

Réseau Transnational Atlantique
Red Transnacional Atlántica
Rede Transnacional Atlântica
Atlantic Transnational Network



RED TRANSNACIONAL ATLÁNTICA DE AGENTES ECONÓMICOS Y SOCIALES

GRUPO DE TRABAJO « ACCESIBILIDAD »

LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE Y DEL TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Informe presentado por el Sr. Pierre DELFAUD

Mayo 2005

www.rta-atn.org

***Este documento es propiedad de la Red Transnacional Atlántica
TODOS DERECHOS DE REPRODUCCIÓN RESERVADOS***



Con la participación de la Unión Europea
Proyecto cofinanciado por el FEDER

COMPOSICIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

Presidente:

D. Santiago LAGO PEÑAS, CES de Galicia

Vicepresidente:

D. Robert SANQUER, Vice Presidente del CESR de Bretaña

Ponente:

Pierre DELFAUD, CESR Aquitania

Consejo Económico y Social de Galicia

Vocal : D. Santiago LAGO PEÑAS, Presidente del grupo de trabajo

Suplente : D. Fausto SANTAMARINA FERNÁNDEZ,

Consejo Económico y Social Regional de Bretaña

Vocal : D. Robert SANQUER, Vicepresidente del Grupo de Trabajo

Suplente: D. Jacques GROSSI

Consejo Económico y Social Regional d'Aquitaine

Vocal : D. Pierre DELFAUD, Co-ponente del estudio “Seguridad Marítima”

Suplente: D. Jean LAVIE

Welsh Economic Forums

Vocal : D. Stuart COLE, Co-ponente del estudio “intermodalidad”

Consejo Económico y Social Regional de Centre

Vocal : D. Armand VILLA, Co-ponente del estudio “Intermodalidad”

Suplente: D^a Paulette PICARD

Consejo Económico y Social Regional de Pays de la Loire

Vocal : D. Yves CALIPPE

Suplente: D. Alain GUYODO

Consejo Económico y Social Regional de Poitou-Charentes

Vocal : D. Pierre GUENANT

Suplente : D. Alain LEVRAULT

Consejo Económico y Social Regional de Limousin

Vocal : D. Jean-Pierre LIMOUSIN

Suplente : D. Daniel VAREILLE

Consejo Económico y Social Vasco

Vocal : D. Rafael PUNTONET DEL RÍO.

Suplente : D^a Arantza LOPEZ DE MUNAIN ZULUETA

Experto : D. José María URANGA AYESTARÁN

Consejo Económico y Social de Cantabria

Vocal : D. Julio CABRERO CARRALI

Suplente: D. Ambrosio ESCANDÓN VEGA

Consejo Económico y Social de Canarias

Vocal : D. José Luis REINA DELGADO

Suplente: D. Luis DELGADO PERAL

AERLIS (Associação Empresarial da Região da Lisboa)

Titulaire : M. Duarte TRINDADE

Suplente: M. Vitor RAMOS

Intituto de soldadura e qualidade

Titulaire :Eduardo DIAS LOPES

Suplente: João PAULO DUARTE

USALGARVE/CGTP-IN (União dos sindicatos do Algarve/CGTP-IN)

