

***Capítulo II***  
***Fundamentos Técnicos***  
***y Jurídicos***



# *Índice Capítulo II*

## **CAPÍTULO II. FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS**

1. INTRODUCCIÓN .....	63
2. DELIMITACIÓN Y TIPIFICACIÓN DE LAS UNIDADES DE GESTIÓN ACUÁTICA PORTUARIAS ..	64
3. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES .....	66
4. VIGILANCIA DE LA CALIDAD AMBIENTAL .....	67
5. GESTIÓN DE EPISODIOS CONTAMINANTES .....	68

## I. INTRODUCCIÓN

En los últimos años, distintas Administraciones y Organismos, tanto del ámbito nacional como internacional, han optado por promover políticas de protección ambiental con el objeto de establecer una estrategia común de desarrollo sostenible. La protección de los ecosistemas acuáticos no ha sido una excepción a esta tendencia. Estas políticas están dando lugar a la existencia de un conjunto emergente de normas legales cada vez más específico y complejo en sus requerimientos que, en muchos casos, resulta de aplicación a las aguas marinas en general y, por tanto, también a las aguas portuarias. Tanto normas internacionales, como europeas, estatales y autonómicas tienen incidencia en esta materia, coexistiendo aquéllas que regulan aspectos generales de política ambiental con otras que regulan específicamente los requerimientos de calidad de las aguas marinas. A éstas hay que añadir las que tratan indirectamente los temas de calidad, como son, entre otras, las que regulan los puertos y sus actividades, las relativas a la tutela de espacios naturales de especial protección, a las costas o al desarrollo de las actividades pesqueras.

En el ámbito portuario, la complejidad y diversidad de la problemática ambiental está determinada por las peculiaridades propias de cada puerto. Aspectos como su ubicación, las actividades realizadas y las interacciones surgidas por la confluencia de éstas con otros usos desarrollados en su entorno marcan el tipo de actuaciones requeridas para mejorar su calidad ambiental. En cualquier caso, hoy en día los puertos se encuentran integrados desde un punto de vista económico, social y ambiental dentro de núcleos de población de cuya influencia no pueden sustraerse. Por ello, en los últimos años se ha observado una tendencia a la reordenación de los espacios portuarios, de modo que, al tiempo que tienden a potenciar sus actividades, planifican la optimización de las mismas para minimizar los conflictos de usos o interferencias con el entorno en el que se encuentran, tratando de adaptarse a los requerimientos de la sociedad en lo referente a la conservación del medio y al planteamiento de un desarrollo sostenible.

Esta convivencia de usos en el entorno portuario se ha traducido en una fuerte presión sobre el medio acuático, que debe ser gestionada mediante herramientas adecuadas y adaptadas a sus propias peculiaridades. En este escenario destaca la aprobación de la Directiva Marco del Agua, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas, ya que supone un acto jurídico que sirve de referente para el desarrollo de toda la normativa aplicable a la protección de los ecosistemas acuáticos europeos, tanto de aguas superficiales (continentales, transición y costeras) como de aguas subterráneas, y que, por tanto, tiene efectos directos en las aguas portuarias. Los efectos de dicha Directiva, cuya trasposición al ordenamiento jurídico español se inició a través de la Ley 62/2003 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, se traducen en enfoques conceptuales, normativos, políticos y sociales dirigidos a profundizar en la gestión integral de los sistemas acuáticos con el objetivo de permitir un uso sostenible de los mismos, protegiendo su calidad y previniendo su deterioro.

Posteriormente, el RD 125/2007 (modificado por el RD 266/2008 y el RD 29/2011) y el RD 126/2007 fueron las herramientas legales encargadas de fijar el ámbito territorial y de regular la composición, funcionamiento y atribuciones de sus órganos de representación. Por su parte, el reglamento de Planificación Hidrológica (RD 907/2007, modificado por el RD 1161/2010) y la IPH mediante la Orden ARM/2656/2008 establecieron las normas para el marco de regulación de: el análisis de las presiones ambientales a las que están sometidas las masas de agua; la estimación de los impactos; la evaluación del estado químico y ecológico de las mismas; y, el cálculo del uso económico que se hace de esa agua.

