

## IMPLICACIONES METODOLÓGICAS DE LA ROM 5.1-13 PARA EL PROCESO DE IMPLEMENTACIÓN DEL RD 1695/2012 EN EL SECTOR PORTUARIO

**José A. Juanes<sup>1</sup>, Ignacio Rodríguez<sup>2</sup>, Aina G. Gómez<sup>1</sup>, María L. Sámano<sup>1</sup>, Bárbara Ondiviela<sup>1</sup>, Obdulio Serrano<sup>2</sup>, José Sierra<sup>2</sup>, Francisco González<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Instituto de Hidráulica Ambiental "IH Cantabria". Universidad de Cantabria. Parque Científico y Tecnológico de Cantabria. C/ Isabel Torres Nº15. Santander. España. [juanesj@unican.es](mailto:juanesj@unican.es)*

<sup>2</sup>*Puertos del estado. Av. del Partenón, 10. Campo de las Naciones. Madrid. España. [irarevalo@puertos.es](mailto:irarevalo@puertos.es)*

La aprobación del RD 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas como a las costas españolas. A este respecto, los planes interiores de contingencias por contaminación marina accidental (PICCMA) para las instalaciones que manejan hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario, regulados en el RD 253/2004, tendrán la consideración de planes interiores marítimos y continuarán vigentes sin necesidad de modificación. No obstante, para las modificaciones y nuevas aprobaciones de estos planes interiores marítimos deberá aplicarse el RD 1695/2012. El contenido de los distintos planes de contingencias, en general, y los planes interiores marítimos de los puertos de titularidad estatal, en particular, deberán tener, entre otros aspectos, un análisis de riesgos y áreas vulnerables, así como la determinación de las circunstancias de activación del plan, según las fases y situaciones que puedan presentarse en función de la gravedad del suceso.

Abordar el desarrollo de los planes interiores marítimos según el RD 1695/2012 supone un reto importante para las Autoridades Portuarias puesto que los planes deben aprobarse antes de 12 meses desde la entrada en vigor de dicha normativa. No obstante, la actualización de la ROM 5.1 en el año 2013, incorpora, dentro de sus procedimientos metodológicos, herramientas que permiten llevar a cabo tanto el análisis del riesgo y áreas vulnerables como la determinación de las situaciones de emergencia. A este respecto, cabe destacar que la ROM 5.1 Calidad de aguas litorales en áreas portuarias se publica en el 2005 con el objetivo de proporcionar una herramienta metodológica para la gestión integral de los sistemas acuáticos portuarios ([www.puertos.es](http://www.puertos.es)). Esta Recomendación incluye un esquema conceptual estructurado en torno a cuatro tareas de actuación: ordenación del medio acuático portuario, la evaluación del riesgo ambiental de las emisiones contaminantes, la vigilancia de la calidad ambiental y la gestión de los episodios contaminantes. Tras la publicación de la ROM 5.1 en el 2005, ésta fue calibrada y validada mediante su aplicación piloto en los Puertos de Gijón, Huelva y Tarragona. Los resultados alcanzados de la calibración permitieron ratificar tanto la filosofía, como los principios de la Recomendación, proponiendo exclusivamente, mejoras en procedimientos metodológicos o especificaciones en el desarrollo de herramientas concretas. Debido a las mejoras surgidas en el proceso de calibración y a la aprobación de nueva legislación ambiental, como el RD 1695/2012, en el año 2013 se ha publicado una versión actualizada de la ROM 5.1.

Cabe destacar que, en el Programa de evaluación y gestión de riesgos ambientales (Figura 1a) se establecen procedimientos metodológicos que permiten la evaluación de los posibles riesgos de contaminación en función de las condiciones meteorológicas, oceanográficas y ambientales, así como de las características y condiciones de operación de las instalaciones que pudieran generar emisiones contaminantes. Además, se definen metodologías para el desarrollo de mapas de sensibilidad para el conocimiento de aquellas áreas que podrían ser más vulnerables. Estos aspectos deben estar recogidos en los mencionados planes interiores marítimos. Por otro lado, en el Programa de gestión de episodios contaminantes (figura 1b) tiene por objeto detectar y clasificar los episodios contaminantes y coordinar las actuaciones requeridas para minimizar sus efectos. Por ello, en dicho programa se han desarrollado sistemas de valoración específicos para, por un lado, estimar la magnitud de episodio y la peligrosidad de las sustancias o materiales implicados en el episodio y, por otro, evaluar la vulnerabilidad de las unidades de gestión que puedan verse afectadas. En función de la valoración de la magnitud, peligrosidad y vulnerabilidad es posible establecer el tipo de situación de emergencia que éste representa y los medios y acciones requeridos según el RD 1695/2012.