Titular: D. Graco TRINDADE

Suplente: Sergio MARTINS

Suplente: D. Josué MARQUES

I N F O R M E

SUMARIO

INTRODUCCIÓN.....	7
I. EL CONTEXTO NORMATIVO INTERNACIONAL.....	10
I.1. CONVENIOS E INSTITUCIONES ESPECIALIZADOS	11
I.1.1. LA OMI.....	11
I.1.2. Los principales convenios.....	13
I.2. LOS LÍMITES DE APLICACIÓN DE LAS REGULACIONES VIGENTES	15
I.2.1. La prevención	15
I.2.1.1. El Estado del pabellón.....	15
I.2.1.2. El Estado del puerto	16
I.2.1.3. El Estado costero.....	20
I.2.1.3. El Estado costero.....	21
I.2.2. La gestión de las crisis	23
I.2.2.1. Los planes y medios de intervención	24
I.2.2.2. La cuestión de los puertos (lugares de) refugios	25
I.2.3. Responsabilidades e indemnización	26
I.2.3.1. Primera etapa de la indemnización: la responsabilidad del buque contaminante	27
I.2.3.2. Segunda etapa de la indemnización: los complementos aportados por los Fondos de intervención.....	28
II. LA APLICACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL CASO DE LAS REGIONES DE LA RTA.....	30
II.1. LA ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS IMPLICADOS EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA	31
II.2. PREVENCIÓN.....	34
II.2.1. El control de los buques	34
II.2.2. La vigilancia del tráfico marítimo.....	35
II.2.3. La lucha contra las limpiezas de los fondos y vertidos ilícitos y el tratamiento de los residuos.....	39
II.2.4. La identificación de los puertos de refugio	40
II.2.5. Otros mecanismos de prevención.....	42
II.3. GESTIÓN DE LAS CRISIS	45
II.3.1. Reino Unido (contribución del País de Gales).....	45
II.3.2. Francia (contribución de los CESR de Bretaña, Pays-de-Loire, Poitou- Charentes y Aquitania)	48
II.3.3. España (contribución del CES de Galicia, de Canarias y del País Vasco)	49
II.3.4. Portugal (Contribuciones del USALGARVE y del ISQ).....	53
II.4. REPARACIONES E INDEMNIZACIONES.....	54
II.5. LOS SINIESTROS.....	61
III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	65
III.1. LA DIMENSIÓN REGLAMENTARIA	66
III.1.1. El ámbito mundial.....	66
III.1.2. El ámbito europeo.....	67
III.1.3. El ámbito de los Estados miembros	69
III.2. LA DIMENSIÓN HUMANO Y SOCIAL.....	70
III.3. LA DIMENSIÓN ECONÓMICA	70
III.3.1 Las indemnizaciones	70
III.3.2. Las responsabilidades.....	72
III.4. DIMENSIÓN CULTURAL Y ORGANIZATIVA	73
III.4.1 Investigación, experimentación, innovación.....	73
III.4.2. Planes de prevención y de intervención.....	74
III.4.3. La asociación de las poblaciones y de los profesionales afectados	75

ANEXOS	76
1. LISTA DE LAS PONENCIAS Y DE LOS EXPERTOS CONSULTADOS	77
2. LISTA DE LOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS ADOPTADOS POR LA OMI	79
3. LISTA DE LAS NORMATIVAS Y DIRECTRICES ADOPTADAS POR LA UNIÓN EUROPEA.....	86
4. CUESTIONARIO DIRIGIDO A LAS REGIONES MARÍTIMAS DE LA RTA	92
5. BIBLIOGRAFÍA.....	94

INTRODUCCIÓN

Nota preliminar: la versión original del presente documento, redactado en francés, es la versión de referencia para cualquier consulta.

Las regiones europeas de la fachada atlántica tienen por patrimonio común el océano. Comparten oportunidades, derivadas de las actividades portuarias y haliéuticas, del turismo litoral y, de forma más general todavía, de todos los aspectos positivos vinculados con el entorno marino. Sin embargo, también sufren, conjuntamente, los riesgos inherentes a un medio natural con peligros recurrentes. Los daños ribereños provocados por los temporales se amplifican por las consecuencias de las averías que sufren los buques. A las pérdidas humanas, demasiado frecuentes aún para las gentes de mar, se añaden las contaminaciones como consecuencia de los naufragios. Además, más allá de los accidentes imputables a las condiciones naturales, el tráfico marítimo se acompaña de riesgos permanentes, bien se trate del transporte de materias peligrosas o de los efectos de las limpiezas de fondos o el deslastrado.

Por ello, los Consejos Económicos y Sociales y otras estructuras análogas que forman la **Red Transnacional Atlántica** han elegido, entre sus temas prioritarios de estudios comunes, el del transporte marítimo de mercancías. Tanto desde un enfoque positivo, que busque promover una prórroga modal hacia el mar, mediante el desarrollo de la accesibilidad y la capacidad de atractivo de los puertos, como desde uno defensivo, al buscar las vías y los medios necesarios para reforzar la seguridad marítima.

El accidente del *Prestige* del 13 de noviembre de 2002 permanece vivo en la memoria de todos, agregándose a la larga lista de catástrofes en las costas del Atlántico (Cf. la tabla nº 1 procedente de la ponencia del Prof. Manuel VARELA LAFUENTE). Tras cada una de ellas, las situaciones observadas son similares. Aunque se hayan podido contemplar algunos avances en cuanto a las condiciones de prevención, la gestión de las crisis y la indemnización de los daños, todavía es posible lograr progresos substanciales, pendientes de ser realizados. La “fatalidad” de los accidentes no puede desaparecer por completo, pero sí se puede reducir y contener su incidencia con una mayor voluntad de todas las partes implicadas: Estados y organizaciones internacionales, cargadores y armadores, trabajadores del mar y asociaciones de defensa del medioambiente, aseguradoras y fondos de indemnización...