A estos efectos, los puertos quedan completamente incorporados al ámbito espacial de una Demarcación Hidrográfica (DH), figura establecida como la unidad territorial de referencia para la gestión de los sistemas acuáticos, a través del denominado Comité de Autoridades Competentes y de los Consejos de Agua de la Demarcación. A este órgano de coordinación entre las distintas administraciones que tienen competencias concurrentes en materias o espacios con relación en la gestión de las aguas de la DH, y del que forman parte las Autoridades Portuarias y las Capitanías Marítimas (directamente o por representación), se le ha dotado de competencias en el proceso planificador y en todos aquellos aspectos relativos a la protección de las aguas, con el principal objetivo de garantizar una adecuada aplicación de los requerimientos exigidos en la normativa.

Esta política de protección del medio marino ha sido respaldada con la aprobación de la Decisión 2850/2000, por la que se establece un marco comunitario de cooperación en el ámbito de la contaminación marina accidental o deliberada. Dicha Decisión aboga por apoyar y complementar los esfuerzos de los Estados miembros a nivel local, regional y nacional para la protección del entorno marino y del litoral y contribuir a la mejora de la capacidad de respuesta de los Estados miembros en caso de accidentes relacionados con sustancias peligrosas. Alcanzar una meta de esta envergadura ha supuesto una reestructuración conceptual y de procedimientos, que, si bien es compleja, ha sido necesaria para alcanzar un equilibrio entre los usos del medio acuático y su sostenibilidad.

Con todo ello, el objetivo último de este nuevo planteamiento es establecer un marco de referencia común a todas las masas de agua comunitarias, que sirva de base para normalizar los procedimientos de diagnóstico y puesta en marcha de medidas para mantener o mejorar la calidad de los sistemas acuáticos.

Dado que la DMA es la herramienta más importante de gestión de los sistemas acuáticos, se hace necesario acercar conceptual y metodológicamente esta Recomendación a las directrices marcadas por la misma. Esta intención se incorpora en la ROM 5.1-13, de *Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias*, dirigida a la gestión integral de la calidad de los sistemas acuáticos portuarios, en la que se combinan los requerimientos para la evaluación de su calidad ambiental con la evaluación de los riesgos susceptibles de alterar la misma.

## 2. DELIMITACIÓN Y TIPIFICACIÓN DE LAS UNIDADES DE GESTIÓN ACUÁTICA PORTUARIAS

De acuerdo con los principios de la DMA, se establecen como unidades mínimas de gestión las masas de agua, cuerpos significativos, bien diferenciados y perfectamente delimitados, en los que se incluye tanto la columna de agua como sus fondos y las diferentes comunidades asociadas a éstos. No obstante, la escala de trabajo de esta norma comunitaria se corresponde con un ámbito geográfico supra-regional. Por tal motivo, la visión de la gestión de los sistemas acuáticos que plantea la DMA puede resultar insuficiente para tratar de forma adecuada los elementos que presentan problemáticas específicas o que requieren un ámbito más detallado de gestión. Entre éstos se encuentran los puertos, elementos singulares de los sistemas acuáticos costeros cuya actividad requiere una gestión ambiental adaptativa.

Esto significa que la dimensión de las masas de agua que gestiona la Directiva, tal y como se han definido en los diferentes Planes Hidrológicos de Cuenca (PHC), es lo suficientemente grande como para que en ella los puertos representen una actividad global, cuya singularidad puede ser difícilmente reconocible. En el mejor de los casos, los puertos llegan a constituir por sí mismos una única masa de agua muy modificada, pero también podrían formar parte de una gran masa de agua en la que no tendrían ningún reconocimiento adicional.

En contrapartida, el ámbito de aplicación de la ROM 5.1 queda enmarcado por las Zonas de Servicio Portuario, lo cual permite su tratamiento como zonas sujetas a un ordenamiento especial que debe ser reconocido. Por tanto, en su conjunto, la ROM 5.1 representa un instrumento que permite realizar un análisis detallado de los diferentes aspectos requeridos en la DMA (análisis de presiones e impactos, estado ecológico, programas de medidas) a una escala de trabajo mucho menor. Dicha interacción, lejos de ser contradictoria, refleja la existencia de objetivos iguales asociados a las dos escalas de trabajo, cuya diferenciación debe promoverse y valorarse como un activo importante para la gestión portuaria.

