PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA
POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL DEL PUERTO DEPORTIVO DEL **CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCAZARES**

PETICIONARIO:

CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES

CONSULTOR:

C&C Medio Ambiente

Julio de 2013

CLUB NAUTICO

MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES

Paseo de la Concha s/n
30710 - Los Alcázares (Murcia)
Tfno.: 968 575 129
Fax: 968 574 316
e-mail: cnautico@cnmarmenor.es
Pág. web: cnmarmenor.es

PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL **DEL PUERTO DEPORTIVO DEL CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCAZARES**

Redactado según el Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero, que establece las ***medidas de prevención y lucha contra la contaminación marina en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario***.

EJEMPLAR Nº 01

PRESIDENTE

EJEMPLAR Nº	REVISIÓN Nº	FECHA
01	03	15/07/13

ÍNDICE

0. DISTRIBUCIÓN DE EJEMPLARES 8

0.1. CONTROL DE REVISIONES 9

1. INTRODUCCIÓN 10

2. MARCO LEGAL 11

2.1. NORMATIVA 13

2.1.1. NORMATIVA ESTATAL 14

2.1.2. NORMATIVA AUTONÓMICA 15

2.1.3. CONVENIOS INTERNACIONALES 15

3. OBJETIVO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN. 16

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA 17

3.2. DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES 18

4. NIVELES DE RESPUESTA O GRAVEDAD 22

4.1. PREEMERGENCIA 22

4.2. EMERGENCIA GENERAL 22

5. COMPOSICIÓN Y FUNCIONES DE LOS ÓRGANOS DE DIRECCIÓN Y RESPUESTA DEL PLAN 23

5.1. DIRECCIÓN DE LA CONTINGENCIA 23
5.1.1. RESPONSABLE 23
5.1.2. FUNCIONES 23

5.2. COMITÉ TÉCNICO ASESOR 26
5.2.1. COMPOSICIÓN 26
5.2.2. FUNCIONES 28

5.3. CENTRO DE OPERACIONES 29
5.3.1. UBICACIÓN 29
5.3.2. PERSONAL ASIGADO 30
5.3.3. RESPONSABLE 30
5.3.4. FUNCIONES 30

5.4. GRUPO DE ACCIÓN 31
5.4.1. RESPONSABLE 31
5.4.2. FUNCIONES 32

5.5. COMITÉ DE SEGURIDAD 32
5.5.1. COMPOSICIÓN 33
5.5.2. RESPONSABLE 33
5.5.3. FUNCIONES 33

6. PROCEDIMIENTO DE ACTIVACIÓN DEL PLAN 35

6.1. ACCIDENTE DENTRO DEL PUERTO 35

6.2. ACCIDENTE EN ZONA COSTERA PRÓXIMA 35

7. PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN 38

7.1. GENERALIDADES 38

7.2. PROCEDIMIENTO 39

7.3. PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN DESDE UN BUQUE 40

8. COORDINACIÓN CON EL PLAN TERRITORIAL Y CON EL PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL 41

8.1. INTEGRACIÓN EN EL PLAN TERRITORIAL 41

8.2. INTEGRACIÓN EN EL PLAN NACIONAL 42

9. PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN 43

9.1. NORMAS GENERALES 43

9.2. PREEMERGENCIA 44

9.3. EMERGENCIA GENERAL 46

10. FIN DE LA EMERGENCIA 48

11. INVENTARIO DE MEDIOS Y RECURSOS 49

11.1. CONSIDERACIONES 49

11.2. MEDIOS DISPONIBLES 50

11.2.1. ABSORBENTES 50

11.2.2. EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL 52

11.2.3. TANQUE DE RESIDUOS 54

11.2.4. UTILLAJE 54

11.2.5. EMBARCACIONES 54

12. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS 55

13. PROGRAMA DE ADIESTRAMIENTO Y EJERCICIOS 57

13.1 GENERALIDADES 57

13.2 ESTRUCTURA DE LOS CURSOS DE FORMACIÓN 58

13.3 CURSOS DE FORMACIÓN RECOMENDADOS 59

13.4 EJERCICIOS A REALIZAR 60

13.5 SIMULACROS 63

13.5.1. CONSIDERACIONES GENERALES 63

13.5.2 INFORME DE SIMULACRO 64

13.6 PLAN DE ADIESTRAMIENTO 66

14. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL PLAN INTERIOR 67

14.1 CONDICIONES PARA LA REVISIÓN 67

14.2 PLAZOS PARA LA REVISIÓN 67

15. IMPLANTACIÓN DEL PLAN 68

15.1. APROBACIÓN DEL PLAN 68

15.2. DIVULGACIÓN DEL PLAN 68

15.2.1. REUNIONES INFORMATIVAS 69

15. 3. FORMACIÓN DEL PERSONAL 69

15. 4. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO 69

15. 5. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS 70

15. 6. REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN 70

15. 7. REGISTROS 70

ÍNDICE DE ANEXOS.

ANEXO I. INVENTARIO DE MEDIOS Y RECURSOS DISPONIBLES.
ANEXO II. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS Y RECURSOS DISPONIBLES.
ANEXO III. PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN.
ANEXO IV. DIRECTORIO TELEFÓNICO.
ANEXO V. INFORME SOBRE CONTAMINACIÓN MARINA - POLREP (POLLUTION REPORT).
ANEXO VI. PROGRAMA Y CONTENIDOS DE LOS EJERCICIOS.
ANEXO VII. INFORME DE SIMULACRO.
ANEXO VIII. REGISTRO DE CONTROL DE OPERACIONES.
ANEXO IX. PROTOCOLOS DE COMUNICACIONES.
ANEXO X. DEFINICIONES Y TÉRMINOS.
ANEXO XI. GLOSARIO DE SIGLAS.
ANEXO XII. CARTOGRAFÍA.
ANEXO XIII. REPORTAJE FOTOGRÁFICO.

0.- DISTRIBUCIÓN DE EJEMPLARES

Existen cinco ejemplares seriados del PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACION MARINA ACCIDENTAL DEL PUERTO DEPORTIVO DEL CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES. (PLANICAL).

La distribución del personal del Puerto Deportivo, que tendrá a su cargo algún ejemplar del citado documento, queda a criterio del Presidente del Club Náutico Mar Menor de los Alcázares.

Queda prohibida la reproducción total de este documento sin la debida autorización y registro, no obstante, se podrán realizar reproducciones parciales de los Anexos del mismo, a criterio del Director del Plan.

La distribución de ejemplares del Plan Interior de Contingencia del Puerto Deportivo, es la siguiente:

NOMBRE - ORGANISMO	CARGO - FUNCION	FECHA DE ENTREGA	Nº DE EJEMPLAR
C.N. M. M. LOS ALCÁZARES	PRESIDENTE		01
C.N. M. M. LOS ALCÁZARES	OFICINA CLUB		02
CAPITANÍA MARÍTIMA	CAPITÁN MARÍTIMO		03
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS	DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS		04
DIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL	JEFE PROTECCION CIVIL CARM		05

Distribución de Ejemplares

0.1. CONTROL DE REVISIONES

Cualquier modificación que se efectúe en el presente **PLANICAL,** deberá quedar reflejada convenientemente en el cuadro que se adjunta.

Los responsables de cada uno de los ejemplares, deberán mantener al día cualquier modificación al mismo, que sea aprobada y remitida por el Comité de Seguridad.

Nº de Revisión	Fecha revisión	Identificación de la modificación	Páginas afectadas
REV 00	24/06/06	Emisión inicial del Documento	
REV 01	04/11/09	Escrito de la DGTP nº 65672 de 23.10.09 que remite Informe Favorable de Capitanía Marítima. Escrito de 31.10.09 de observaciones de la Gerencia del CNMM los Alcázares	2, 7,8,9,15,23, 26,27,30,31,33,36, 37,38,40 a 43, 46,60 a 63, 68, 70,79, 88 y 106.
REV 02	13/03/13	Revisión del Documento	2,8,16,19,23,24, 28,31,33,36,45,4 6,47,48,54,55,61, 62,67,69,70,72,7 7,78,79 y 80.
REV 03	15/07/13	Revisión del Documento	2, 9, 23, 30, 31, 33, 39, 60, 71, 76 77, 78, 79 y 85.

Cuadro de Control de Revisiones

PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACION MARINA ACCIDENTAL DEL PUERTO DEPORTIVO DEL CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES (PLANICAL)

1. INTRODUCCIÓN.

La lucha contra la contaminación del medio marino, requiere de un sistema de respuesta definido y de una estructura de mando y actuación que haga eficaces los mecanismos de respuesta para hacer frente a la misma, debido a la complejidad de las operaciones de descontaminación.

Es necesario, profundizar en el aspecto organizativo de estos mecanismos y establecer un esquema que pueda hacer frente, con posibilidades de éxito, a una emergencia por contaminación marina accidental. Un esquema claro y sencillo ahorrará mucho tiempo en la toma de decisiones, sobre la utilización de distintos medios en las operaciones de contención y limpieza de un derrame contaminante en el interior de un puerto.

Por otro lado, para que las operaciones de descontaminación se inicien con la mayor prontitud y de la forma más eficaz posible, es necesario coordinar los esfuerzos y los medios de todo el personal que necesariamente ha de intervenir.

En definitiva, es preciso que los Planes de Contingencia por Contaminación Marina, cualquiera que sea su nivel, determinen las líneas generales de actuación a seguir y además cuenten con una estructura común, de forma tal que el paso de un Plan a otro se pueda realizar sin pérdidas de tiempo.

2.- MARCO LEGAL

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, conocido por las siglas OPRC 90, fue ratificado por España el 3 de diciembre de 1993, (B.O.E. de 5 de junio de 1995).

En el articulado del citado convenio, se detalla la obligación de que los Estados Partes deben establecer un Plan Nacional para prevenir la contaminación marina y del mismo modo, que los puertos marítimos sometidos a la jurisdicción de los Estados, deberán disponer de Planes de Emergencia en caso de contaminación marina por hidrocarburos, (*artículo 3, apartados 2 y 3 del Plan Nacional de Contingencias).*

Para dar cumplimiento a las obligaciones contraídas por España en el citado Convenio Internacional OPRC-90, el Ministerio de Fomento publicó la **Orden Comunicada de 23 de febrero de 2001** por la que se aprueba el ***"Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental".***

En este Plan Nacional, se definen entre otros, los criterios básicos que han de cumplir los Planes de Contingencia Territoriales y los Planes Interiores de Contingencia, con el fin de adaptarse a las normas de los Tratados Internacionales y recomendaciones sobre la materia. Así mismo, el Plan Nacional sienta las bases necesarias para permitir una acción coordinada y eficaz de los medios humanos y materiales adscritos a distintos Planes de Contingencia, cualquiera que sea su nivel y que operan conjuntamente en un mismo suceso de contaminación marina accidental.

Posteriormente el Ministerio de Fomento, publicó el **Real Decreto 253/2004,** de 13 de febrero, que establece las ***medidas de prevención y lucha contra la contaminación marina en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario***.

Este Real Decreto se encuadra en el artículo 6.1.f) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y recoge una serie de aspectos técnicos y administrativos que afectan a todas las operaciones con hidrocarburos que se realizan en nuestras costas, incluido el suministro de combustible a los buques.

En su Anexo I, detalla el contenido mínimo al que deben de ajustarse, los Planes Interiores de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

En su Anexo II, como complemento a los planes, se especifica cual debe ser la estructura y el contenido del "*Estudio de 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 en las maniobras de los buques y en las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos, y por otro lado, analizar la evolución y las consecuencias de posibles derrames bajo distintas condiciones ambientales.

Los dos anexos indicados, emanan de la Orden Comunicada de 23 de febrero de 2001 del Ministerio de Fomento, citada con anterioridad y que aprueba el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

El cumplimiento de la normativa anterior, solo puede llevarse a cabo con eficacia, mediante la planificación, puesta en práctica, seguimiento y control de una serie de medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, dotando en este aspecto de contenido específico, a las previsiones del artículo 86.2 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante *(Modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre,)* y cumpliendo con las prescripciones del artículo 60 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, como responsable del Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental correspondiente a sus costas, determinará a su vez la integración de los Planes Interiores de Contingencias, de los distintos puertos marítimos en el ámbito de su demarcación territorial.

Así pues, el **Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de los Alcázares,** (PLANICAL) quedará integrado en el **Plan Territorial** de Contingencias por Contaminación Marina Accidental de la Región de Murcia.

2.1.- NORMATIVA

El PLANICAL, ha sido redactado teniendo en cuenta el Reglamento del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de los Alcázares y las disposiciones legales que se relacionan a continuación:

2.1.1.- NORMATIVA ESTATAL:

- Orden comunicada del Ministerio de Fomento de 23 de febrero de 2001 por la que se aprueba el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.
- 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 portuario.
- Ley 27/1992 de 24 de Noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Orden FOM/555/2005, de 2 de marzo, por la que se establecen cursos de formación en materia de prevención y lucha contra las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
- Real Decreto 1381/2002 de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
- Real Decreto 773/1997, 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual. BOE número 140, de 12 de junio.
- O.M. de 7 de Mayo de 1.980, por la que se aprueba la construcción y explotación del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de Los Alcázares.

2.1.2.- NORMATIVA AUTONÓMICA:

- Ley 3/96 de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (BORM de 25 mayo 1996), modificada por la Ley 6/05 de 1 de julio. BORM 19 de julio 05.
- Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina Accidental de la Región de Murcia.

2.1.3.- CONVENIOS INTERNACIONALES:

De aplicación en materia de contaminación marina junto con los Protocolos y enmiendas de dichos Convenios:

- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques MARPOL 73/78 y su Protocolo de 1978.
- Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992).
- Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos de 1990 (OPRC 90) y su protocolo HNS 2000.
- Convenio de Barcelona 1996 y su Protocolo relativo a zonas especialmente protegidas y a la diversidad biológica en el mar Mediterráneo.
- Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, 1976.

3.- OBJETIVO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN

El objetivo del "Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de los Alcázares", es garantizar una adecuada estructura organizativa y funcional, así como los procedimientos de actuación de los medios humanos y materiales correspondientes al Puerto Deportivo, con la finalidad de lograr el nivel de respuesta necesario para hacer frente, con posibilidades de éxito, a un suceso de contaminación marina accidental en el interior de sus Instalaciones.

Este Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental, del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de los Alcázares, **se ajusta en estructura y contenido a lo dispuesto en el Anexo I del Real Decreto 253/2004, de 13 de febrero,** por el que se establecen las medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo portuario.

El ámbito de aplicación de éste "Plan Interior de Contingencia por Contaminación Marina Accidental", se circunscribe a los 25.577,64 m² correspondientes a sus instalaciones y a las aguas protegidas, que se especifican a continuación:

- Aguas Abrigadas ..... 13.900,64 m^2
- Aguas Exteriores (Zona de Servicio) ..... 2.580,00 m^2
- Diques y Pantalanes ..... 4.998,00 m^2
- Plataforma C.N.M.M. ..... 2.609,00 m^2
- Obras de Defensa ..... 1.409,00 m^2

3.1.- UBICACIÓN Y DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA

Los Alcázares, es un municipio costero de unos 15.200 habitantes, bañado por las cálidas aguas del Mar Menor, que se encuentra en el centro de la amplia curvatura que presenta éste mar en su costa occidental. (Ver foto nº 1).