El presente informe se ordena en tres partes:

- La primera recuerda el contexto normativo en el que se inscribe hoy la problemática del transporte marítimo de mercancías. Las fuentes han sido aportadas por las audiciones realizadas por el grupo de trabajo (Cf. lista exhaustiva en anexo 1), y por la documentación que se ha podido reunir¹.
- La segunda estudia la aplicación nacional de las reglamentaciones vigentes en los cuatro países que constituyen la RTA (de norte a sur: Reino Unido, Francia, España, Portugal) a partir de los testimonios y valoraciones que han conseguido, en sus respectivas regiones, los miembros del grupo de trabajo. (véase lista de expertos consultada en anexo 1)
- La tercera formula, para terminar, un determinado número de propuestas procedentes de los socios-profesionales de la RTA que pretenden ser realistas.

¹ El ponente agradece su contribución a Leticia ROIS MADARRO, estudiante de doctorado en derecho marítimo de la Universidad de A Coruña quién ha dedicado dos meses en calidad de adjunta a la RTA, así como a Sandra DUDON, estudiante de derecho en la Universidad de Burdeos IV y en prácticas durante el verano de 2004 en el Institut d'Économie Régionale du Sud-Ouest.

Tabla 1
CRONOLOGÍA DE LOS PRINCIPALES ACCIDENTES EN EUROPA

NOMBRE	FECHA	LUGAR	PABELLÓN	TPM (t)	DERRAME (t)	TIPO
TORREY CANYON	1967	Lands End	LIB	120 000	119 000	Crudo
URQUIOLA	1976	A Coruña	ESP	110 000	100 000	Crudo
AMOCO CADIZ	1978	Bretaña	LIB	220 000	223 000	Crudo
BETELGEUSE	1979	Bantry Bay (IRL)	FRA	115 000	44 000	Crudo
HAVEN	1991	Génova	CHIP	232 163	144 000	Crudo
AEGEAN SEA	1992	A Coruña	GR	114 000	74 000	Crudo
BRAER	1993	Isles Shetland	LIB	84 700	85 000	Crudo
SEA EMPRESS	1996	Milford Haven	LIB	147 000	72 000	Crudo
ERIKA	1999	Bretaña	MAL	37 000	10 000+	Fuelóleo pesado
PRESTIGE	2002	A Coruña	LIB	70 000	60 000	Fuelóleo pesado

Fuente : COM (2000), audición del Prof. Manuel VARELA LAFUENTE (Universidad de Vigo)

I. EL CONTEXTO NORMATIVO INTERNACIONAL

Por su propia naturaleza, el transporte marítimo de mercancías se inscribe en un contexto internacional. Por tanto, esta primera parte del informe se dedicará, primero y dentro de una clasificación “formal”, a recordar los Convenios vigentes y las instituciones que los ponen en práctica. A continuación y dentro de una clasificación “material”, se referirá a los diferentes ámbitos de intervención implicados : desde la prevención hasta la gestión de las crisis y las reparaciones-indemnizaciones. Para cada etapa se especificarán, además, las aplicaciones particulares que se dan en la Unión Europea y, a título comparativo, en los Estados Unidos.

I.1. CONVENIOS E INSTITUCIONES ESPECIALIZADOS

Hoy día la Organización Marítima Internacional (OMI – IMO) es el pivote de la acción internacional en materia de seguridad marítima. Dicha organización ha tenido en cuenta los Convenios concluidos con anterioridad a su puesta en marcha, en 1982, y tiene a su cargo el hacerlos aplicar. Desde entonces, los nuevos convenios adoptados y las enmiendas aportadas lo han sido bajo su égida.

I.1.1. LA OMI

Ya la Sociedad de Naciones (SDN) había instituido, en el período de entreguerras, una “Comisión consultiva y técnica de las comunicaciones del tránsito”. En 1948, en Ginebra, una conferencia de la Organización de Naciones Unidas (ONU), creó la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (**OMCI**) que no habría de empezar a funcionar hasta 1958. Hubo que esperar hasta 1975 para que el Convenio de 1948 fuese revisado, permitiéndose fijar así el estatuto actual de la **OMI**, que entró en vigor en 1982.

Basándose en el modelo de otras organizaciones especializadas de la ONU, la OMI comprende una **Asamblea** que reúne una vez cada dos años a los representantes de todos los Estados miembros (hoy más de 160) y de las organizaciones no gubernamentales de estatuto consultivo, de la Comisión Europea hoy.