Debido a la estrecha relación conceptual entre la DMA y la ROM 5.1, muchas de las consideraciones establecidas en este instrumento de gestión fueron incorporadas en la IPH, normativa de rango estatal promulgada por el gobierno español, con el fin de establecer criterios homogéneos para la aplicación de la DMA. Dichas consideraciones se refieren, lógicamente, a las masas de agua muy modificadas por la presencia de puertos. En este contexto, la IPH plantea que, a nivel de los puertos españoles de titularidad estatal, las Zonas I y aquellas partes de la Zona II donde existan canales de acceso o en las que se desarrollen tareas de dragado de mantenimiento tendrán que identificarse, de forma preliminar, como masas candidatas a ser designadas como muy modificadas. Esta calificación provisional deberá verificar, posteriormente, que los beneficios derivados de las características artifi-

ciales o modificadas de la masa de agua no puedan alcanzarse razonablemente, debido a las posibilidades técnicas o a costes desproporcionados, por otros medios que constituyan una opción ambiental significativamente mejor.

No obstante, en muchas ocasiones, esta metodología, basada fundamentalmente en una delimitación administrativa (Zona I – Zona II), podría no reflejar adecuadamente ni la realidad física del ámbito portuario, ni su realidad socioeconómica (Delimitación de Espacios y Usos Portuarios). Por tal motivo, puesto que la ROM 5.1 y las Demarcaciones Hidrográficas (DH) manejan escalas de análisis distintas, no necesariamente las masas de agua propuestas a través del procedimiento metodológico que plantea la ROM 5.1 habrán de coincidir con las propuestas por cada órgano de cuenca. Por tanto, es preciso tener en mente que los criterios de delimitación y tipificación recogidos en la ROM 5.1 representan un medio para reconocer la diversidad de espacios dentro del ámbito portuario, con el objeto de aplicar medidas específicas e individualizadas de evaluación y gestión a aquellas partes de la ZSP que así lo requieran, independientemente de que, en el ámbito de la DMA, se pueda reconocer el puerto como una masa de agua única.

En este sentido, las masas de agua establecidas en la ROM 5.1 se corresponden más con *unidades de gestión* que con *masas de agua* sensu DMA. Por tal motivo, a efectos de la aplicación de esta Recomendación, las unidades mínimas de gestión se definen como *Unidades de Gestión Acuática Portuarias* (UGAP). Éstas permiten llevar a cabo una gestión a medida y al nivel de detalle que se considere más apropiado en cada caso particular, es decir, fomenta la adecuación del establecimiento de las masas de agua de acuerdo con las características y necesidades de cada puerto. Esta diferenciación permite que una masa de agua (DMA) pueda segregarse en varias UGAP más compatibles con las dimensiones y actividades portuarias, lo cual, permite llevar a cabo una gestión ambiental más específica que, en consecuencia, resulta también más eficiente.

De este modo, la diferencia de escalas de trabajo entre la DMA y la ROM 5.1 implica que mientras, para la primera, el puerto representa una presión, para la segunda, las presiones se relacionan con cada una de las emisiones que afectan la ZSP. De este modo, al analizar la calidad de las aguas portuarias bajo este nuevo prisma, es posible realizar la identificación, valoración y gestión específica de aquellas problemáticas que puedan poner en riesgo el cumplimiento de la Directiva.

En este sentido, dado que las áreas definidas por la zonificación de usos y actividades del medio acuático se caracterizan por ser unidades sometidas a un mismo tipo de presión, las condiciones imperantes en las mismas pueden ser consideradas homogéneas. Por ello, a efectos de esta Recomendación y de acuerdo a las peculiaridades asociadas a las zonas portuarias, los límites de las UGAP se establecerán en función de los usos del medio acuático, de las peculiaridades físicas o fisiográficas y de las condiciones hidrodinámicas más relevantes.

Estos usos, a los que están sometidos los sistemas acuáticos, son factores de presión que, en última instancia, pueden generar impactos sobre los hábitats marinos. Dicha circunstancia pone de manifiesto la incidencia real que la actividad humana tiene sobre la calidad de los sistemas acuáticos y, por lo tanto, la necesidad de adecuar sus objetivos ambientales a los condicionantes externos a los que se encuentran sometidos. Esta filosofía de trabajo no es sino el reflejo de la estrategia propugnada por la Comisión Europea para la protección y conservación del medio marino, según la cual dicha protección debe partir de la identificación de los factores de presión que actúan sobre el medio acuático. Su aplicación a la ROM 5.1 ha supuesto, por lo tanto, la necesidad de considerar con especial atención las UGAP que, por estar sometidas a usos de especial relevancia económica y social, estén en posibilidad de adaptar sus objetivos ambientales a unos más coherentes con sus características hidromorfológicas, con los usos desarrollados en ellas y con los impactos producidos por dichos usos.