El municipio, cuenta con 9 Km de playas y 5 Km de paseo marítimo, ocupando una superficie total de 19,76 Km²; se encuentra a 23 km. de la Ciudad de Cartagena y a 27 Km. de La Manga del Mar Menor. El aeropuerto de San Javier se ubica solo a 5 Km.

El Club Náutico Mar Menor de los Alcázares, se encuentra situado en el corazón del municipio que lleva su nombre, concretamente está enclavado en medio de una hermosa playa de 400 m. denominada “Playa de la Concha”. (Ver Foto nº 2).

A una distancia de 3,3 millas navegando hacia el Sureste, se arriba la Club de Regatas Mar Menor de Los Urrutias y si se navega hacia el Noreste unas 4,7 millas, se recalará en el embarcadero del Club Náutico Santiago de la Ribera.

La construcción del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de Los Alcázares, es la habitual en los puertos de la costa del Mar Menor, es decir, una dársena portuaria de forma poligonal, normalmente cuadrada, adentrada en el mar y unida a la costa por un puente de pilas de cemento que deja circular libremente las corrientes marinas. (Ver Foto nº 1).

3.2.- DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES

El Club Náutico está formado por la plataforma social, con todas sus oficinas y zonas de servicios, y por el propio Puerto Deportivo, cuya dársena interior con forma aproximada de cuadrado, esta constituida por tres diques de bloques naturales y un muelle sobre pilotes de cemento.

La plataforma está construida completamente en madera y se apoya sobre finos pilotes que dejan circular el flujo de agua bajo la misma; esta plataforma corre unida a un puente de pilas de cemento que arranca desde la playa en dirección ESE y que a partir de su primer tercio (86 m.) conforma el dique Norte del Puerto Deportivo de 216 m. de longitud, delimitando parte de su dársena interior. (Ver Fotos nº 3 y nº 4)

Al finalización del dique Norte, arranca en perpendicular en dirección 210º, el dique de Levante de 155 m. de longitud, también de bloques naturales y que finaliza en la escollera que alberga la *luz verde* de la bocana del Puerto. Éste dique junto con el anterior conforman una “L” que proporciona buen abrigo a las embarcaciones, tanto de los vientos de componente Norte, como de los vientos de Levante. (Ver Foto nº 2)

La *luz roja* de la bocana de entrada al Puerto, forma parte de la escollera del dique Sur que se orienta al 120, este dique esta unido, formando la otra “L” del Puerto, al muelle de poniente; muelle que esta completamente apoyado sobre pilares de cemento y que deja circular libremente las corrientes marinas.

Podemos decir pues, que la dársena interior del Puerto Deportivo, se encuentra abierta al flujo de agua, tanto por su bocana de 22 m. de anchura, como por los 127 m. de longitud del muelle de poniente. (Ver Fotos nº 5 y 6).

La dársena interior que se encuentra a unos 100 m. de la costa, cuenta con una superficie de aguas abrigadas de 13,900, 64 m² y en ella se ubican tres pantalanes sobre pilotes que permiten también circular el flujo de agua, orientados en sentido norte-sur y con atraques por ambos lados.

La bocana de entrada a la dársena interior del Puerto Deportivo, tiene unos 18 m de ancho y permite el paso a barcos con calados inferiores a los 2 metros.

El Puerto Deportivo dispone de los siguientes puestos de atraque, perfectamente identificados y asignados, 286 para usuarios permanentes y 19 a visitantes:

- Puntos de 6 metros: 144 puestos de atraque.
- Puntos de 8 metros: 76 puestos de atraque.
- Puntos de 10 metros: 33 puestos de atraque.
- Puntos de 12 metros: 29 puestos de atraque.
- Puntos de visitantes: 19 puestos de atraque.

Las coordenadas geográficas del Puerto Deportivo del Club Náutico son las siguientes:

- **Latitud: 37º 44’ 10" Norte**
- **Longitud: 000º 51’ 10" Oeste**

El Área de Dársena, está subdividida en:

- Área de Maniobras.
- Área de Almacenamiento.
- Área de Talleres y Suministros.
- Área de Circulación.
- Área de Servicios.
- Área de Recreo.
- Área de Reserva.

"**Área de maniobra**": Integrada en este "área del Puerto Deportivo", es la destinada a atraques, izadas, varadas, embarques y desembarques, preparación de pertrechos, cargas y descargas y en general, para cuantas operaciones de esta naturaleza sea necesario realizar.

"**Área de almacenamiento**" es la que, dentro del "área del Puerto Deportivo" se destina al depósito de embarcaciones, vehículos, motores, pertrechos, y de cuantos elementos deban estar temporalmente inactivos, bien sea en almacenes cubiertos y cerrados, en tinglados cubiertos y abiertos o en parcelas a la intemperie, con o sin cerramiento.

"**Área de talleres y suministros**" es la parte del "área del Puerto Deportivo", que se destina a reparación y conservación de toda clase de instalaciones, embarcaciones, vehículos, motores, pertrechos y, en general, de cuantos elementos tengan relación con el uso normal de la dársena.

"**Área de circulación**" es la parte que se destina a tránsito de vehículos y personas para llegar, en el "área de la dársena", a cualquiera de las otras áreas comprendidas en la misma.

"**Área de recreo”** es la que se destina a instalaciones de este tipo, que tienen relación con el deporte náutico o sean consecuencia del mismo.

"**Área de servicio**" será la que ocupen todas las edificaciones, instalaciones o parcelas que alberguen servicios del Puerto dedicados a la organización v control de la explotación de la misma.

El Puerto cuenta con Servicio de Marinería las 24 horas, Oficinas, Servicio de Varadero, Agua y Electricidad en todos sus puntos de atraque, Grúa de 10 toneladas, Inspección Técnica de Buques y Reparación a flote, Zonas de Residuos Contaminantes y Basuras, Aseos, Chárter, Escuelas de Actividades Náuticas, Regatas, Ferias, Tablón de Anuncios, etc. (Ver Fotos nº 7, 8 y 9).

.

4.- NIVELES DE RESPUESTA O GRAVEDAD

Los Niveles de Respuesta o Gravedad del PLANICAL, ante un suceso que pueda dar origen a una contaminación marina son:

4.1.- PREEMERGENCIA

Se corresponde con contingencias medioambientales, estimadas como leves y que pueden ser controladas, en principio, con el personal que esta de guardia en el Puerto y con los medios materiales de lucha contra la contaminación con los que se cuente. Puede precisar de la actuación del Plan Territorial en funciones de seguimiento y apoyo.

4.2.- EMERGENCIA GENERAL

Este Nivel de Gravedad, se corresponde con contingencias que para ser controladas, requieren del apoyo externo de medios materiales y/o humanos, o sin necesitar apoyo externo, pudieran afectar al exterior de la Zona Portuaria, por lo que el Director del Plan, solicitaría la Activación del Plan Territorial.

Los medios humanos y materiales movilizados en cada uno de los Niveles de Respuesta o Gravedad especificados, se detallan en los *Procedimientos de Actuación* de este Plan.

5.- COMPOSICIÓN DE LOS ORGANOS DE DIRECCIÓN Y RESPUESTA DEL PLAN DE CONTINGENCIA

La composición de los Órganos de Dirección y Respuesta, del Plan Interior de Contingencias, se corresponde con el esquema organizativo especificado en el Cuadro nº 1.

5.1.- DIRECCIÓN DE LA CONTINGENCIA

5.1.1.- RESPONSABLE

El Director del Plan Interior de Contingencia del Puerto Deportivo, será D. Jorge Evlampiev Ferri, que tomará las decisiones que le competan desde el Centro de Operaciones.

En caso de activación del Plan Nacional de Contingencias y/o del Plan Territorial de Contingencias, el Director del Plan, pasará a formar parte del Comité Asesor del Plan de Contingencias de ámbito superior.

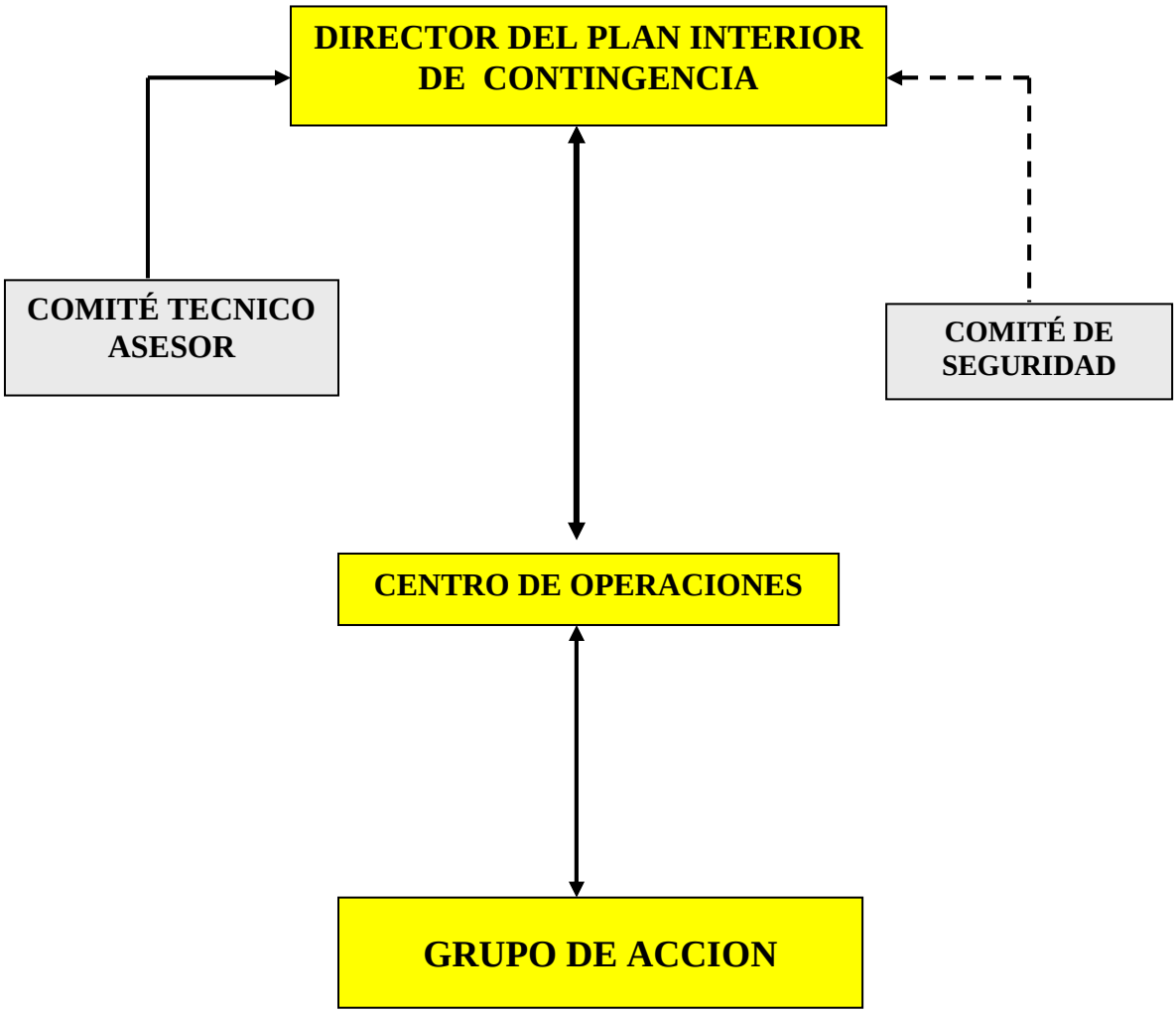
En caso de ausencia o enfermedad del Director del Plan Interior de Contingencia, ejercerá las funciones del mismo, la administrativa Dña. Antonia Soto Ruiz.

5.1.2.- FUNCIONES

Las funciones o cometidos del Director del PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA serán las que siguen a continuación, además de las que en su caso, considere necesarias:

- Declarar la activación del Plan Interior de Contingencia en el Puerto Deportivo.
- Coordinar, desde el Centro de Operaciones de la emergencia, todos los medios tanto humanos como materiales, para combatir la emergencia.
- Convocar a los miembros del Comité Técnico Asesor que considere y recabar la información necesaria.
- Decidir las actuaciones más convenientes en cada momento, para hacer frente a la emergencia contaminante.
- Determinar y coordinar el flujo de información a las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de contaminación marina, Centro de Emergencia de la Comunidad autónoma de la Región de Murcia (CECARM) y a la Capitanía Marítima.
- Asegurar el mantenimiento de la operatividad del Plan Interior de Contingencia.
- Solicitar ayuda exterior y por lo tanto la activación del Plan Territorial de Contingencia, o en su caso, del Plan Nacional de Contingencia, cuando la evolución de la emergencia lo precise.
- Asesorar al Director del Plan Nacional y/o del Plan Territorial en la toma de decisiones que afecten a sus áreas competenciales, integrándose en el equipo del Comité Técnico Asesor.
- Declarar la desactivación del Plan Interior de Contingencia y por consiguiente el final de la situación de emergencia en el Puerto, cuando así lo considere.
- Asegurar la elaboración de un inventario de daños.

- Preparar toda la documentación general relativa a la emergencia y redactar un informe a los órganos competentes: Capitanía Marítima y Centro de Emergencias de la Comunidad Autónoma.
- Presidir el Comité de Seguridad y aprobar las modificaciones al PLANICAL, que se estimen necesarias.
- Revisar el Plan de Formación del PLANICAL.



Cuadro Nº 1 - Órganos de dirección y respuesta del PLANICAL.

5.2.- COMITE TECNICO ASESOR

El Comité Técnico Asesor es un órgano consultivo, de carácter técnico-científico, del Director del Plan Interior de Contingencia durante el desarrollo de ésta.