Los especialistas de Derecho comunitario² plantean así la cuestión de la posible sustitución, de aquella de los Estados miembros, por una única representación de la Unión Europea a la OMI (como ya es el caso, por ejemplo, de la política comercial exterior común ante la OMC), puesto que la seguridad marítima se ha convertido en una política comunitaria. Una solución transitoria para avanzar en este sentido podría darla el principio de la alternancia, que ya existe en la FAO donde, según los asuntos a tratarse, toman parte de las reuniones, tanto los Estados, como la organización regional (en este caso la Unión Europea) que los representa, en este último caso beneficiándose de una agregación de los derechos de voto correspondientes.

Entre las sesiones de la Asamblea, el **Consejo** desempeña el papel de órgano de dirección. Se compone de 40 miembros electos por dos años y repartidos en tres colegios (Cf. la composición actual en el cuadro que se incluye a continuación):

- 10 Representantes de los Estados “más implicados” en el transporte marítimo internacional” (entre ellos Reino Unido);
- 10 Representantes de los Estados « implicados en el comercio internacional” (entre ellos España y Francia”
- Otros 20 Representantes de los Estados « que posean intereses en el transporte marítimo y la navegación” con una representación que ha de tener en cuenta las zonas geográficas más relevantes (entre ellas, en la actualidad, Portugal).

² Cf. Véase. informe del Profesor Patrick MEUNIER: “La Unión Europea y las relaciones internacionales”, coloquio CEDECE, Agen (Francia) octubre de 2004, Universidad Montesquieu-Burdeos IV

Composición del Consejo de la OMI (Miembros del Consejo)

El Convenio OMI prevé que al elegir los Miembros del Consejo de la Asamblea se observará el siguiente criterio:

- (a) diez Estados que tengan grandes intereses en proporcionar servicios de navegación internacional;
- (b) otros diez Estados que tengan grandes intereses en el comercio marítimo; y
- (c) veinte Estados que no siendo electos entre los grupos (a) o (b) tengan también especial intereses en el transporte marítimo y la navegación, y de este modo la elección al Consejo asegurará la representación de un gran número de áreas geográficas del mundo.

Los Miembros del Consejo electos por la 23^{ma} Asamblea para 2004 y 2005 son los siguientes:

- (a) China, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, República de Corea, Federación Rusa, Reino Unido, Estados Unidos de Norteamérica;
- (b) Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, Francia, Alemania, India, Holanda, España, Suecia; y
- (c) Algeria, Australia, Bahamas, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Gana, Indonesia, Malta, México, Nigeria, Las Filipinas, Polonia, Portugal, Arabia Saudita, Singapur, Sudáfrica, Turquía, Venezuela.

La parte más importante de los trabajos se desarrolla en los **comités y subcomités técnicos**. Los dos más importantes son el Comité de seguridad marítima (**MSC**) y el Comité para la protección del entorno marino (**MEPC**). Les asisten nueve subcomités:

- seguridad de la navegación,
- radio-comunicaciones,
- búsqueda y salvamento,
- formación, certificación y vigilancia,
- mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores,
- concepción y equipamiento de los buques
- seguridad incendio,
- estabilidad y línea de cargas y seguridad de los buques de pesca.
- líquidos y gases a granel.

Además existen un Comité jurídico, un Comité de la cooperación técnica y un Comité de la “simplificación” (para intentar simplificar las formalidades marítimas).

El Secretariado es el órgano permanente que hace posible el funcionamiento de la OMI. Se encuentra en la sede de la organización, en Londres, bajo la autoridad de un Secretario elegido para cuatro años (renovables) por el Consejo. También desempeñan allí su cargo trescientos funcionarios internacionales.

Aun cuando la OMI tiene un papel esencialmente técnico, reglamentario y normativo a través de sus convenios, resoluciones y circulares, no puede obligar a los Estados a incorporar estos textos en su corpus legislativo y reglamentario, ni asegurarse por sí misma de su aplicación, a diferencia de la Organización de la Aviación civil Internacional (OACI) que dispone, desde 1999, de un programa universal de auditorías de supervisión de la seguridad”, auditorías regulares, obligatorias, sistemáticas y armonizadas, efectuadas por la Organización en todos los Estados contratantes par valorar la implementación de las “normas y prácticas recomendadas”.