Con el fin de que los objetivos ambientales, además de ser adecuados a los usos, recojan objetivamente la variabilidad natural que en términos físicos, químicos e hidromorfológicos caracteriza a los sistemas acuáticos, la tipificación de las UGAP va dirigida a reducir la heterogeneidad del medio mediante la fragmentación de las masas de agua en una serie de tipos de UGAP. Con este propósito, se introduce en el proceso de tipificación los denominados descriptores, variables determinantes y discriminatorias de dichas características.

La necesidad de que las UGAP dispongan de un procedimiento de clasificación y evaluación del medio que haga compatible el mantenimiento de su calidad con las actividades portuarias, en el que se pongan en evidencia sus singularidades, justifica por sí misma la necesidad de establecer unos descriptores adecuados para ello. Los

estudios al respecto consideran que si bien la variabilidad del medio debería ser representada por una combinación de descriptores biológicos, físicos, químicos, etc., son los descriptores físicos los que mejor reflejan la complejidad y heterogeneidad propia de las zonas portuarias. La consecuencia directa ha sido la utilización de la salinidad como un descriptor de la influencia de las aguas continentales en la estructura y distribución de las comunidades marinas, que diferencia las zonas costeras y estuarinas para cualquier UGAP, independientemente de su clasificación posterior como natural o muy modificada. De forma adicional, con el objeto de poner en evidencia las peculiaridades asociadas a las UGAP muy modificadas, se ha optado por un descriptor hidromorfológico, como es el tiempo de renovación, factor representativo de los procesos de transporte, directamente relacionado con los procesos de contaminación de las masas de agua.

En definitiva, la subdivisión de una masa de agua en varias UGAP responde a la conveniencia de trabajar con unidades de gestión de menor tamaño, sin embargo esta Recomendación establece el principio de que son las Autoridades Portuarias quienes deben diseñar su propio sistema de gestión, de acuerdo a sus necesidades y requerimientos.

### 3. EVALUACIÓN Y GESTIÓN DE RIESGOS AMBIENTALES

La calidad de los sistemas acuáticos litorales en las áreas portuarias es consecuencia de las actividades y de los usos que se desarrollan en su entorno. La interacción de posibles influencias dificulta, en numerosas ocasiones, la identificación precisa de los peligros ambientales existentes en el medio acuático de la ZSP y, en consecuencia, su resolución. Resulta, por lo tanto, necesario implementar un procedimiento de evaluación que permita discriminar, con la mayor certeza posible, los orígenes y efectos de los distintos peligros, con el fin de proceder a una gestión más adecuada.

Cabe destacar que toda evaluación del riesgo tiene una importante incertidumbre asociada a distintos factores (limitación del conocimiento científico, escasez de fuentes de información, existencia de distintas y a veces contradictorias percepciones de los riesgos existentes y de su gravedad, etc.). Por ello, los criterios en los que se fundamenta, tales como las hipótesis científico-técnicas, los condicionantes administrativos que estén en vigor en cada momento, las fuentes de información y su trazabilidad, entre otros, deberán documentarse adecuadamente, con el fin de permitir su actualización y revisión.

En la actualidad, los riesgos ambientales y las responsabilidades asociadas a ellos son un asunto de creciente interés en organizaciones e instituciones de todo tipo. El Comité Técnico ISO/TC 207 *Gestión ambiental* en los últimos años ha adaptado la Norma UNE 150008-EX para la evaluación ambiental de emplazamientos y organizaciones. Dicha norma, sobre *Análisis y evaluación del riesgo ambiental*, publicada en el 2000, presenta una metodología general para identificar, analizar y evaluar el riesgo de las distintas actividades industriales y comerciales.

En el ámbito europeo, el riesgo ambiental está considerado dentro del Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental. También en la Directiva 96/61/CE del Consejo, relativa a la prevención y al control integrado de la contaminación (IPPC), el concepto de riesgo ambiental tiene importancia a la hora de autorizar nuevas actividades. Otras normas de aplicación son el Reglamento (CEE) nº793/93, sobre evaluación y control del riesgo de las sustancias existentes, y la Directiva 93/67/CEE, por la que se fijan los principios de evaluación del riesgo, para el ser humano y el medio, de las sustancias notificadas de acuerdo con la Directiva 67/548/CEE. Posteriormente, en el 2003, la Comisión Europea desarrolló un documento guía en el que se fijaban diferentes directrices para la aplicación de la Directiva 93/67/CEE.