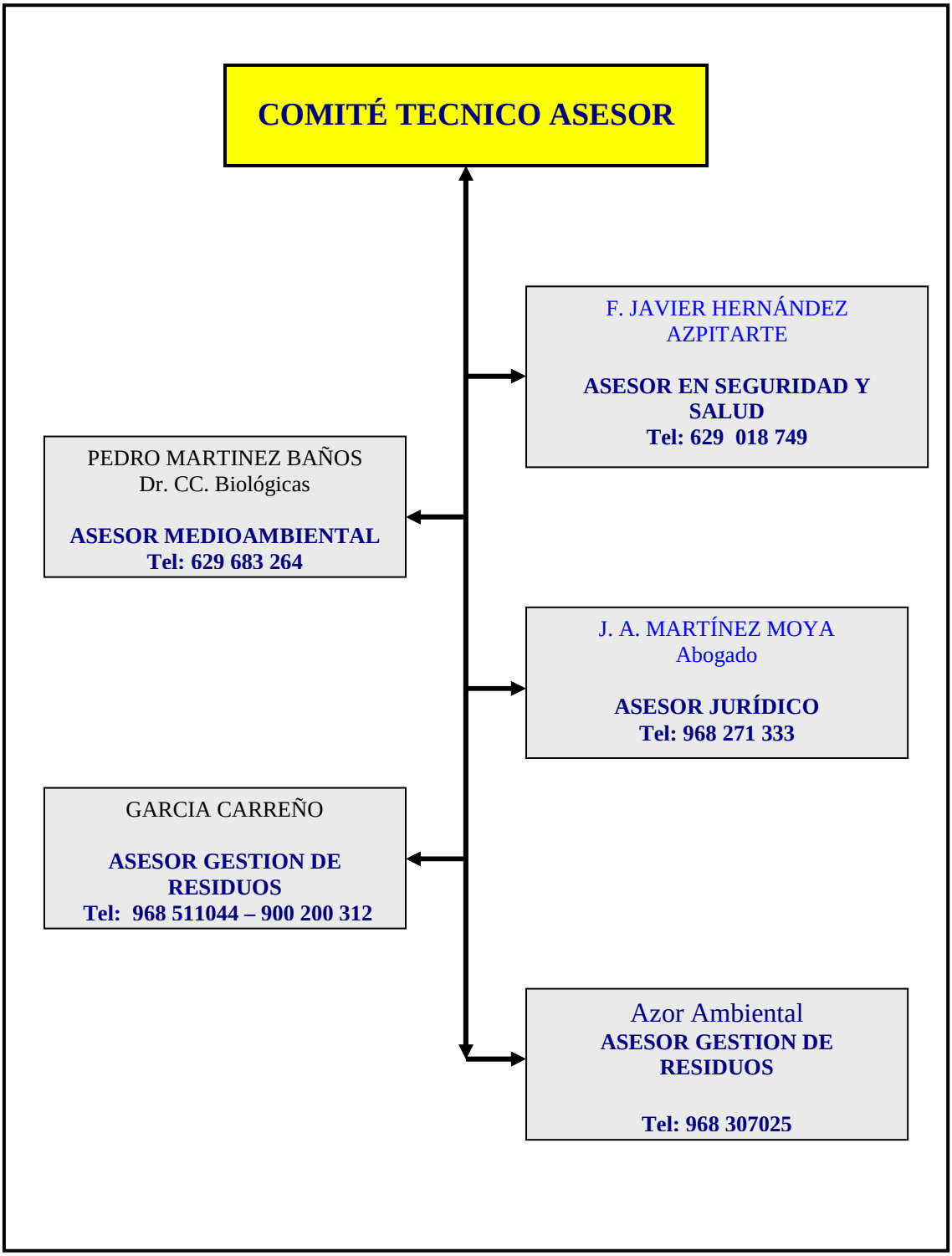
5.2.1.- COMPOSICIÓN

Según el tipo y evolución del accidente, El Comité Técnico Asesor, podrá estar formado por algunas o la totalidad de las siguientes personas a criterio de la Junta Directiva del Club Náutico o del Director del Plan; siempre que no se encuentren desempeñando otras tareas dentro del mismo:

- Pedro Martínez Baños
- J. A. Martínez Moya
- F. Javier Hernández Azpitarte.
- José Mª. García Carreño
- Azor Ambiental

Las modificaciones o las variaciones en la composición del Comité Técnico Asesor, serán las que la Junta Directiva del Club y/o el Director del Plan, consideren necesarias en cada momento.

El Cuadro nº 2, que sigue a continuación, contiene el organigrama de los miembros del citado Comité.



Cuadro nº 2 - Organigrama componentes Comité Técnico Asesor.

5.2.2.- FUNCIONES

- Analizar y valorar la situación de la emergencia a partir de los datos disponibles.

- Proporcionar al Director del Plan la información, asistencia técnica y asesoramiento necesarios, en todos los aspectos relativos a la emergencia, tanto en la vertiente técnica, como en la administrativa y en la jurídica.

- Realizar el seguimiento y la predicción de la evolución de la contaminación.

- Proponer las mejoras técnicas de lucha contra la contaminación marina y proponer así mismo, las actuaciones para minimizar sus efectos.

Como es evidente, las misiones de asesoramiento de algunos miembros del Comité pueden no requerir su presencia física en el Centro de Operaciones, de hecho, en algún caso es posible que esta presencia sea materialmente imposible.

Por lo tanto, y siguiendo su criterio, el Director del Plan podrá convocar a todos o a una parte de los miembros del Comité Técnico Asesor para que se personen en el Centro de Operaciones, o bien simplemente establecer comunicación con ellos por vía telefónica o cualquier otra que considere adecuada, al objeto de recabar la información que le sea necesaria.

5.3.- CENTRO DE OPERACIONES (COP)

Es el centro neurálgico de la gestión de la Emergencia por Contaminación Marina Accidental y desde dónde el Director del Plan Interior de Contingencia llevará a cabo la dirección y la coordinación de todas las operaciones, así como la toma de decisiones y la planificación de todas las actuaciones que sean necesarias.

En caso de que el Plan Territorial de Contingencia se active en su Nivel 0, seguirá siendo el COP, el Centro de Coordinación de la Emergencia, apoyado en todo momento por el personal del CECARM.

El Centro de Operaciones, de la emergencia, garantizará las comunicaciones entre el Director del Plan y los Grupos de Acción en el lugar del suceso, transmitiéndose las instrucciones de aquel e informando al mismo, del resultado de las operaciones y acciones emprendidas.

5.3.1.- UBICACIÓN

El Centro de Operaciones de la Emergencia, se establecerá en las oficinas de Dirección del Puerto Deportivo, que se encuentran ubicadas en la Plataforma Social de madera del Club Náutico Mar Menor, concretamente en la edificación derecha *(Ver Foto nº 3).*

5.3.2.- PERSONAL ASIGNADO

- Director del Plan: D. Jorge Evlampiev Ferri.
- Administrativa: Dña. Antonia Soto Ruiz

5.3.3.- RESPONSABLE

Al frente del personal asignado al Centro de Operaciones, se encontrará el Director del Plan Interior de Contingencias del Puerto Deportivo.

5.3.4.- FUNCIONES

El personal asignado al Centro de Operaciones, deberá asumir las siguientes funciones:

- Asegurar las comunicaciones entre el Director del Plan y el Grupo de Acción.

- Transmitir correctamente las instrucciones del Director del Plan al Grupo de Acción.

- Hacer un correcto seguimiento de las operaciones que lleven a cabo el Grupo de Acción, atendiendo todas sus comunicaciones y registrando cada una de las operaciones que se estén realizando en el escenario de la emergencia.

Para llevar a cabo este registro anotarán en el formulario denominado: *"Registro de Control de Operaciones",* cuyo modelo se adjunta en el Anexo VIII, la siguiente información**:**

- Orden comunicada a los Grupos
- Fecha y hora de la orden
- Hora de finalización
- Medios que han intervenido.
- Cualquier novedad de interés

- Se procurará restringir el acceso al Centro de Operaciones, a todo personal ajeno a la emergencia.

5.4.- GRUPO DE ACCIÓN

El PLANICAL, cuenta con un Grupo de Acción:

Responsable del Grupo de Acción	Antonio Ros Torralba
Auxiliar Marinería	Alkin Dzheladin Myustedzheb
Auxiliar Marinería	Rubén Benedicto Fernández-Henarejos
Marinero Nocturno	José Fernández Ruiz

5.4.1.- Responsable

El responsable del Grupo de Acción será el Jefe de Marinería Sr. D. Antonio Ros Torralba.

5.4.2.- Funciones:

- Combatir la emergencia que haya provocado la activación del Plan Interior de contingencia, mediante el despliegue de todos los medios y recursos materiales de lucha contra la contaminación disponibles a su alcance y de acuerdo con las circunstancias de cada momento.

- Controlar la contingencia en el menor tiempo posible, al objeto de evitar que la emergencia no vaya a más.

- Informar puntualmente al Director del Plan, de la evolución de los acontecimientos en todo momento.

- Organizar la limpieza y recuperación de los residuos de los productos contaminantes procedentes del accidente.

- Recoger los datos e información precisos para una descripción histórica de la contingencia para su evaluación y análisis posterior.

5.5.-COMITÉ DE SEGURIDAD

El Comité de Seguridad es un **órgano de control** que no ejerce ninguna función durante la contingencia, sino que será el encargado de velar por el mantenimiento de la operatividad del Plan Interior de Contingencia del Puerto, así como de la revisión del mismo.

5.5.1.-COMPOSICIÓN

El Comité de Seguridad estará compuesto por personal del Puerto Deportivo, que será nombrado por la Junta Directiva del Club y/o el Director del Plan Interior de Contingencia.

- Presidente: D. Damián Martínez Olmo.
- Director del Plan: D. Jorge Evlampiev Ferri.
- Sustituto del Director del Plan: Dña. Antonia Soto Ruiz.
- Responsable del Grupo de Acción: D. Antonio Ros Torralba.
- Asesor: D. Antonio Egea Saura.

5.5.2.- RESPONSABLE

El Responsable del Comité de Seguridad será el Presidente del Club Náutico y por delegación de éste, el Director del Plan Interior de Contingencia.

5.5.3.- FUNCIONES:

- Fomentar el mantenimiento de la operatividad del Plan Interior de Contingencia, proponiendo al efecto, las reuniones de trabajo, los ejercicios y los simulacros necesarios, para incrementar su eficacia.

- Después de una situación real de emergencia, estudiar los informes realizados por la Comisión de Trabajo y aprobar las modificaciones al Plan Interior de Contingencia propuestas por la misma, caso de considerarse.

- Estudiar los resultados de los informes elaborados por la Comisión de Trabajo, en relación con los simulacros periódicos del PLANICAL, aprobando las modificaciones propuestas, caso de considerarse.

- Programar un mínimo de una reunión anual para preparar el programa de actividades y ejercicios del año siguiente, y para analizar los resultados del año en curso.

- Después de una situación real de emergencia, colaborar con el Director del Plan en la evaluación de daños y la propuesta de medidas de reposición.

6.- PROCEDIMIENTO DE ACTIVACION DEL PLAN

El Plan Interior de Contingencia, será activado siempre por el Director del Plan Interior de contingencia del Puerto Deportivo.

El PLANICAP, se activará en cualquiera de las circunstancias que se describen a continuación y que figuran además en el organigrama del cuadro nº 3.

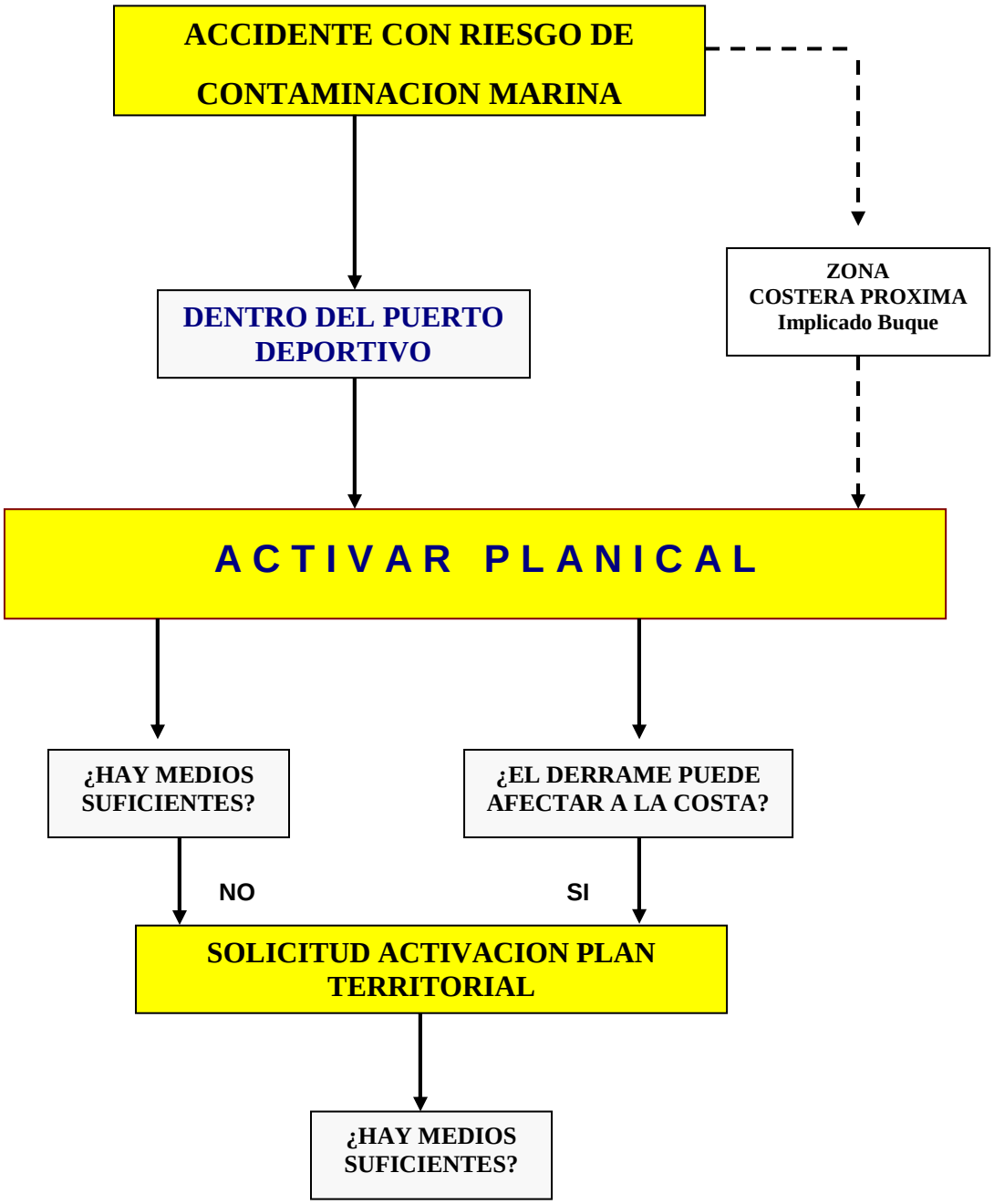
El sistema establecido para activar cada Nivel de Gravedad viene contemplado en el cuadro nº 4 y se especifica con más detalle en los "Procedimientos de Actuación" de este Plan.

