo de los planes de contingencia tiene el doble propósito de prevenir accidentes que originen vertidos de sustancias peligrosas para el medio marino y, si se produjeran, abordarlos de manera eficiente y segura, minimizando el impacto en el entorno.

Como hemos explicado el Sistema Nacional de Respuesta unifica y coordina las respuestas de la autoridad portuaria, la capitanía naval y la administración civil territorial. En lo referente a las primeras, la normativa establece la

exigencia de desarrollar un procedimiento de actuación denominado Plan Interior Marítimo, también conocido por su acrónimo PIM.

Los PIM son la evolución natural de los llamados PICCMA (Plan Interior de Contingencias por Contaminación Accidental) todavía vigentes en algunas instalaciones. Ambos planes regulan los requisitos en materia de lucha de la contaminación marina, terrestre y atmosférica, en las zonas de servicio de los puertos o de las zonas bajo el gobierno de la autoridad portuaria correspondiente, También regulan la coordinación entre los diversos agentes implicados: autoridad portuaria, capitanía marítima, Sasemar y las concesiones e instalaciones afectadas.

La principal diferencia entre uno y otro es que los PIM responden de manera homogénea a los posibles accidentes: amplían el alcance de sustancias objeto de los mismos, unifican el grado de respuesta a un mismo criterio de riesgo (probabilidad y coste) y define exactamente los protocolos de coordinación entre las diferentes administraciones. Estos aspectos estaban presentes en los PICCMA en función de las necesidades y sensibilidades de cada autoridad portuaria, pero en los PIM se abordan de modo más explícito y estructurado.

- Prevenir y controlar las situaciones de riesgo de accidentes, reduciendo el número de emergencias.
- Minimizar de forma segura las consecuencias y los daños a las instalaciones afectadas y al entorno.
- Informar a las autoridades y a la población.

Todos estos esfuerzos no son privativos de nuestro país. La importancia de la seguridad en los puertos, especialmente en lo relativo a la contaminación marina por derrames accidentales de sustancias contaminantes ha dado lugar a normativas internacionales específicas. Merece una mención especial, las disposiciones del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC '90), ratificada por el Estado Español.