La evaluación del riesgo ambiental está constituida por dos etapas principales: el *análisis del riesgo* y la *valoración del riesgo*. El análisis del riesgo representa el proceso mediante el cual se lleva a cabo la identificación de los peligros y se estima su riesgo. Mediante la *identificación* se reconoce su existencia y se definen sus características. Por otra parte, la *estimación del riesgo* implica la descripción de la naturaleza y magnitud de éstos, mediante la determinación de la probabilidad de ocurrencia, la vulnerabilidad del medio y las consecuencias que pueden derivarse de la materialización de un peligro. Para ello, se integra la información recabada en la etapa anterior junto

con las características del medio o el sistema ecológico afectado por el peligro.

Atendiendo a la precisión en la selección de las medidas a adoptar, los métodos utilizados para la estimación del riesgo se clasifican en dos categorías: métodos cualitativos y métodos cuantitativos. Ambas metodologías han iniciado su proceso de normalización mediante la publicación de la norma UNE 150008-EX. En esta Recomendación se propone un método semicuantitativo basado en la citada norma.

Por otro lado, esta estimación del riesgo puede realizarse mediante los siguientes enfoques o modelos:

- ◆ Tolerancias: valoración y clasificación de las emisiones mediante índices que tabulan la tolerabilidad del riesgo.
- ◆ Instrumental: monitorización y estimación de las tendencias de los indicadores ambientales y sus umbrales, tanto en magnitud como en su persistencia en el medio.
- ◆ Económico-probabilístico: cuantificación probabilista y económica del riesgo, tanto de la cadena de consecuencias ambientales como de aquéllas que afecten al conjunto de la explotación y su cadena de suministro.

En esta Recomendación se desarrolla el primer modelo de estimación del riesgo (tolerancias) a través de una metodología básica para estimar de forma homogénea y estandarizada el valor del riesgo ambiental, como paso previo al análisis de la tolerabilidad del mismo y al establecimiento de medidas para su eliminación, corrección o prevención.

No obstante, debe indicarse que en aquellos casos en los que se disponga de redes de monitorización y predicción, es adecuada la aplicación de los modelos de estimación del riesgo instrumental y el desarrollo de herramientas para la gestión del riesgo en el marco de la fiabilidad de las predicciones de los agentes del medio. En el caso de que dispongamos de registros temporales de las variables ambientales, estadísticamente representativos, y datos de las consecuencias económicas de los vertidos en el conjunto de las actividades afectadas por fallos o paradas en sus subsistemas económicos, será conveniente la aplicación de los modelos de estimación del riesgo económico-probabilístico, los cuales se exponen en la *Guía práctica para el cálculo del riesgo mediante métodos probabilísticos en la ingeniería marítima y portuaria* (en fase de redacción en el momento de la publicación de esta Recomendación).

Una vez estimado el riesgo, para su *valoración* se establece el criterio de tolerabilidad, el cual constituye una labor que debe realizarse a partir de los resultados obtenidos en el proceso de estimación, mediante la utilización de una escala previamente definida. La valoración del riesgo de los distintos peligros debe ser comunicada en términos comprensibles a los gestores para que éstos decidan las medidas que deben adoptarse.

Posteriormente a la evaluación se realiza la *gestión del riesgo*, en la cual se proponen las medidas preventivas y correctoras que deben ser aplicadas para poder reducir dicho riesgo. En este sentido, para cada una de las medidas aplicables a la corrección de los diferentes riesgos debe realizarse un estudio detallado con el fin de ser evaluadas, ya que, la adopción de ciertas medidas deberá estar justificada tanto por su coste como por sus características específicas. Finalmente, realizada la evaluación de cada una de las medidas, se establece un orden de prioridades entre las medidas que pueden ser aplicadas.

## 4. VIGILANCIA DE LA CALIDAD AMBIENTAL

La vigilancia, entendida como la observación continuada y sistemática de los componentes de los ecosistemas marinos, es la base sobre la que se asienta la gestión de la calidad de los sistemas acuáticos. Si esta información se obtiene a lo largo de períodos de tiempo suficientes para determinar los rangos de variación y las tendencias de los indicadores, proporciona un conocimiento del medio imprescindible en cualquier proceso de toma de decisiones.