6.1. ACCIDENTE DENTRO DEL PUERTO DEPORTIVO

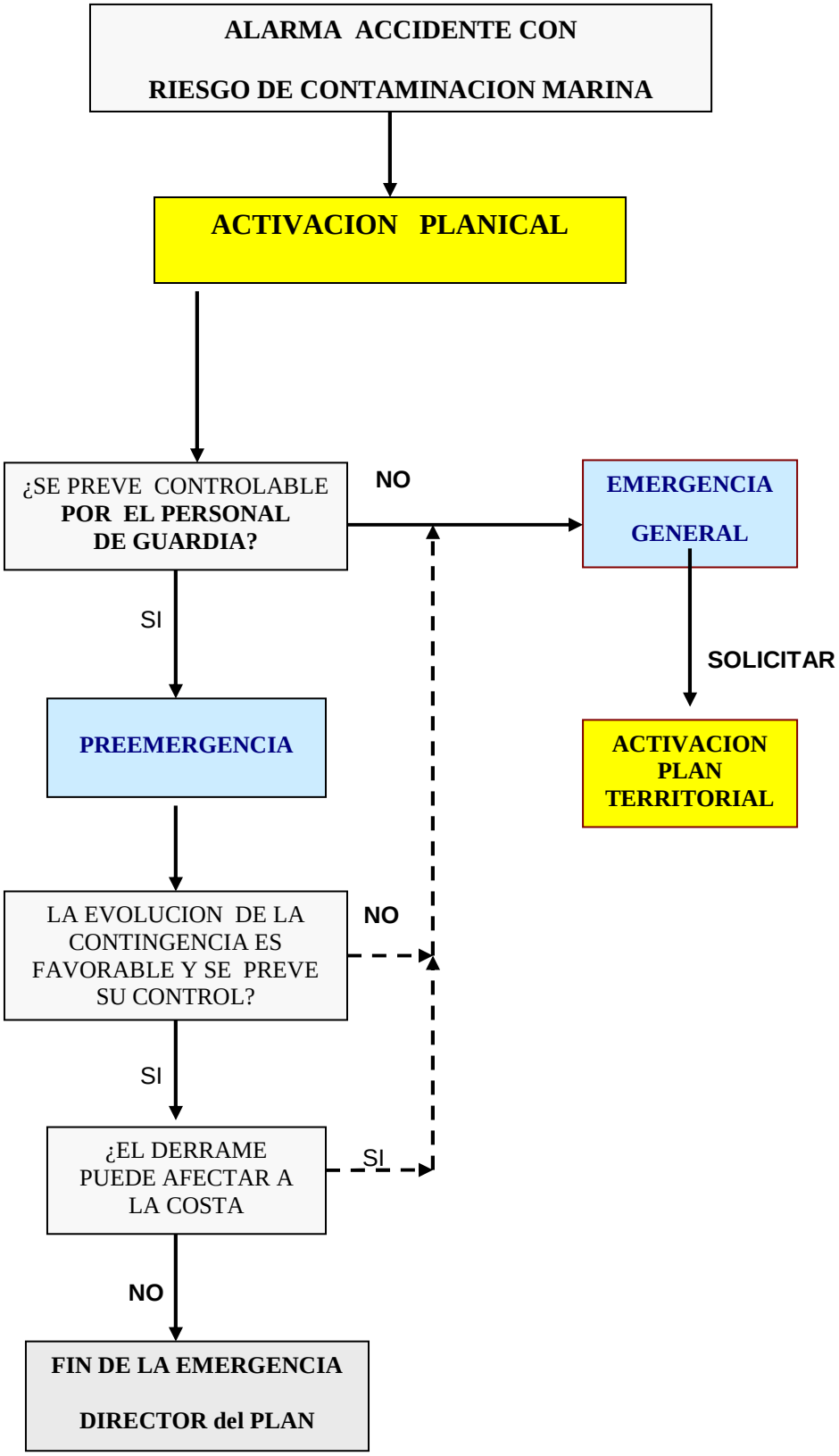
Cuando a través de cualquier medio, se comunique la ocurrencia de un accidente, incidente, acción o situación a bordo de un buque que se encuentre dentro del Puerto Deportivo y de la que resulte o pueda resultar un riesgo de contaminación marina accidental.

6.2. ACCIDENTE EN ZONA COSTERA PRÓXIMA

Cuando por causa de un accidente, incidente o situación de contaminación que se halla producido o esté produciéndose y en la que este implicado un buque, en una zona de la costa relativamente próxima, sea aconsejable la activación del Plan Interior de Contingencia, como medida preventiva al objeto de proteger del posible vertido, las instalaciones del Puerto Deportivo y del Club Náutico.



Cuadro nº 3 - Criterios de Activación del PLANICAL.



Cuadro nº 4 - Sistema de Activación de cada Nivel de Gravedad

7.- PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION

7.1.- GENERALIDADES

En caso de cualquier accidente, incidente, acción o situación de la que resulte una sustancial contaminación o amenaza inminente de contaminación, la señal o la voz de alarma podrá llegar a las oficinas de Dirección del Puerto Deportivo a través de múltiples y diferentes fuentes:

- A través de la marinería del puerto o de algún empleado.
- Notificación desde una Instalación del Puerto deportivo.
- A través de los Cuerpos de Seguridad del Estado, Autonómico o Municipales.
- Notificación de algún Socio.
- A través del personal adscrito a alguna Administración u Organismo con competencias Medioambientales.
- Notificación desde un buque, etc.

La notificación del accidente, incidente o suceso contaminante, se debe comunicar a las oficinas del Puerto Deportivo, a través del medio más rápido que se disponga:

- **Oficina del Puerto -Teléfono: 968 575129**
- **Oficina del Puerto - Fax: 968 574 316**
- **Marinería 24 Horas: 669 248 737**
- Marinería 24 Horas VHF Canal -9 (Frec: 156.450 Mhz)

7.2.- PROCEDIMIENTO

Una vez que la señal de alarma sea puesta en conocimiento del Director de Puerto, éste una vez evaluada la situación, procedería a activar el PLANICAL. *(Cuadro nº 4).*

El Director del Plan, tan pronto como le sea posible, ordenará que se redacte el Informe sobre Contaminación Marina **POLREP** (Pollution Reporting), cuyo modelo se detalla en el Anexo V.

El responsable del Grupo de Acción será el encargado de rellenar el mayor número de datos posible del Informe de Contaminación POLREP, y así mismo será responsable de su firma.

Una vez dado el visto bueno del Director del Plan, se remitirá el informe "POLREP" del suceso contaminante vía fax a los siguientes organismos:

- A las Autoridades Autonómicas y concretamente al Centro de Coordinación de Emergencias de la Región de Murcia **(CECARM),** al número de fax siguiente: 968 286095. (Teléfono 112).

- Al Centro Local de Coordinación de Salvamento Marítimo de Cartagena, (**SASEMAR**) dependiente de la **Capitanía Marítima**, por fax al número 968. 529 748. o bien telefoneando a los números: 968 529 594 o 968 529 817 o bien (Emergencia 24 horas 900 202 202).

7.3.- PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN DESDE UN BUQUE

El procedimiento de comunicaciones a bordo de un buque, en caso de cualquier accidente, incidente, acción o situación de la que resulte una sustancial contaminación o amenaza inminente de contaminación, consiste, en que el buque contacte con el Puerto Deportivo, por el **canal 9** de VHF (Un marinero de guardia contestará a la llamada las 24 horas del día, los 365 días del año) o por teléfono al número **669 248 737.**

Al objeto de emplear criterios unificados de comunicaciones, la notificación de una contaminación, desde un buque, deberá ajustarse al protocolo que se detalla a continuación y que figura en el Anexo X. (Es preciso cumplimentar el mayor número posible de datos):

Aquí:	(Identificación de la persona que comunica la alarma).
De:	(Nombre del buque y código de llamada).
En:	(Indíquese la posición o el atraque).
Se ha producido un accidente con resultado de contaminación:	
	(Identifíquese el equipo accidentado).
De:	(Indíquese la materia o materias involucradas).
La cantidad aproximada vertida es:	
	(Indíquese la cantidad en metros cúbicos).
Acciones:	(Indíquese las acciones efectuadas hasta el momento).
Evolución:	(Indíquese en la medida que se conozca, la evolución previsible de la contingencia).
Apoyo:	(indíquese la necesidad de apoyo exterior)

Cuadro nº 5 - Protocolo de Comunicación desde buque

8.- COORDINACIÓN CON EL PLAN TERRITORIAL Y CON EL PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACION MARINA ACCIDENTAL.

8.1.- INTEGRACION EN EL PLAN TERRITORIAL

Conforme a lo especificado en el apartado 1.3 de la Sección I del Anexo-I a la Orden Comunicada de 23 de febrero de 2001 del Ministerio de Fomento, en caso de que la contaminación proveniente del Puerto alcance tales proporciones que los medios disponibles en el mismo no sean suficientes para combatir el derrame, o que éste, pueda afectar a una zona limitada del litoral o a una gran extensión de la costa:

- Se solicitará la activación del Plan de Contingencia Territorial con el *Nivel de Gravedad Potencial* que defina la Dirección de éste.
- La forma de integración del Plan Interior de Contingencia del Puerto Deportivo de Los Alcázares, en el Plan Territorial de Contingencia por Contaminación Marina Accidental de la Región de Murcia, se efectuará conforme a lo especificado en el mismo y por tratarse de un Plan de ámbito inferior.
- El Director del PLANICAL, será responsable de la dirección de la emergencia, hasta el momento en que tome el control de la misma el Director del Plan Territorial de Contingencia por Contaminación Marina Accidental de la Región de Murcia.
- A partir de ese momento, el Director del PLANICAL, pasará a formar parte del Comité Asesor del Plan Territorial de Contingencia por Contaminación Marina Accidental.

8.2.- INTEGRACION EN EL PLAN NACIONAL

El Plan Interior de Contingencia, se integrará en el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, formando parte del mismo a nivel operativo, conforme a lo especificado en el Plan Territorial.

El Director del PLANICAL, pasará a formar parte del Comité Asesor del Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina.

El Capitán Marítimo de Cartagena, es la Autoridad competente para activar el Plan Nacional, 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.

Los supuestos en los que será preceptiva la activación del Plan Nacional serán los siguientes:

- En todos los casos en que la contaminación sea consecuencia de un accidente marítimo en el que este involucrado uno o más buques, ya sea por colisión, varada o averías en el casco.
- En el caso en que la contaminación producida en un puerto, industria litoral, terminal marítimo, etc. de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, alcance tales proporciones que los medios disponibles por la citada Comunidad no sean suficientes para combatir el derrame y este pueda afectar a una zona gran extensión de costa.
- En el caso en que la evolución de la emergencia o contingencia regional lo aconseje.

9.- PROCEDIMIENTOS DE ACTUACIÓN

En este apartado, se definen los procedimientos y las normas generales de actuación que deben ponerse en práctica en cada uno de los Niveles de Gravedad o Respuesta previstos en el presente Plan Interior de Contingencias.

Así mismo, también quedarán establecidos los medios humanos y materiales movilizados en cada caso, en función de la gravedad del mismo.

9.1. NORMAS GENERALES

1. En los procedimientos del PLANICAL que se describirán a continuación, las comunicaciones entre el personal que interviene en el mismo, se efectuarán normalmente por:

   - Canal 9 de VHF.

   - Los teléfonos móviles del personal participante, que vienen relacionados en el Anexo IV de este Plan.

2. Hay que efectuar las siguientes consideraciones, relacionadas con los horarios de trabajo del Puerto deportivo:

   - Siempre se encontrará de guardia al menos un marinero en el Puerto Deportivo.

- El PLANICAL, durante el horario nocturno establecido en el Puerto, 23:00 a 07:00 h del día siguiente; quedará activado con el personal de guardia y el personal de apoyo que determine el Director del Plan.

El personal de servicio en el Puerto, será responsable de iniciar las primeras acciones encaminadas a contener el derrame contaminante y que serán al menos las siguientes:

- Trasladar al lugar del suceso contaminante o al más cercano al mismo, el material de LCC.
- Intentar combatir la emergencia mediante el despliegue de los medios y recursos materiales LCC disponibles a su alcance y de acuerdo con las circunstancias de cada momento.
- Intentar controlar la contingencia en el menor tiempo posible, al objeto de evitar que la misma vaya a más o se extienda.
- En todos los casos minimizar riesgos humanos y a ser posible materiales.
- Alejar los materiales combustibles del lugar del suceso.
- Equiparse con los Equipos de Protección Individual (EPI).
- No tocar la materia derramada con las manos.
- Tratar el material absorbente como un residuo.

9.2. PREEMERGENCIA

Este Nivel de Respuesta, se corresponde con contingencias medioambientales, estimadas como leves y que pueden ser controladas, en principio, con los medios materiales de LCC disponibles en el Puerto y con el personal del mismo que se considere.

Una vez que la voz de alarma llegue al marinero de servicio, éste se personará lo antes posible en el lugar del suceso contaminante o en el más próximo al mismo desde dónde poder observar el alcance de la contingencia, acto seguido contactará de la forma más rápida posible con el Director del Plan, al que le dará una primera impresión del alcance del suceso contaminante.

El Director del Plan, a la vista de la información disponible, evaluará la contingencia y en base a los *criterios de activación del PLANICAL*, decidirá si procede o no la activación del mismo; o si dada la situación, debería solicitar la activación de un Plan de Contingencia de ámbito superior.

Si decide activar el PLANICAL y declarar el *Nivel de* Gravedad de **"Preemergencia"**, emprenderá las siguientes acciones:

- Coordinar y dirigir al personal disponible.
- Asegurar la remisión del Informe POLREP.
- Decidir las actuaciones más convenientes en cada momento.
- Recabar la información necesaria a los miembros del Comité Técnico Asesor que considere, en caso necesario.
- Si la evolución de la contingencia fuera desfavorable, decidir incrementar el *Nivel de Gra*vedad del PLANICAL y declarar la **"Emergencia General"** en el Puerto.
- Coordinar, en caso necesario, el flujo de información a las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y a la Capitanía Marítima.

- Declarar el final de la situación de emergencia, cuando así lo considere.
- Recabar toda la información necesaria para redactar los correspondientes informes.

9.3 EMERGENCIA GENERAL

Este Nivel de respuesta, se corresponde con contingencias medioambientales que para ser controladas, requieren del apoyo externo de medios materiales y/o humanos, o sin necesitar apoyo externo, pudieran afectar al exterior de la Zona Portuaria, por lo que el Director del Plan, solicitaría la Activación del Plan Territorial.

Una vez que la alarma llegue al marinero de servicio, éste se personará lo antes posible en el lugar del suceso o en el lugar más próximo al mismo, para observar el alcance de la contingencia. A continuación, contactará de la forma más rápida con el Director del Plan al que dará una primera impresión del alcance del suceso contaminante.

El Director del Plan, evaluará el suceso contaminante y en base a los *criterios de activación del PLANICAL*, procedería a declarar la **"Emergencia General",** solicitando además la activación de un Plan de Contingencia de ámbito superior. Acto seguido, ordenará emprender todas las acciones contempladas en el punto 9.2 de este Plan Interior y además:

- Será responsable de la dirección de la emergencia, hasta el momento en que tome el control de la misma el Director del Plan de Ámbito Superior.

- Asesorará al Director del Plan de Ámbito Superior en la toma de decisiones que afecten a sus áreas competenciales, integrándose en el equipo del Comité Técnico Asesor del mismo.

- Convocará la presencia de los miembros del Comité Técnico Asesor que considere y recabará la información necesaria.

- Declarará la desactivación del PLANICAL y por consiguiente el final de la emergencia, cuando así se lo aconseje el Director del Plan de Ámbito Superior.