A falta de una eficaz aplicación de la reglamentación internacional por los “Estados del pabellón” (país de origen de los buques), la vía más operativa es la del control por los “Estados del puerto” (durante las escalas) con la creación de acuerdos regionales (*Memorandum of Understanding on Port State Control - MOU*) que busquen asumir esa tarea de forma armonizada y no discriminatoria. El primer MOU, el de La Haya en 1978, fue extensivo en 1982 (MOU de París) a la mayoría de los países de Europa del Norte para luchar contra las banderas de conveniencia (oficialmente “de libre matrícula”). Existen acuerdos del mismo tipo ahora para las zonas: América del Sur, Lejano Oriente, Caribe, Mediterráneo, Océano Índico, África Central y del Oeste, Mar Negro.

I.1.2. Los principales convenios

La OMI ha promulgado (tras la adopción por al menos dos tercios de sus miembros) unos cuarenta convenios y protocolos de aplicación obligatoria, por propia iniciativa en los Estados que los ratifican o adhieren. A ello se suman los más de ochocientas recopilaciones de normas, códigos, directrices y recomendaciones que no obligan jurídicamente a los gobiernos pero que les ofrecen consejos sobre la manera de elaborar sus propias normativas y prescripciones.

De forma complementaria, otras instituciones de las Naciones Unidas intervienen en el transporte marítimo: la Comisión para la legislación comercial internacional (UNCITRAL), la Conferencia para el comercio y el desarrollo (CNUCED –UNCTAD), la Organización Internacional del Trabajo (OIT – ILO), la propia Asamblea general de Naciones Unidas (ONU – UN), sin olvidar los convenios anteriormente firmados y aún en vigor (Convención de Bruselas); cf. lista recapitulativa en anexo N°2.

De este modo la tipología de convenios marítimos internacionales propuesta por la IPHA (*International Ports and Harbors Association*) distingue cinco grandes áreas:

1. La seguridad marítima *in stricto sensu* es competencia casi exclusiva de la OMI.

⇒ El Convenio **SOLAS** (*Safety of Life At Sea* – Salvaguardia de la vida en el mar) es el más importante y más general. Se remonta a 1912, ratificado por trece países después del naufragio del *Titanic*, enmendado por primera vez en 1929, luego en 1948 y 1960. Refundido en 1974 y completado por dos protocolos en 78 y 88, trata a la vez de los equipamientos de los buques, las reglas de seguridad a respetar, los procedimientos de alerta y de emergencia, los controles por el Estado del puerto, etc.

⇒ El Convenio **COLREG** (Reglamento internacional para prevenir las colisiones en el mar) ha sido adoptado por la OMI en 1972, retomando y pormenorizando las reglas de navegación fijadas ya desde finales del siglo XIX, completadas, especificadas y mejoradas en las conferencias SOLAS citadas anteriormente.

⇒ Los Convenios **LL** (*Load Lines*) de 1966/1998 y **Tonelaje** de 1969 definen respectivamente las líneas de carga y el arqueado de los buques y el Convenio **CSC** (*Convention for Safe Container*) las condiciones de seguridad del transporte en contenedores.

⇒ Los Convenios **SAR** (*Search and Rescue*) de 1979 y **SALVAGE** de 1989 fijan la organización del salvamento y de forma más general la asistencia en el mar, apoyándose en la INMARSAT (Organización internacional de telecomunicaciones marítimas por satélites) ubicada en Londres desde 1979.

⇒ El Convenio **STCW** (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) de 1978, revisado en 1985 y 1997, determina las normas de la formación de las gentes del mar, la expedición de títulos y su vigilancia.

⇒ Para concretar la aplicación del convenio SOLAS y de los otros convenios antes citados, el Código internacional para la dirección de la seguridad marítima (I.S.M.Code), aprobado en 1993 y en vigor (según los tipos de buque) desde julio de 1998 o julio de 2002, constituye para las compañías marítimas una guía (verdadera check list, según la expresión de un armador en una de las audiciones) de consignas y protocolos que deben respetarse, elaborada siguiendo la norma ISO 9000. Impone a las compañías el establecer procedimientos para garantizar la seguridad marítima, la prevención de la contaminación, la prevención de los riesgos profesionales a bordo etc...no obstante, cada compañía es

libre de definir su sistema de procedimientos, comúnmente llamado: «sistema de gestión de la seguridad».