En el ámbito de la normativa europea, el concepto de vigilancia integral de los sistemas acuáticos fue introducido por la DMA, norma que enfatiza la importancia del “seguimiento del estado de las aguas superficiales, del estado de las aguas subterráneas y de las zonas protegidas”. De este modo, los nuevos planteamientos en materia de medio ambiente propugnados a nivel comunitario han transformado el concepto clásico de *calidad del agua*, compuesto de normas sectoriales (aguas de baño, zonas de producción de moluscos, vertidos...) y criterios específicos (bacteriológicos, biológicos, físicos y químicos), en un nuevo término que se ha dado en llamar *Potencial ecológico* de las masas de agua muy modificadas y *Estado ecológico* de las masas de agua naturales.

En la ROM 5.1, la *calidad ambiental* de las unidades de gestión combina procedimientos establecidos en la IPH, en los Planes Hidrológicos de Cuenca y en el RD 60/2011, sobre las Normas de Calidad Ambiental (NCA) en el ámbito de la política de aguas, con procedimientos desarrollados específicamente para responder a las singularidades portuarias. La *calidad ambiental de las unidades de gestión muy modificadas* se aborda a través de un sistema de valoración que refleja el funcionamiento de los sistemas acuáticos y que integra indicadores de la calidad biológica, de la calidad físico-química del agua y del sedimento y de la calidad química. La IPH fue la primera normativa que reconoció explícitamente las particularidades de las aguas portuarias y la importancia de considerar los sedimentos en la valoración de la calidad. Como no podía ser de otra forma, ROM 5.1-13 ha recogido ese testigo y ha dotado al sedimento de un papel relevante en la valoración de la calidad ambiental.

En espacios portuarios, las alteraciones hidromorfológicas derivadas de su configuración física, junto con el tipo de actividades propias y ajenas y de usos desarrollados en su entorno, favorecen la intensificación de los procesos de sedimentación y de contaminación gradual de sus fondos. La respuesta de los fondos a las presiones antrópicas está determinada por el hecho de que los contaminantes más tóxicos y persistentes (valorados en la calidad química) y los compuestos orgánicos (valorados en la calidad físico-química del sedimento) pueden acumularse o quedar retenidos en las partículas de sedimento quedando, en ciertas condiciones, sometidos a la dinámica de absorción de los organismos acuáticos que, a medio y largo plazo, pueden manifestar sus efectos.

La preocupación por este tipo de contaminación motivó la publicación, en el año 2008, de la Directiva 2008/105/CE, que estableció las NCA para las sustancias prioritarias y para otros contaminantes, y en el año 2009 de la Directiva 2009/90/CE, con las especificaciones técnicas del análisis químico y del seguimiento del estado de las aguas. Su transposición al ordenamiento jurídico español se produjo mediante el RD 60/2011, norma que constituye la referencia legislativa en relación con los aspectos relacionados con la calidad química del agua y del sedimento. En esta norma se recogen las NCA de las sustancias prioritarias, preferentes y otros contaminantes, y se establece la posibilidad de proponer NCA para sedimentos. Tal y como ya se ha indicado, un objetivo importante de la ROM 5.1 es valorar la incidencia de los usos y actividades en el sedimento. Por ello, en la valoración de la calidad química, el cumplimiento de las NCA para el agua se ha completado con la evaluación en el sedimento de las sustancias prioritarias *a priori* más estrechamente relacionadas con la actividad portuaria como son los metales pesados e hidrocarburos aromáticos policíclicos.

## 5. GESTIÓN DE EPISODIOS CONTAMINANTES

Un episodio contaminante está asociado con cualquier emisión contaminante que puede producir una reducción de la calidad de una UGAP, tanto si la reducción es producida de forma accidental, como si lo hace de forma gradual.

Las emisiones contaminantes que disminuyen la calidad de forma drástica se enmarcan dentro de lo que el RD1695/2012 define como “suceso de contaminación marina”. El riesgo potencial de que se produzcan episodios contaminantes o, lo que es lo mismo, sucesos de contaminación marina accidental, en las diferentes actividades (portuarias y no portuarias) desarrolladas en los Puertos (operaciones de carga y descarga, trasbordo y manipulación de mercancías a bordo de los buques y en los terminales, rotura de una instalación, etc.) hace necesario contar con medios de lucha contra la contaminación que, por una parte, reduzcan en lo posible los riesgos de derrame y, por otra, garanticen niveles de respuesta rápidos y efectivos.