- Coordinará el flujo de información a las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de contaminación marina.

- Preparará toda la documentación relativa a la emergencia contaminante y con posterioridad, redactará un informe sobre la misma, a los órganos competentes.

10.- FIN DE LA EMERGENCIA

En el caso de una **Preemergencia,** una vez que el origen de la misma este controlado y por lo tanto se hallan minimizado sus consecuencias, será el Director del Plan Interior de Contingencia del Puerto Deportivo, quien declare la FINALIZACIÓN DE LA EMERGENCIA, en base a las recomendaciones del Comité Técnico Asesor y de las diferentes notificaciones de los responsables de los Grupos de Acción. *(Cuadro-4).*

Como criterio general se puede estimar que la finalización de la emergencia debe producirse, cuando las zonas prioritarias estén descontaminadas. Posteriormente, en caso necesario, continuarán las labores de rehabilitación y restauración del entorno del Puerto Deportivo durante el tiempo que sea preciso.

Se desarrollarán, si fueran necesarios, estudios y documentos de investigación post-accidente, estableciendo un Plan de Recuperación para el puerto en caso de que se estimara conveniente.

En caso de **Emergencia General**, será el Director del Plan de Contingencia de ámbito superior, quien decidirá, asesorado por el Director del PLANICAL entre otros, el momento de declarar la finalización de la emergencia.

11. INVENTARIO DE MEDIOS Y RECURSOS DISPONIBLES

11.1. CONSIDERACIONES

Antes de analizar el material de lucha contra la contaminación disponible en el Puerto Deportivo, hay que realizar una serie de consideraciones sobre los riesgos genéricos a los que podría estar sometido el mismo y que se clasificarían por su origen en:

- **Riesgos Internos**
- **Riesgos Externos**:

Como **Riesgos Internos** se han considerado los siguientes:

- Averías, accidentes, hundimientos o abordajes en el Puerto con resultado de contaminación.

Dentro de los **Riesgos Externos,** se considera:

- Derrame en alguna instalación ubicada en tierra o accidentes de buques en el exterior del puerto.

Tanto los Riesgos Internos como los Externos, serían consecuencia de posibles vertidos accidentales de "**Hidrocarburos del Grupo I**", *(Según la Clasificación del Anexo VIII del Plan Territorial: gasoil, gasolinas, queroseno y naftas),* también llamados en otros textos "**Hidrocarburos No Persistentes**".

Estos Hidrocarburos tienen las siguientes características:

- No persisten en la superficie del mar al disiparse por evaporación en pocas horas.
- Son ricos en componentes volátiles.
- Normalmente no forman emulsiones.
- Alta concentración de compuestos tóxicos.
- Impactos severos, localizados.
- Duración en función de la velocidad de recuperación.
- No necesita dispersión.

11.2. MEDIOS DISPONIBLES

El material de lucha contra la contaminación disponible en el Puerto, estará bajo la custodia del personal de marinería asignado, que será el que disponga de ellos en todo momento para su uso operativo. El mantenimiento de estos medios materiales, estará a cargo de los Marineros del Puerto y de las empresas suministradoras de los mismos.

En el Anexo I, figura una relación pormenorizada de todos los medios de lucha contra la contaminación disponibles en el Puerto y su ubicación en el puerto, se aprecia en la foto nº 9.

11.2.1. ABSORBENTES

Los absorbentes navales, son uno de los medios más eficaces y económicos para controlar y recoger derrames pequeños de hidrocarburos en aguas tranquilas.

Normalmente están fabricados a partir de fibras vegetales o sintéticas (polipropileno 99.5%), en ambos casos repelen el agua y poseen una gran capacidad de absorción.

Los absorbentes disponibles en el Puerto son de fibras de polipropileno al 99,5% y sus características son:

- Elevada capacidad de absorción.
- Su reducido volumen reduce los costes de almacenamiento y los de eliminación.
- Pueden ser reutilizados una vez exprimidos.
- Pueden ser incinerados, dejan cenizas en menos del 0,02%
- Sus compuestos no son desprendidos por el agua, por ello no producen impactos sobre el medio ambiente.
- No inflamables.
- Disponibles en múltiples formatos para adaptarse a todas las necesidades.

Existen en el mercado barreras absorbentes de diferentes diámetros y longitudes que van provistas de conexiones rápidas para formar cercos de la longitud requerida, son idóneas para recoger pequeños derrames de hidrocarburos en aguas protegidas, evitando su extensión y la contaminación de zonas sensibles, tienen una alta flotabilidad incluso estando totalmente saturadas de hidrocarburo. El Puerto dispone de 1 barrera absorbente de 18 m.

Además los absorbentes, se presentan en una amplia variedad de formas: alfombrillas, paños, rollos, tubulares, bandas, almohadas, etc., para contener derrames de menor entidad.

El puerto dispone además, de otros materiales absorbentes y de 200 paños de polipropileno.

11.2.2. EQUIPO DE PROTECCION INDIVIDUAL (EPI)

Se entenderá por Equipo de Protección Individual, cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin. (Real Decreto 773/1997, 30 de mayo).

Los EPI estarán destinados, en principio, a un uso personal y estarán comprendidos por al menos las siguientes prendas:

- Buzo (desechable).
- Botas.
- Guantes de neopreno.
- Mascarilla (desechable).
- Gafas panorámicas protectoras.

Los equipos de protección individual proporcionarán una protección eficaz frente a los riesgos que motivan su uso. Los EPI, deberán:

- Responder a las condiciones existentes en el lugar de trabajo.
- Tener en cuenta las condiciones anatómicas y fisiológicas y el estado de salud del trabajador.
- Adecuarse al portador, tras los ajustes necesarios.

En cualquier caso, los equipos de protección individual que se utilicen deberán reunir los requisitos establecidos en cualquier disposición legal o reglamentaria que les sea de aplicación, en particular en lo relativo a su diseño y fabricación.

La utilización, el almacenamiento, el mantenimiento, la limpieza, la desinfección cuando proceda, y la reparación de los equipos de protección individual deberán efectuarse de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

Las condiciones en que un equipo de protección deba ser utilizado, en particular en lo que se refiere al tiempo durante el cual haya de llevarse, se determinarán en función de:

- La gravedad del riesgo.
- El tiempo o frecuencia de exposición al riesgo.
- Las condiciones del puesto de trabajo.
- Las prestaciones del propio equipo.
- Los riesgos adicionales derivados de la propia utilización del equipo que no hayan podido evitarse.

Salvo en casos particulares y excepcionales, los equipos de protección individual solo podrán utilizarse para los usos que estén previstos.

En la zona de trabajo debe existir tanto una conexión de comunicación constante (por radio o teléfono) como un botiquín de primeros auxilios.

Es imprescindible, que todo el personal que en algún momento determinado pueda participar en las operaciones de lucha contra la contaminación, pueda disponer de un Equipo de Protección Individual, por lo tanto se disponen de 6 EPI´s, para dotar a personal que forme parte del PLANICAL.

11.2.3. TANQUE O DEPÓSITO DE RESIDUOS

El Puerto tiene un depósito de residuos de pequeña capacidad, para la retirada de derrames pequeños y en caso necesario, tiene previsto el alquiler de un contenedor de mayor capacidad, que estaría disponible en cualquier momento.

11.2.4. UTILLAJE

Entre el utillaje, el Puerto dispone de los siguientes elementos:

- 1 Escobón, con cerda dura para barrido de absorbentes saturados de hidrocarburos en derrames en el muelle o zonas secas.
- 2 Bicheros, para la retirada del mar de los absorbentes saturados de hidrocarburo.
- 15 Bolsas de residuos, resistentes a hidrocarburos con sus cierres para sellado.
- 2 Ganapanes, con la malla adecuada para retirar los absorbentes saturados de hidrocarburo.
- 2 Bidones para aguas contaminadas con una capacidad de 200 litros.

12. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS MATERIALES DISPONIBLES

El mantenimiento de todos los medios materiales de lucha contra la contaminación ubicados en el Puerto Deportivo, es fundamental para su perfecto funcionamiento y operatividad en caso de una emergencia por contaminación marina accidental.

Si se Carece de un correcto Plan de Mantenimiento y de sus correspondientes revisiones, cualquier sistema por bueno que sea, fallará en el momento en que más se necesite. Una vez adquirido los materiales y equipos de LCC, la responsabilidad de su mantenimiento será única y exclusivamente del Puerto Deportivo.

Un mantenimiento apropiado de cualquier elemento de LCC, debe consistir en:

- Unas inspecciones periódicas.
- Unas pruebas de mantenimiento.
- Unas reparaciones, en caso de necesidad.

El método a seguir para mantener el material LCC, puede consistir en la contratación de empresas especializadas en este tipo de operaciones, pero no siempre es necesario hacerlo así, si el propio Puerto cuenta con el personal y los recursos suficientes para llevarlo a cabo con sus propios medios.

Los medios materiales de lucha contra la contaminación, serán sometidos a las condiciones generales de mantenimiento preventivo correspondiente, según las especificaciones detalladas por los fabricantes y teniendo en cuenta la normativa vigente.

En concreto, se someterán al programa de mantenimiento preventivo que se refleja en las tablas del *Programa de Mantenimiento del Material LCC,* que se especifican en el **Anexo II.**

Las operaciones de mantenimiento que deben ser ejecutadas por personal perteneciente al Puerto Deportivo, quedarán marcadas en dichas tablas con la letra **"X".**

Las operaciones de mantenimiento que deberán ser efectuadas por personal de una empresa mantenedora autorizada o por personal del instalador del equipo o del fabricante, quedarán identificadas en este caso con la letra **"E".**

La periodicidad del mantenimiento, se indicará en las tablas de mantenimiento, con la nomenclatura que a continuación se indica:

Semanal	**S**
Quincenal	**Q**
Mensual	**M**
Trimestral	**T**
Semestral	**SE**
Anual	**A**
Según Necesidades	**S/N**

El Anexo II, detalla el Programa de Mantenimiento de los medios LCC disponibles en el Puerto Deportivo.

13. PROGRAMA DE ADIESTRAMIENTO Y EJERCICIOS

13.1.- GENERALIDADES

La disposición de medios materiales adecuados para hacer frente a una emergencia por contaminación marina en un puerto, no garantiza por si sola el éxito en la lucha contra la misma, si las personas a cargo de estos medios y aquellas otras que tienen la responsabilidad de dirigir las operaciones, no poseen los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para ello.

El propio Convenio OPRC-90, en su artículo 6, determina que debe de existir un programa, tanto de ejercicios como de formación, para todas las organizaciones de lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos.

El Real Decreto 253/2004, recoge esta necesidad en su artículo 9 especificando que el personal de las empresas que este implicado en operaciones de prevención y lucha contra la contaminación, deberán superar los cursos de formación que establezca, la dirección General de la Marina Mercante (DGMM).

La Orden FOM, de 23 de Febrero de 2001, en su punto 4.2, establece que el contenido de los cursos será eminentemente práctico, pudiendo usarse para desarrollar los mismos el material de SASEMAR y del Centro de Seguridad Marítima Integral “Jovellanos”.

El Ministerio de Fomento, mediante la Orden FOM 555/2005, de 2 de marzo, establece los cursos de formación en materia de prevención y

lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

Estos cursos son los siguientes:

1. **Nivel Operativo Básico**.- Dirigido a operarios y técnicos de formación profesional.

2. **Nivel Operativo Avanzado**.- Dirigido a Jefes de Grupo con formación universitaria de grado medio.

3. **Nivel Superior de Dirección**.- Dirigido a Directivos con formación universitaria de grado superior.

13.2.- ESTRUCTURA DE LOS CURSOS DE FORMACIÓN

Los cursos de formación tendrán la siguiente estructura:

1. Un módulo común.
2. Un módulo específico.
3. Ejercicios Prácticos.

El Módulo Común, tratará sobre cuestiones básicas relacionadas con:

- El comportamiento de los hidrocarburos en la mar.
- Los efectos de los hidrocarburos sobre el ecosistema.
- Los métodos para combatir los efectos de la contaminación.

El Módulo específico, tendrá contenidos concretos para cada nivel de formación:

Nivel Operativo Básico, tratará de:

- Sistemas de Prevención, contención y recogida de derrames.
- El equipamiento necesario.
- Mantenimiento y reparación de equipos.
- Prácticas con dichos equipos.

Nivel Operativo Avanzado: tratará además sobre:

- Técnicas de dirección de los equipos humanos de respuesta.
- Cuestiones logísticas.

Nivel Operativo Superior: tratará sobre:

- Toma de decisiones.
- Formación y dirección de un gabinete de crisis.
- Técnicas relacionadas con la información.
- Relaciones públicas.

Los ejercicios prácticos, serán variados y estarán adaptados a cada uno de los niveles especificados.

13.3. CURSOS DE FORMACIÓN RECOMENDADOS

Debido a la complejidad de las operaciones de lucha contra la contaminación, es recomendable, al objeto de poder afrontar una situación de emergencia medioambiental con las mayores probabilidades de éxito, que el personal que a continuación se relaciona, este en posesión de los siguientes cursos homologados:

- Director del Plan: Nivel Operativo Superior
- Personal del Grupo de Acción: Nivel Operativo Básico

El Centro de Formación público o privado, en el que se realicen los cursos citados anteriormente, deberá estar debidamente homologado y cumplir todas las especificaciones de la Orden FOM 555/ 2005, de 2 de marzo, por la que se establecen los cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.

Al objeto de que el resto del personal que intervienen en el Plan Interior de Contingencia, esté lo suficientemente preparado para acometer las funciones que se le asignen, el Director del Plan gestionará la programación anual de cursos de formación básica y específica, que deberán ser impartidos por personal cualificado.

13.4. EJERCICIOS A REALIZAR

Este tipo de prácticas pretende conseguir, que todo el personal implicado en la organización del Plan Interior de Contingencias, alcance un nivel de conocimientos suficiente, tanto a nivel teórico como a nivel práctico, para poder hacer frente con posibilidades de éxito, a cualquier tipo de emergencia por contaminación marina accidental que se presente en el Puerto.

Se han programado un ejercicio teórico y dos ejercicios prácticos, que se especifican en el punto siguiente, y que pretenden que el personal actuante en el Plan, este preparado para hacer frente a una emergencia medioambiental en el Puerto en cualquier momento.

Los ejercicios, tanto teóricos como prácticos, se impartirán por personal debidamente cualificado y se basarán en los contenidos especificados en el Anexo VI.

Los responsables de dirigir los ejercicios, remitirán un informe anual de los resultados de los mismos al Director del Plan. Estos informes serán estudiados por el Comité de Seguridad al objeto de prever posibles revisiones al PLANICAL.