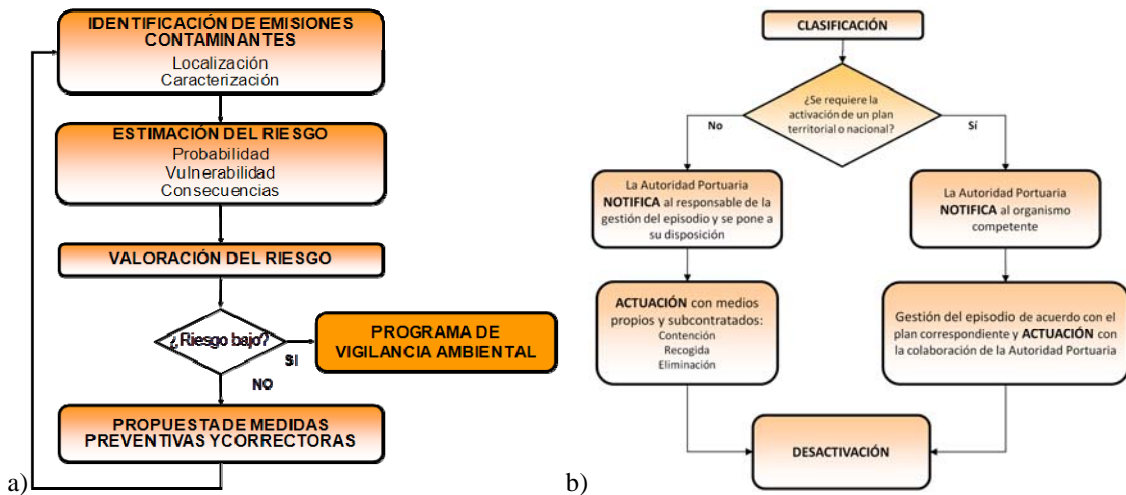


Figura 1. Procedimiento metodológico en la ROM 5.1 para: a) el Programa de Evaluación y Gestión de riesgos ambientales y b) el plan de acción-actuación dentro del Programa de Gestión de episodios contaminantes.

Además, en el marco de la ROM 5.1, se ha desarrollado un Sistema Gestor de Información Ambiental Portuaria para la optimización de las diferentes tareas ([www.rom51.ihcantabria.com](http://www.rom51.ihcantabria.com)). La puesta en marcha de la ROM 5.1 supone la generación y administración de un gran volumen de información ambiental, cuya gestión constituye una ardua tarea para los gestores portuarios. Por ello, disponer de herramientas de gestión que permitan la integración, almacenamiento y ejecución de consultas diseñadas a medida supone una mejora sustancial en la gestión ambiental del medio acuático portuario. En el caso de episodios contaminantes (Figura 2), el sistema gestor es capaz de almacenar la información relacionada con la detección, clasificación, notificación, actuación y desactivación de cada episodio contaminante, permitiendo inventariar de forma homogénea y sistematizada todos los episodios detectados. Además, permite valorar automáticamente la magnitud, peligrosidad y vulnerabilidad del medio, con el fin de poder establecer las situaciones de emergencia y los medios y acciones a desplegar. De este modo, es posible contar con un registro completo de cada episodio contaminante y, a su vez, facilitar el intercambio de información con los demás órganos competentes. Todo ello permite que la gestión de episodios contaminantes sea una tarea mucho más ágil y, por tanto, más eficaz.

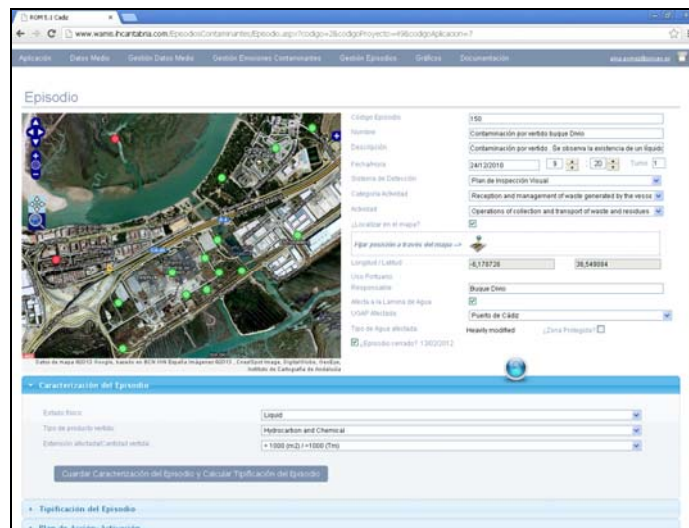


Figura 1. Visualización de la Gestión de Episodios Contaminantes en el Sistema de Gestor de Información Ambiental Portuario ROM 5.1.

En este trabajo se aportarán los detalles y capacidades concretos de los procedimientos desarrollados en la ROM 5.1-13 de aplicación al nuevo RD 1695/2012.