El reconocimiento del elevado nivel de riesgo asociado a los derrames accidentales de algunas sustancias peligrosas se ratificó mediante la firma, en el año 1990, del Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos. Dicho documento introdujo por vez primera la conveniencia de desarrollar un Plan Nacional de Contingencia, complementado con Planes de Contingencia específicos para buques, empresas explotadoras mar adentro, instalaciones de manipulación, etc., dirigidos a prevenir la contaminación por hidrocarburos y evaluar la naturaleza, la magnitud y las consecuencias de los sucesos contaminantes registrados. La ratificación de dicho Convenio por el Estado español, en el año 1993, se tradujo en la publicación de dos normas específicas, la Orden de 23 de febrero de 2001, por la que se definió el Plan Nacional de Contingencias, y el RD 253/2004, por el que se establecieron las medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

Mediante la primera norma quedó definido el Plan Nacional de Contingencias ante accidentes marítimos de cualquier naturaleza y se establecieron las líneas maestras del denominado Plan Interior de Contingencias, aplicable a episodios de contaminación en instalaciones de productos potencialmente contaminantes, y del Plan Territorial de Contingencias, aplicable a episodios de contaminación en zonas concretas del litoral o en instalaciones que no dispongan de medios para combatir el derrame. Posteriormente, mediante el RD 253/2004 se definió el contenido de los Planes Interiores de Contingencias exigidos a las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos, astilleros de construcción y reparación naval, plataformas petrolíferas, desguaces de buques, instalaciones de recepción de residuos de hidrocarburos y cualquier otra instalación marítima que manipule hidrocarburos a granel.

Asimismo, algunas leyes y reglamentos establecen un marco complementario que facilita el control y gestión de los episodios contaminantes. Así, por ejemplo, de acuerdo con el RD 1254/99, todos los establecimientos en los que se encuentren presentes sustancias peligrosas en determinadas cantidades, están obligadas a elaborar lo que se denomina un Plan de Emergencia Interno (PEI), basado en el concepto de la autoprotección. Esta misma obligación queda recogida también en la Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales.

Por su parte, el Reglamento 145/89, de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos y el RD 1254/99, por el que se aprueban las medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en que intervengan sustancias peligrosas, pueden constituirse como herramientas preventivas dentro del campo de la gestión de los episodios contaminantes.

Si bien las emisiones contaminantes de carácter accidental suelen tener una mayor repercusión social, son las emisiones de pequeña magnitud pero continuas en el tiempo las que, en última instancia, causan episodios de contaminación crónica en el medio. Por ello, estas últimas también han de considerarse como episodios contaminantes. Aunque para este tipo de episodios todavía no existen normas, convenios ni legislación específica, a raíz de la publicación de la DMA han surgido algunas normativas que, de forma directa o indirecta, abogan por la prevención y, en caso necesario, corrección de este tipo de emisiones contaminantes. En el año 2000 se publicó la Decisión 2850/2000/CE, por la que se establece un marco comunitario para la cooperación en el ámbito de la contaminación marina accidental o deliberada. Su aplicación parte de la implantación de un sistema comunitario de intercambio de información rápido y eficaz que facilite la preparación e intervención en el caso del “(...) vertido de sustancias peligrosas al medio marino, cualquiera que sea su origen (...)”.

En este contexto, el RD 1695/2012 se constituye como un marco integrador de los aspectos más relevantes relacionados con los sucesos de contaminación marina accidental o deliberada estableciendo un Sistema Nacional de Respuesta en todos los casos, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

La gestión de los episodios contaminantes se vio completada con la posterior publicación de la Directiva 2004/35/CE, norma mediante la cual se estableció el marco de responsabilidad ambiental. Basada en el principio de *quien contamina paga* esta Directiva se ha marcado como objetivo prioritario la prevención y reparación de los daños ambientales que produzcan efectos adversos significativos en la calidad ambiental de las UGAP.

El Programa de Gestión de Episodios Contaminantes integra la normativa establecida en esta materia a través del desarrollo de procedimientos que abarcan desde el momento que ocurre la detección de un episodio contaminante hasta que se verifica la recuperación del medio que se haya visto afectado por éste.