TIPO DE EJERCICIO	**PERIODICIDAD**	**PARTICIPANTES**	**TIEMPO**
T-1 TEÓRICO EMERGENCIAS	TRIMESTRAL	PERSONAL PLANICAL	2 HORAS
P-1 PRÁCTICO EMERGENCIAS	TRIMESTRAL	PERSONAL PLANICAL	3 HORAS
P-2 PRÁCTICO **SIMULACRO** DE EMERGENCIA.	ANUAL	TODO EL PERSONAL PLANICAL	4 HORAS

Cuadro nº 6 - Planificación de Ejercicios

T-1. TEORÍA DE EMERGENCIAS

Este ejercicio teórico de periodicidad trimestral, consiste en una charla de al menos dos horas de duración, con el objetivo de que el personal que intervenga en el PLANICAL sea capaz durante su turno de servicio de controlar emergencias o contingencias medioambientales leves, con los medios LCC propios del Puerto.

P-1. PRACTICA DE EMERGENCIAS

Ejercicio práctico, de tres horas de duración y periodicidad trimestral, con objeto de que el personal que intervenga en el PLANICAL, adquiera la destreza suficiente en el manejo de todos los medios de lucha contra la contaminación de los que dispone el Puerto y además sea capaz de llevar a cabo con éxito el resto de sus cometidos específicos durante una Emergencia.

El objetivo de este ejercicio práctico es comprobar:

- La correcta coordinación de las operaciones.
- La organización y comportamiento del personal.
- La dirección del Grupo de Acción.
- El desarrollo de los procedimientos del PLANICAL.
- El grado del operatividad del material LCC.

P-2. SIMULACRO DE EMERGENCIA

Ejercicio práctico de Simulacro General de Emergencia, de al menos cuatro horas de duración y periodicidad anual, en el que participará toda la organización del PLANICAL.

13.5. SIMULACROS

13.5.1. CONSIDERACIONES GENERALES

Este tipo de prácticas no pretende conseguir un resultado óptimo sino, más bien, el entrenamiento del personal actuante y extraer las conclusiones necesarias, que servirán para corregir las posibles deficiencias o inadecuaciones del propio material. En definitiva, de ellos, se podrán extraer conclusiones encaminadas a lograr mejoras importantes del Plan Interior de Contingencia y obtener una mayor efectividad.

Para la realización del ejercicio práctico, y con la finalidad de simular una situación lo más cercana posible a la realidad en caso de una emergencia, deberá preverse la eventualidad de que ***el personal no sepa ni el día ni la hora del simulacro,*** datos que serán determinados exclusivamente por el director del Plan, y se darán a conocer según su criterio.

A la hora de realizar un simulacro, el Director del Plan, debería informar con la antelación suficiente a:

- Capitanía Marítima – SASEMAR.
- Dirección General de Protección Civil.
- Dirección General de Transportes y Puertos-CARM.
- Delegación del Gobierno - CECARM.
- Guardia Civil de Los Alcázares.
- Ayuntamiento de Los Alcázares.
- Instalaciones colindantes.
- Componentes del Comité Técnico Asesor.

Para realizar los simulacros será conveniente, contar con la colaboración y asesoramiento del SASEMAR – CARTAGENA.

En función de los resultados que se obtengan de la experiencia, detectaremos las principales deficiencias tanto del personal actuante como de los materiales y de esta manera, definiremos las medidas correctoras a aplicar en cada caso.

Es conveniente que los resultados obtenidos, se comenten con el personal participante. Los simulacros de emergencia por contaminación marina accidental, deberían de realizarse al menos **una vez al año**.

El Director del Plan, tras la realización del ejercicio, debería de remitir un informe de los resultados del simulacro a los Órganos Competentes, señalando las incidencias, los tiempos reales obtenidos y las causas que hayan podido obstaculizar el desarrollo del Plan.

13.5.2.- INFORME DEL SIMULACRO

El informe, que el Director del Plan debe remitir al Órgano Superior que se determine y que se detalla en el Anexo VII, deberá incluir los siguientes puntos:

- Comprobación de que el Plan Interior de Contingencia fue respetado en líneas generales.

- Comprobación de que la coordinación de la Dirección con el Grupo de Acción fue satisfactoria. En caso contrario indicar las posibles causas que lo hayan impedido u obstaculizado.

- Medición de los tiempos reales que se emplearon para la contención del derrame contaminante y para su recogida.

- Valoración del comportamiento del personal en general, ante una situación de emergencia y valoración a su vez, del grado de acatamiento de las instrucciones.

- Comprobación del procedimiento de notificación de la alarma, y de los protocolos de comunicación, indicando si han facilitado la capacidad de respuesta del Plan Interior de Contingencia.

- Valoración de los Procedimientos de actuación

- Identificación de aquellos problemas que obstaculizaron las operaciones de contención.

- Relación de los incidentes no previstos:

  Accidentes de personal.
  Deterioro de material.
  Deterioro del mobiliario.
  Altercados, etc.

- Conclusiones

Finalizará este informe con el apartado de conclusiones, en el que figurarán, las lecciones aprendidas durante la realización del simulacro y que en caso de consideración por parte del Comité de Seguridad, deberán incorporarse al Plan Interior de Contingencia para aumentar su eficacia.

13.6. PLAN DE ADIESTRAMIENTO

La programación de los ejercicios señalados en puntos anteriores, será la que se refleja en el plan de adiestramiento anual de la tabla que sigue a continuación, con la salvedad de que el ejercicio práctico P-2 y el simulacro de emergencia anual (P-3), se programarán en las fechas que determine el Director del Plan.

Plan de Adiestramiento

MES	TIPO DE EJERCICIO			
ENERO	T-1			
FEBRERO		P-1		
MARZO				
ABRIL	T-1			
MAYO		P-1		
JUNIO				
JULIO	T-1			
AGOSTO		P-1		
SEPTIEMBRE				
OCTUBRE	T-1			
NOVIEMBRE		P-1		
DICIEMBRE			* P-2 SIMULACRO	

*El ejercicio P-2 se programará según criterio del Director del Plan.

14. PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN DEL PLAN INTERIOR

14.1.- CONDICIONES PARA LA REVISIÓN DEL PLANICAL

El PLANICAL, se revisará en las siguientes condiciones:

1. Después de la realización de un simulacro de emergencia por contaminación marina accidental.

2. En caso de una emergencia real por contaminación marina accidental.

3. Cuando lo considere conveniente el Director del Pan Interior de Contingencia.

4. En caso de modificación del marco legal.

14.2.-PLAZOS DE LAS REVISIONES DEL PLAN

Las revisiones del PLANICAL, las llevará a cabo el Comité de Seguridad en los siguientes plazos:

- Al menos una vez al año, a ser posible con posterioridad a la realización del simulacro anual programado, pudiendo convocarse reuniones extraordinarias del Comité de Seguridad al efecto, si las circunstancias así lo aconsejan.

- Cada vez que se de produzca una emergencia real por contaminación marina accidental. (en el plazo de un mes con posterioridad a la misma).

15.- IMPLANTACIÓN DEL PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA

15.1.- APROBACIÓN DEL PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA

El presente Plan Interior de Contingencias, deberá ser aprobado por el órgano competente de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, previo informe favorable de la Capitanía Marítima de Cartagena, la cual dispondrá la inspección de las instalaciones al objeto de comprobar la idoneidad de los medios de prevención y lucha contra la contaminación marina accidental descritos en el Plan Interior de Contingencias, a la vista de las conclusiones del estudio de las condiciones ambientales, meteorológicas y oceanográficas de la zona en la evolución de posibles vertidos de hidrocarburos.

Una vez aprobado este Plan Interior de Contingencia, se remitirán las copias correspondientes a:

- La Capitanía Marítima de Cartagena (CRCS-LCC).
- La Dirección General de Transportes y Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- La Dirección General de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

15.2.- DIVULGACIÓN DEL PLAN

Para poder implantar el presente Plan Interior de Contingencias a nivel operativo, lo primero que hay que hacer, es darlo a conocer a todos los usuarios del Puerto Deportivo y a sus empleados, mediante campañas de difusión, reuniones informativas y programas de formación. Además el Club elaborará un tríptico divulgativo para los usuarios.

15.2.1. REUNIONES INFORMATIVAS

Se celebrará una reunión informativa anual, a la que asistirán el personal designado y aquellos usuarios que lo deseen. La persona designada por el Órgano competente, explicará de forma general, el alcance del PLANICAL.

Se hará hincapié en que conozcan:

- El ámbito de aplicación del Plan Interior.
- Los Niveles de Respuesta o Gravedad.
- La composición de los Órganos de Dirección y Respuesta.
- Procedimiento de activación del Plan.
- Procedimientos de actuación del Grupo de Acción.
- Los medios materiales LCC del Puerto Deportivo.

15.3. FORMACIÓN DEL PERSONAL

Con objeto de asegurar el conocimiento del PLANICAL, por parte de todas las personas que intervienen en el mismo, se organizará el Programa de Adiestramiento y Ejercicios, especificado en el Plan.

15.4. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Al objeto de asegurar la operatividad de todos los medios materiales de lucha contra la contaminación, ubicados en el Puerto, en caso de una emergencia por contaminación marina accidental, se seguirá lo especificado en el “Programa de Mantenimiento de los Medios Materiales Disponibles”.

15.5. INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS.

En caso de producirse una emergencia en el puerto:

- Se investigarán las **causas** que lo produjeron
- Se investigaran asimismo el origen, propagación y consecuencias.
- Se analizará el **comportamiento** de las personas
- Se analizará el **comportamiento** de los equipos
- Se adoptarán las medidas correctoras necesarias

Finalmente, se redactará un informe que recoja los resultados de la investigación y que servirá para que el Órgano competente tome las medidas correctoras que considere.

15.6. REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN

La revisión del Plan Interior de Contingencias se llevará a cabo conforme a lo especificado en el “Procedimiento de Revisión del Plan Interior”. Coincidiendo con la revisión anual del PLANICAL, se actualizará el inventario de medios disponibles para la lucha contra la contaminación en el Puerto.

15.7. REGISTROS

La Entidad Gestora del Puerto, deberá procurar que todas las acciones que se lleven a cabo relacionadas con el presente Plan Interior de Contingencias: ejercicios periódicos, sucesos reales, notificaciones, etc., queden anotadas en los **registros correspondientes**, que se encontrarán siempre a disposición de las Autoridades competentes para su inspección.

REALIZADO POR:

C & C - MEDIO AMBIENTE

EQUIPO REDACTOR:

Pedro Martínez Baños
Dr. en CC: Biológicas

Serafín Piñeiro Rodríguez
Ingeniero de Sistemas de Defensa
. Director de Seguridad

Roque Trives Gras
Biólogo

Jaime Bernardeau Estellér
Biólogo

Julio de 2013

PLANICAL

ANEXOS

ANEXO I

INVENTARIO DE MEDIOS Y RECURSOS DISPONIBLES

EQUIPO-MATERIAL	CANTIDADES
BARRERAS DE CONTENCION	POSIBILIDAD ALQUILAR OTRA BARRERA DE CONTENCION EN CASO NECESARIO Y EN MINIMO TIEMPO
ABSORBENTES	1 BARRERAS ABSORBENTES DE 18 metros BOLSA DE ABSORBENTE 200 PAÑOS ABSORBENTES DE 50 x 50 cm.:
EPI´s	6 BUZOS 6 GUANTES 6 BOTAS 6 GAFAS 6 MASCARILLAS
SKIMMERS	* POSIBILIDAD ALQUILAR SKIMMER ADECUADO EN CASO DE NECESIDAD Y EN EL MINIMO TIEMPO
TANQUE O DEPOSITO DE RESIDUOS	DEPOSITO DE RESIDUOS (Pequeña capacidad) (POSIBILIDAD ALQUILAR CONTENEDOR MAYOR CAPACIDAD AL GESTOR RESIDUOS EN CASO NECESARIO Y EN MINIMO TIEMPO)
UTILLAJE	1 ESCOBON 2 BICHEROS 1 GANAPAN 1 KIT DE BOLSAS DE RESIDUOS
EMBARCACIONES DE APOYO	1 EMBARCACIÓN CON MOTOR

* (Carencias)

ANEXO II

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LOS MEDIOS LCC

MATERIAL: **ABSORBENTES**

	PERDIODICIDAD						
ACTIVIDADES	**S**	**Q**	**M**	**T**	**SE**	**A**	**SN**
Comprobación de su estado, estanqueidad, humedad, etc.					X		
Inspección visual elementos			X				
Reciclaje elementos y Limpieza tras su uso.							X
Reposición elementos							E

MATERIAL: **BOTES**

	PERDIODICIDAD						
ACTIVIDADES	**S**	**Q**	**M**	**T**	**SE**	**A**	**SN**
Comprobación estado casco / goma.				X		E	
Comprobación Niveles			X				
Comprobación motores				X		E	X
Comprobación material salvamento				X			X
Varada						X	X

MATERIAL: **DEPOSITOS DE RESIDUOS**

	PERDIODICIDAD						
ACTIVIDADES	**S**	**Q**	**M**	**T**	**SE**	**A**	**SN**
Comprobación de su estado, estiba, estanqueidad, etc.				X			
Inspección visual			X				

MATERIAL: **EPI, S:** GUANTES, GAFAS, BUZOS, BOTAS, MASCARILLAS

	PERDIODICIDAD						
ACTIVIDADES	**S**	**Q**	**M**	**T**	**SE**	**A**	**SN**
Recuento unidades				X			
Comprobación de su estado						X	
Reposición tras uso, en caso necesario							E

MATERIAL: **UTILLAJE.**

	PERDIODICIDAD						
ACTIVIDADES	**s**	**Q**	**M**	**T**	**SE**	**A**	**SN**
Comprobación de su estado y condiciones almacenamiento			**X**				
Inspección visual y recuento de unidades		**X**					
Reposición elementos							**E**

ANEXO III.- PROTOCOLOS DE ACTUACIÓN

NIVEL DE RESPUESTA:	FICHA DE ACTUACION Nº 1
CUALQUIER TIPO DE EMERGENCIA	MARINERIA

ACTUACIONES PREVIAS ANTE CUALQUIER EMERGENCIA

- Avisar al Director del Plan.
- Localizar y poner a punto el material de lucha contra la contaminación: barreras, absorbentes, etc.
- Trasladar al lugar del suceso contaminante o al más cercano al mismo, el material de LCC en la medida de lo posible.
- Intentar combatir la emergencia mediante el despliegue de los medios y recursos materiales LCC disponibles a su alcance y de acuerdo con las circunstancias de cada momento.
- Intentar controlar la contingencia en el menor tiempo posible, al objeto de evitar que la misma vaya a más o se extienda.
- En todos los casos minimizar riesgos humanos y materiales.
- Alejar, en su caso, los materiales combustibles del lugar del suceso.
- No tocar la materia derramada con las manos.
- Caso de que el derrame sea en tierra, evitar que éste llegue al mar.
- Tratar el material absorbente como residuo.
- REMITIR POLREP

FECHA: 15/07/13	Nº REVISIÓN: 03	PLANICAL

NIVEL DE RESPUESTA	FICHA DE ACTUACION Nº 2
PREEMERGENCIA	**DIRECTOR DEL PLANICAL**

ACTUACION

Si el **Director del Plan** decide activar el PLANICAL y declarar el *Nivel de Respuesta* de **"Preemergencia"**, emprenderá las siguientes acciones:

- Coordinar y dirigir a todo el personal disponible.
- Asegurar la remisión del POLREP.
- Decidir las actuaciones más convenientes en cada momento.
- Recabar la información necesaria a los miembros que considere del Comité Técnico Asesor, en caso necesario.
- Si la evolución de la contingencia fuera desfavorable,

  Decidir incrementar el *Nivel de Respuesta* del PLANICAL y declarar la **"Emergencia General"** en el Puerto.
- Coordinar, en caso necesario, el flujo de información a las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y a la Capitanía Marítima.
- Declarar el final de la situación de PREEMERGENCIA, cuando así lo considere.
- Recabar toda la información necesaria para la redacción de los posteriores informes.

FECHA: 15/07/13	Nº REVISIÓN: 03	PLANICAL

NIVEL DE RESPUESTA	FICHA DE ACTUACION Nº 3
EMERGENCIA GENERAL	**DIRECTOR DEL PLANICAL**

ACTUACION

Si el Director del Plan declara la **"Emergencia General",** solicitará la activación de un Plan de Contingencia de ámbito superior, ordenará emprender todas las acciones contempladas en la Ficha de Actuación Nº-1, emprenderá las acciones contempladas en la Ficha de Actuación Nº 2, y además:

- Será responsable de la dirección de la emergencia, hasta el momento en que tome el control de la misma el Director del Plan de Ámbito Superior.
- Asesorará al Director del Plan de Ámbito Superior en la toma de decisiones que afecten a sus áreas competenciales, integrándose en el equipo del Comité Técnico Asesor del mismo.
- Convocará la presencia de los miembros del Comité Técnico Asesor que considere y recabará la información necesaria.
- Declarará la desactivación del PLANICAL y por consiguiente el final de la emergencia, cuando así se lo aconseje el Director del Plan de Ámbito Superior.
- Coordinará el flujo de información a las autoridades competentes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de contaminación marina.
- Preparará toda la documentación relativa a la emergencia contaminante y con posterioridad, redactará un informe sobre la misma, a los órganos competentes.

FECHA: 15/07/13	Nº REVISIÓN: 03	PLANICAL

ANEXO IV

DIRECTORIO DE TELEFONOS

PERSONAL PLANICAL	CARGO	TELEFONO
Oficina Puerto		**968 575 129**
Marinería 24 horas		**669 248 737**
Director del Plan	Jorge Evlampiev Ferri	660 318 916
Responsable del Grupo de Acción	Antonio Ros Torralba	626 730 234
Aux. Marinero	Rubén Benedicto Fernández-Henarejos	
Aux. Marinero	Alkin Dzheladin Myustedzheb	677 031 860
Marinero Nocturno	José Fernández Ruiz	630 833 463
Administrativo	Antonia Soto Ruiz	649 050 026

TELÉFONOS DE INTERES **Ámbito Nacional**	NÚMEROS
Emergencias	**112**
Policía Nacional	091
Salvamento y Seguridad Marítima Emergencias marítimas	900 202 202
Bomberos	080
Guardia Civil	062
Emergencias de la Cruz Roja para toda España	913 354 545
Cruz Roja Información nacional	902 222 292
Meteorología Predicción meteorológica marítima	906 365 371
Dirección General de Tráfico	900 123 505
Correos y Telégrafos	900 506 070

TELÉFONOS DE INTERES **Ámbito Regional**	**NÚMEROS**
AYUNTAMIENTO LOS ALCÁZARES	968 575047
CENTRO LOCAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO-SASEMAR	968 529 594 968 529 817
CENTRO DE COORDINACION DE EMERGENCIAS DE LA REGION DE MURCIA –CECARM	112
Jefatura Provincial de Tráfico	968 256 211
Protección Civil	112
Bomberos Los Alcázares Cartagena	968 171302 968 531 525
Guardia Civil de Los Alcázares	968 335920
Policía Local	968 171919 - 092
Centro meteorológico Territorial de Murcia	968 834 404
Ambulancias de la Cruz Roja Ambulancias de la Región Murciana, S.A	968 222 222 968 379 822
Sanidad Urgencias médicas	061
Hospital Universitario Virgen de la Arrixaca Hosp. Gral Universitario M. Meseguer	968 369 500 968 244 200 968 360 900
Hospital General Stª Maria del Rosell Hospital General Básico de la Defensa de Cartagena	968 504 800 968 325 000 968 127 200
Hospital de Los Arcos	968 565 022
Correos y Telégrafos Atención al cliente	900 506 070
Cruz Roja	968 574079
Aeropuertos San Javier	968 172 000

ANEXO V

INFORME SOBRE CONTAMINACION MARINA "POLREP"

COMUNICANTE	**DETINATARIO**
ORGANISMO: **PUERTO DEPORTIVO CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCAZARES** (MURCIA)	CENTRO LOCAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO **(SASEMAR)** **CRCS-LCC - CARTAGENA** **FAX: 968 529 748** TEL: 968 529 594 – 529 817
OBSERVADOR:	CENTRO DE COORDINACION DE EMERGENCIAS DE LA REGION DE MURCIA **(CECARM)** **FAX: 968 286 095** TEL: 112
BUQUE:	
DISTINTIVO LLAMADA:	
FECHA: DIA MES	AÑO:

CARACTERISTICAS DE LA CONTAMINACION						
FECHA Y HORAL LOCAL DE LA OBSERVACION				EXTENSION DEL AREA AFECTADA		
Día	**Mes**	**Año**	**Hora**	**Largo**	**Ancho**	**Superficie**

SITUACION GEOGRAFICA DEL CENTRO DE LA MANCHA		
LATITUD:		**LONGITUD:**
Demora	**Distancia**	**Punto Geográfico**
Deriva de la mancha		Rumbo: Velocidad:

APARIENCIA DE LA MANCHA (1)	
Apenas visible en excelentes condiciones de luz	Visible como una película plateada sobre el agua
Trazas de color más oscuro	Bandas brillantes de color naranja, azul o verde
Bandas más oscuras de los mencionados colores	Color muy oscuro

ASPECTO DE LA MANCHA (1)		
Superficie continua	Bandas longitudinales	Parches aislados

NATURALEZA DE LA CONTAMINACION (1)	
Petróleo crudo	Combustible / Aceite
Productos químicos	Residuos sólidos
Origen biológico	Desconocida

(1) MARCAR LO QUE PROCEDA

DESCRIPCION DEL AGENTE CONTAMINANTE			
ORIGEN DE LA CONTAMINACION (1)			
BUQUE	TIERRA	DESCONOCIDO	
IDENTIFICACION DE LA FUENTE DE CONTAMINACION			
CAUSA DE LA CONTAMINACION (1)			
Colisión entre buques	Colisión con objetos	Naufragio	
Descarga operativa	Fallo sistemas	Embarrancada	
Fallo humano	Explosión	Desconocido	
CONDICIONES METEOROLOGICAS DE LA ZONA			
VIENTO		MAR	
DIRECCION	FUERZA	DIRECCION	ESTADO
VISIBILIDAD(1)			
Excelente	Muy buena	Buena	
Regular	mala	Nula	
NUBOSIDAD			
CIELO CUBIERTO		ALTURA DE LAS NUBES	
1/4	2/4	3/4	4/4
SISTEMA DE OBSERVACION UTILIZADO (1)			
VISUAL	TELEDETECCION	TERMOGRAFICO	
PRUEBAS GRAFICAS OBTENIDAS (1)			
FOTOGRAFIAS	VIDEO	OTRAS	NINGUNA
INFORMACION COMPLEMENTARIA			
IDENTIFICACION DEL OBSERVADOR			
NOMBRE:		**FIRMA**	
APELLIDOS			
CARGO:……..			
PUERTO DEPORTIVO C.N.M.M. LOS ALCAZARES			

(1) MARCAR LO QUE PROCEDA

ANEXO VI

CONTENIDOS DE LOS EJERCICIOS

Contenidos Teóricos:

- Equipos de lucha contra la contaminación por hidrocarburos: cercos, barreras, skimmers, productos para combatir derrames, ventajas e inconvenientes.
- Criterios para la utilización de distintos medios y productos.
- Limpieza y conservación de equipos.
- Precauciones básicas. Límites operativos y criterios de utilización de equipos en puertos y costas.
- Efectos de vientos y corrientes.
- Conexiones de barreras y utilización de skimmers.
- Sistemas de fondeo. Sistemas de interconexión de equipos.
- Nociones de gestión de residuos peligrosos.

Contenidos Prácticos

- Despliegue, recogida y remolque de barreras y cercos.
- Sistemas de fondeo de barreras, según las condiciones meteorológicas, tanto de viento como de corrientes.
- Sistema de despliegue de barreras en dársenas y en las zonas de corriente.
- Usos del skimmer.
- Montaje y desmontaje del tanque portátil.
- Manejo de bombas portátiles.
- Aplicación de productos tensio activos y material absorbente.
- Recogida de residuos, clasificación y almacenamiento.
- Construcción de almacenamientos temporales de residuos.
- Técnicas de limpieza y mantenimiento de equipos.

ANEXO VII

CLUB NAUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES

Paseo de la Concha s/n
30710 - Los Alcázares (Murcia)
Tfno. Oficina: 968 575 129
Fax: 968 574 316

INFORME DEL SIMULACRO DE EMERGENCIA MEDIOAMBIENTAL REALIZADO EN EL PUERTO DEPORTIVO DEL C.N. LOS ALCAZARES

DIA ____ DE_____ DE _____

1. ¿Fue respetado el Plan Interior de Contingencia, en líneas generales? _____

2. ¿La coordinación de la Dirección con todos los Grupos de Acción fue satisfactoria? _____
   En caso contrario indicar las posibles causas que lo hayan impedido u obstaculizado._____

3. ¿Que tiempo se empleó en la contención de la emergencia? _____

4. Valoración del comportamiento del personal en general, ante una situación de emergencia _____

5. Valoración del grado de acatamiento de las instrucciones de los Jefes de los Grupos de Acción. _____

6. El procedimiento de notificación de la alarma y los protocolos de comunicación, ¿facilitaron la capacidad de respuesta del Plan Interior de Contingencia? _____

7. Valoración de los Procedimientos de actuación _____
   _____

8. Problemas que obstaculizaron el desarrollo de las operaciones de contención.

_____

_____

_____

9. Relación de los incidentes no previstos:

- Accidentes de personal _____
- Deterioro de material _____
- Deterioro del mobiliario _____
- Altercados _____
- Otros. _____

10. Lecciones aprendidas durante la realización del ejercicio

_____

_____

_____

11. Conclusiones:

_____

_____

_____

_____

El Director del Plan Interior de Contingencia

ANEXO VIII

REGISTRO DE CONTROL DE LAS OPERACIONES

Hoja nº ___

ORDEN COMUNICADA	**FECHA HORA DE LA ORDEN** (DD-hh-mm)	**HORA FINAL** (hh-mm)	**MEDIOS DE INTERVENCION**

TABLA CONTROL DE OPERACIONES

ANEXO IX

COMUNICACIÓN DE CONTAMINACION DESDE BUQUE

Aquí: _____

(Identificación de la persona que comunica la alarma).

De: _____

(Nombre del buque y código de llamada).

En: _____

(Indíquese la posición o el atraque).

Se ha observado un accidente con resultado de contaminación

_____

(Identifíquese buque o equipo accidentado)

De: _____

(Indíquese la materia o materias involucradas).

La cantidad aproximada vertida es de _____

(Indíquese cantidad en m³.).

Acciones: _____

(Indíquese acciones efectuadas hasta el momento).

Evolución: _____

(Indíquese evolución previsible de la contingencia).

Apoyo: _____

(indíquese la necesidad de apoyo exterior)

COMUNICACIÓN DESDE BUQUE

ANEXO X

DEFINICIONES Y TERMINOS

A los efectos del presente Plan Interior de Contingencias, se consideran las siguientes definiciones:

- **Aguas Interiores.-** Son las aguas comprendidas entre las líneas de base rectas que marcan el inicio del Mar Territorial y la costa.

- **Alarma.-** Avisos y comunicados provocados por un siniestro y que pueden activar el Plan.

- **Área Activa**: Superficie en metros cuadrados de los 10 metros de playa más próximos al agua, empleada normalmente en el tránsito e inmersión de bañistas y que debe permanecer libre de cualquier ocupación.

- **Área de Reposo:** Superficie en metros cuadrados de la franja inmediata a la anterior hasta una anchura máxima de 25 metros, en la que se realiza la permanencia y reposo de los bañistas en la playa.

- **Área Restante:** Superficie en metros cuadrados de la zona de playa no incluida en los conceptos anteriores, y susceptible por tanto de servir de apoyo a los servicios de la playa.

- **Autoridad Marítima Nacional.-** Órgano de la Administración a cuyo cargo está la lucha contra la contaminación en las aguas del mar bajo jurisdicción el 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.

- **Barreras de contención.-** De Hidrocarburos o líquidos contaminantes, para su uso en puertos, canales, aguas tranquilas o alta mar, permiten contener derrames sobre la superficie del agua, constituyendo básicamente la primera medida de actuación para evitar la extensión de la mancha contaminante.

- **Barreras portuarias.-** Son barrearas flotantes de contención de la contaminación en superficie y semisumergidas, preparadas para su emplazamiento en aguas tranquilas.

- **Biorremediación**: Técnica de eliminación de residuos y recuperación de zonas contaminadas basadas en el principio de degradación natural por microorganismos naturales que acelerarán el proceso natural de biodegradación.

- **Calado.-** Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un buque. Altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

- **CECARM.-** Centro de Coordinación de Emergencias de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

- **Centro de Operaciones.-** Lugar desde dónde el Director o Coordinador de las operaciones mantiene contacto con los distintos Grupos Intervención (Acción) que intervienen en la lucha contra la contaminación en las áreas de competencia y que imparte instrucciones y comunica el desarrollo de los acontecimientos a la Alta Dirección de las operaciones.

- **Comité de Seguridad.-** Es un órgano de control que no ejerce ninguna función durante la contingencia, sino que será el encargado de velar por el mantenimiento de la operatividad del Plan Interior de Contingencia del Puerto y de proponer y supervisar las acciones de reposición.

- **Comité Técnico Asesor.-** Órgano consultivo, formado por especialistas en distintas disciplinas, asesora al Director del Plan en la toma de decisiones sobre aspectos técnicos concretos de la lucha contra la contaminación.

- **Contaminación Marina Accidental.-** Cualquier derrame de sustancias contaminantes en el mar producido como consecuencia de un accidente marítimo u otra causa.

- **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, derrames procedentes de plataformas petrolíferas y su producción y también los procedentes de otras operaciones de instalaciones industriales.

- **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 concurran Grupos de Respuesta (Acción) en la mar y Grupos de Respuesta (Acción) en la costa.

- **Dispersante.-** Producto químico que produce el fraccionamiento de partículas del contaminante oleoso y favorece su dispersión en el agua.

- **Embarcación de recreo**: Todo tipo de embarcación, con independencia de su medio de propulsión destinadas a actividades de ocio o deportivas.

- **Emergencia General.-** Corresponde a contingencias que para ser controladas o dominadas completamente, requieren apoyo externo de medios materiales y humanos, o sin necesitar apoyo externo, pudieran afectar al exterior de la Zona Portuaria.

- **Emergencia Parcial.-** Se corresponde con contingencias medioambientales que para ser controladas y dominadas de una forma rápida y eficaz, requieren de la participación de todos los medios humanos y materiales con los que cuente el Puerto Deportivo.

- **Emisario submarino**: Conducción cerrada que transporta aguas residuales desde una infraestructura de saneamiento hasta una zona de inyección en el mar.

- **Emulsificación**: Incorporación de burbujas de agua al petróleo o sus derivados.

- **Equipos LCC.-** Se denominan así al conjunto de equipamiento que sirve para la Lucha Contra la Contaminación.

- **Grupo de Respuesta o de Acción.-** Se denominan 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, Retirada de residuos y Apoyo logístico.

- **Hidrocarburos.-** Según el RD. 210/04 de 13 de febrero, son el petróleo crudo, el fuel-oil, el gasóleo y el aceite lubricante.

- **Mar territorial.-** Zona del mar adyacente a la costa cuyo límite exterior está determinado por una línea trazada de modo que los puntos que la constituyen se encuentren a una distancia de 12 millas de los puntos más próximos de las líneas de base recta.

- **Medios adscritos a un Plan de contingencias.-** Son los medios materiales y humanos susceptibles de ser utilizados en operaciones de lucha contra la contaminación del mar puestos a disposición de un Administración Pública, Organismo o entidad mediante contratos o acuerdos de colaboración y que figuran en los correspondientes planes de Contingencias.

- **Milla Náutica.-** Distancia equivalente a 1852 metros.

- **Niveles de Gravedad Potencial del Plan Territorial.-**

- **Nivel 0.-** Cuando estando activado un Plan Interior de contingencia, la situación puede ser controlada con los medios disponibles, precisando la actuación del Plan Territorial de Contingencia sólo en funciones de seguimiento y apoyo.

- **Nivel 1.-** Situaciones que, o bien afectan a más de un Plan Interior de Contingencia, o que por el alcance de la contaminación precisan la intervención de los recursos de la Comunidad Autónoma no adscritos previamente al Plan Interior de Contingencias.

- **Nivel 2.-** Son aquellas situaciones en las que por su gravedad se prevé que, a solicitud de la Dirección del Plan Territorial, sean incorporados medios estatales no asignados previamente al plan, o que la gravedad de la situación pueda derivar hacia la activación del Plan Nacional de Contingencias por contaminación Marina accidental en labores de seguimiento y apoyo.

- **Nivel 3.-** Situación en que por su gravedad la emergencia requiera la dirección de la Administración Central del Estado y se active siempre el Plan Nacional de contingencias. Este Nivel 3 será activado por el órgano competente de la Administración General del Estado por propia iniciativa o a instancia de la Comunidad Autónoma o del Delegado del Gobierno y queda definido por la concurrencia de alguno de los siguientes supuestos:

- Contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad.
- Derrame de magnitud inferior en el que los medios adscritos en el Nivel 2 no son suficientes.
- Derrame producido dentro del ámbito geográfico de alguno de los Niveles anteriores, pero que por la vulnerabilidad de la zona, el Director de la Emergencia estime necesario la activación de este nivel.
- Derrame que afecte a la costa de varias comunidades Autónomas.

- **NUDO.-** Es una unidad de velocidad, usada para medir la velocidad de un buque, velocidad de la corriente, del viento, etc. Equivale a una milla por hora.

- **Organismo Rector.-** Es aquél 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 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 o 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.

- **Playa**: ribera del mar formada de arenales en superficie casi plana. Porción de mar contigua a esta ribera.

- **Plan Interior de Contingencias.-** Es aquél 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.

- **Plan Territorial de Contingencias.-** Es el que se refiere a las medidas de LCC en el litoral de una Comunidad Autónoma.

- **Plan Nacional de contingencias.-** Tiene su ámbito de aplicación en el mar territorial y en la zona Económica exclusiva bajo jurisdicción de la Autoridad marítima Nacional.

- **Plan Internacional de Contingencias.-** Se aplica cuando la contaminación puede afectar a dos o más países próximos.

- **Preemergencia.-** Corresponde a un estado de alerta de los medios personales y materiales para contingencias estimadas en principio como leves, pueden ser controladas y dominadas rápidamente con el personal de guardia y los medios materiales propios del puerto.

- **Procedimientos.-** Son instrucciones concretas y específicas que cada grupo de acción tiene que aplicar en función del tipo de riesgo o siniestro y su nivel de gravedad.

- **Puerto.-** Lugar o zona marítima que reúna las condiciones físicas o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, incluyendo los buques de pesca, embarcaciones de recreo, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

- **Refugio.-** Puerto o parte del puerto, cualquier atracadero o fondeadero natural o artificial, o cualquier otra zona que se establezca por la Administración marítima para acoger buques necesitados de asistencia.

- **Respuesta.-** Cualquier acción encaminada a prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación.

- **Residuos de carga:** Restos de cualquier material de cargamento que se encuentren a bordo en bodegas de carga o tanques y que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, incluidos los residuos resultantes de las operaciones de carga y descarga y los derrames.

- **Sentina.-** Cavidad inferior de la nave en la que se reúnen las aguas que se filtran por los costados y cubiertas, o procedente de la limpieza de las bodegas y fugas de las salas de máquinas.

- **Skimmer**: Sistema mecánico de recuperación de hidrocarburos en la mar

- **Zona de Responsabilidad.-** Es aquella área marítima sobre la cual tiene competencia un determinado órgano de la Administración Central, Autonómica o Local en determinadas operaciones de lucha contra la contaminación.

ANEXO XI

GLOSARIO DE SIGLAS

- **CECARM.-** Centro de Coordinación de Emergencias de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Encargado de gestionar la Plataforma de Atención de llamadas al teléfono 112, activar eficazmente el mecanismo de respuesta y coordinar las actuaciones de los servicios de urgencia, con independencia de la Administración a la que estén adscritos.

- **CCS**.- Centro de Coordinación de Salvamento de la sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

- **CECOP**.- Centro de Coordinación Operativa. Centro neurálgico de la gestión de la emergencia, que se constituye cuando se activa el Plan Territorial de Contingencia por Contaminación Marina Accidental y se ubicará en las instalaciones del CECARM.

- **CECOPAL (San Javier)**.- Centro de Coordinación Operativa Municipal, que estará en contacto con el CECOP regional para mantener el flujo de información durante una emergencia.

- **CECOPI.**- Centro de Coordinación Integrado. Se constituirá en caso de necesidad, con motivo de la incorporación de los representantes de la Administración Central a la Emergencia, en él se ubicarán el Órgano Rector y sus órganos de apoyo.

- **CNCS.-** Centro Nacional de Coordinación de Salvamento, que coordina todos los Centros Periféricos y sirve de enlace y coordinación con los Centros equivalentes a nivel internacional.

- **COP**.- Centro de Operaciones de la Emergencia del Puerto Deportivo.

- **CRCS-LCC.-** Centros de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

- **EPI.**- Equipo de Protección Individual. Destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.
- **LCC**.- Lucha Contra la Contaminación.

- **OPRC 90**.- Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

- **MARPOL.-** Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques.

- **PAM**.- Plan de Actuación Municipal, dirigido por el Alcalde del municipio. Las actuaciones del municipio ante una emergencia de contaminación marina deben de quedar reflejadas en su PAM.

- **PLANICAL.-** Plan Interior de Contingencias del Puerto Deportivo del Club Náutico Mar Menor de Los Alcázares.

- **POLREP.-** Pollution Report Informe de Contaminación Marina.

- **SASEMAR.-** Sociedad de Salvamento y Seguridad marítima.

ANEXO XII

CARTOGRAFIA

PLANO Nº 1 - **PLANO DE LOCALIZACIÓN**

LEYENDA

Puerto Deportivo C.N.M.M. Los Alcázares.

Escala: 1/200.000

0 2 4 6 8 km

Fuente: Servicio de Cartografía de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas de la Región de Murcia.

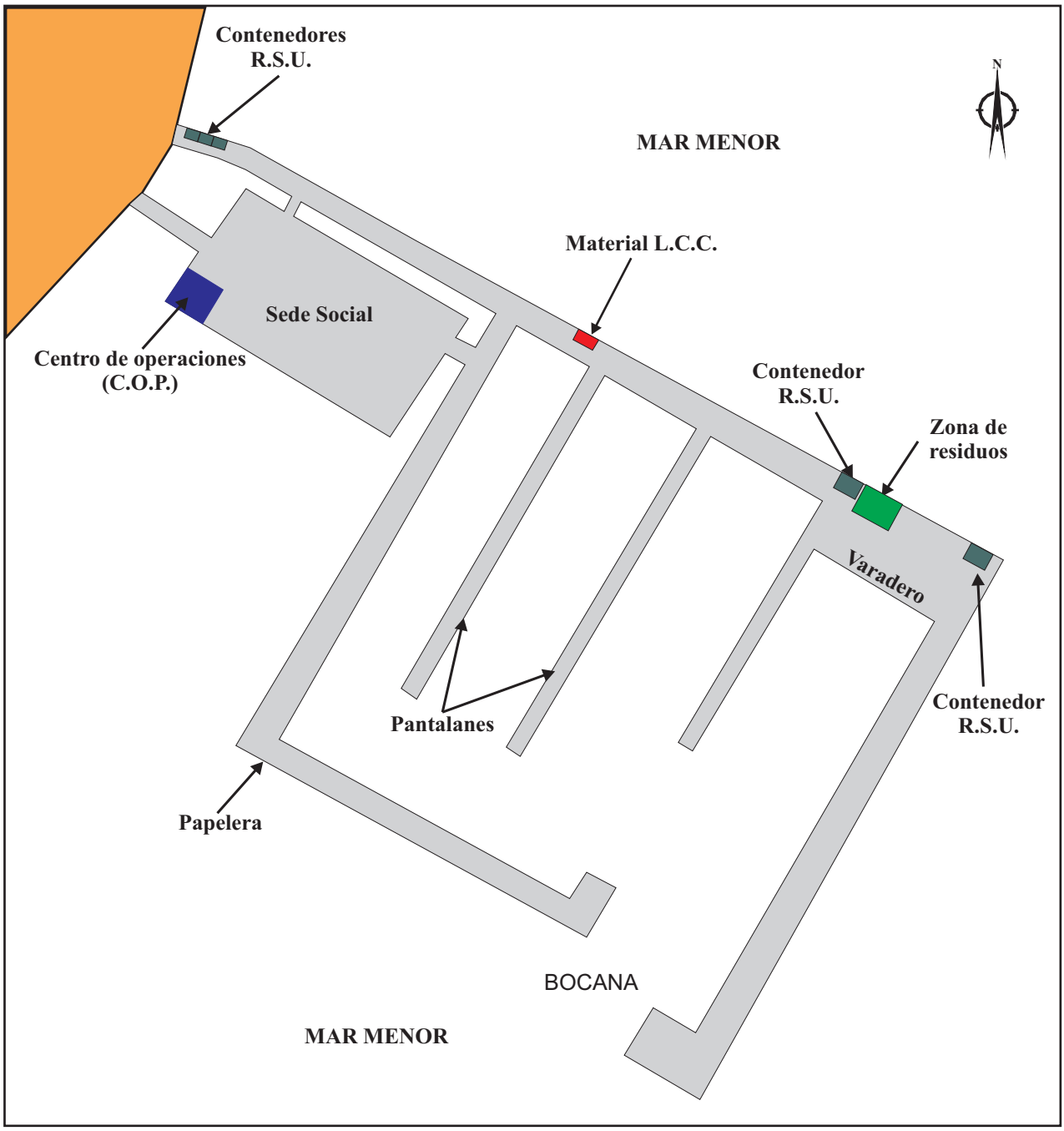
PETICIONARIO:

COMUNIDAD AUTÓNOMA REGIÓN DE MURCIA.
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS.

PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL DEL PUERTO DEPORTIVO DEL CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES. (T.M. MURCIA).

FECHA: julio 2013.	TÍTULO:	CONSULTOR:
ESCALA: 1 / 200.000.	Mapa de localización del Puerto Deportivo.	C & C Medio Ambiente
Nº de Plano: 1.		

PLANO Nº 2 - **INSTALACIONES y UBICACIÓN DEL MATERIAL L.C.C.**



LEYENDA

- Centro de operaciones (C.O.P.).
- Material LCC.
- Contenedores R.S.U.
- Zona de residuos.

PETICIONARIO:

COMUNIDAD AUTÓNOMA REGIÓN DE MURCIA.
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES Y PUERTOS.

PLAN INTERIOR DE CONTINGENCIA POR CONTAMINACIÓN MARINA ACCIDENTAL DEL PUERTO DEPORTIVO DEL CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES (T.M. MURCIA).

FECHA: julio 2013.	TÍTULO:	CONSULTOR:
Nº de Plano: 2.	Vista general en planta del Puerto Deportivo.	C & C Medio Ambiente

ANEXO XII

INDICE DE FOTOGRAFIAS

FOTO Nº 1.- VISTA AEREA DEL PUERTO DEPORTIVO DEL CLUB NÁUTICO MAR MENOR DE LOS ALCÁZARES.

FOTO Nº 2.- VISTA GENERAL PLAYA DE LA CONCHA Y CLUB NÁUTICO.

FOTO Nº 3.- DETALLE DEL EDIFICIO SOCIAL CONSTRUIDO SOBRE PILOTES.

FOTO Nº 4.- PUENTE DE UNIÓN CON EL PUERTO DEPORTIVO.

FOTO Nº 5.- DIQUE SUR Y BOCANA DE ENTRADA AL PUERTO.

FOTO Nº 6.- MUELLE DE PONIENTE, SOBRE PILOTES.

FOTO Nº 7.- DETALLE DE LA ZONA DE RESIDUOS.

FOTO Nº 8.- DETALLE DE LA ZONA DE VARADERO Y GRÚA.

FOTO Nº 9.- DETALLE DEL ALMACEN DE MATERIAL LCC.

Fotos nº 01 y 02 – Fuente: Guía de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región e Murcia
Fotos nº 04 a 09 – Fuente: Elaboración propia

Foto nº 1 – Vista Aérea del Club Náutico Mar Menor de los Alcázares

Foto nº 2 – Vista general de la Playa de la Concha y del Club Náutico

Foto nº 3 – Detalle del Edificio Social construido sobre pilotes

Foto nº 4: Puente de unión (sobre pilotes) con el Puerto Deportivo

Foto nº 5: Dique Sur y Bocana de entrada al Puerto

Foto nº 6: Muelle de Poniente, sobre pilotes

Foto nº 7: Detalle de la Zona de Residuos

Foto nº 8: Detalle de la Zona de Varadero y Grúa

Foto nº 9: Almacén del material de LCC