⇒ Más recientemente, ante la escalada del terrorismo y el incremento del riesgo de atentados relacionados con los buques y las instalaciones marítimas, la Conferencia diplomática de la OMI de diciembre de 2002 vino a completar el Convenio SOLAS e instauró un Código relativo a la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias (Código ISPS), transpuesto en marzo de 2004 a la legislación comunitaria mediante el Reglamento N° 725/2004 del Parlamento y del Consejo de la Unión Europea.
La protección del entorno marino

⇒ En 1954 fue adoptado el Convenio OIL POLL sobre la prevención de la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, enmendado en 1962 y 1969 (después del naufragio del Torrey Canyon). En paralelo fue elaborado el Convenio internacional de 1969 sobre la intervención en alta mar de los Estados ribereños en caso de accidente que pueda acarrear una contaminación por hidrocarburos.

⇒ Estos textos fueron retomados en el Convenio MARPOL del 1973 y el protocolo de 1978, con el objetivo de prevenir la contaminación por los buques tanto en materia de hidrocarburos como otras sustancias y vertidos nocivos. Fueron completados en 1990 con el Convenio OPRC (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation) para reforzar los medios de intervención de los Estados ribereños a la hora de afrontar situaciones de emergencia.

⇒ Además, más allá de las reglamentaciones de la OMI, el Convenio general de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) también llamado Convenio de MONTEGO BAY del 1982 dedica un capítulo a la conservación del entorno marino.

2. La responsabilidad e indemnización

⇒ En cuanto a la **contaminación por hidrocarburos**, se han implantado dos procedimientos complementarios, aplicables a los hidrocarburos persistentes. El primero trata de la responsabilidad civil (**CLC**, *Convention on Civil Liability*) de los propietarios de buques cisterna y el segundo de las indemnizaciones complementarias para los daños no cubiertos por el anterior, gracias a la institución de un fondo intergubernamental (*International Fund for Compensation for Oil Pollution*) alimentado por una contribución de los importadores de petróleo crudo y de fuel-oil pesado. Se han adoptado dos regímenes: la CLC 1969 acompañada del FUND 71 (**FIPOL I**), luego la CLC 92 y el FUND 92 (**FIPOL II**). Ambos han sido simultáneos hasta la extinción del primero en mayo de 2002. Un sistema complementario facultativo ha sido implantado por el Protocolo de Londres en mayo de 2003, pero, en 2004 todavía no ha entrado en vigor.

⇒ En cuanto a **otras causas de daños**, el Convenio de 1971 rige la responsabilidad civil relativo al transporte de materias nucleares (**NUCLEAR**), el Convenio de 1976 (actualizado en 1996) la responsabilidad civil relativa a los daños a las personas, los buques, los bienes y las instalaciones portuarias (**LLMC**, *Limitation of Liability for Maritime Claims*), y el Convenio de 1996, la responsabilidad y los daños relacionados con el transporte por mar de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (**HNS**, *Carriage of Hazardous and Noxious Substances*).

4. y 5. Comercio marítimo y condiciones sociales

Varios convenios complementarios que tratan de forma más general las prácticas comerciales del transporte marítimo de mercancías y las condiciones laborales de los trabajadores del mar proceden de otras instituciones especializadas de la ONU: UNCITRAL, CNUCED-UNCTAD, OIT-ILO. Tienen un impacto sobre las cuestiones de seguridad marítima con un arbitraje delicado entre el respeto a la libertad del comercio internacional, la garantía de prácticas no discriminatorias entre banderas y la imposición de requisitos mínimos para los transportistas.

I.2. LOS LÍMITES DE APLICACIÓN DE LAS REGULACIONES VIGENTES

Si, desde un punto de vista normativo la reglamentación internacional sobre la seguridad del transporte marítimo es considerable, su aplicación depende de la buena voluntad de los Estados implicados, o de los grupos de Estados – como el de la Unión Europea- cuando se adoptan estrategias comunes. Dentro de una clasificación material trataremos sucesivamente de las medidas de prevención, de la gestión de las crisis, y de las compensaciones.

I.2.1. La prevención

Es, por supuesto, la vía de acción esencial en materia de seguridad. Se pueden usar de forma simultánea dos incentivos:

- el de los controles procedentes de las autoridades gubernamentales;
- el de la responsabilidad de los actores mediante los recursos a los que pueden verse expuestos.

Este segundo punto será abordado, por tanto, junto con las cuestiones de la responsabilidad y de indemnización evocadas más adelante. En cuanto a los controles estatales, hemos de diferenciar tres niveles: controles por el Estado del pabellón, el Estado del puerto y el Estado ribereño, para hacer frente a cuatro grandes fuentes de riesgos inherentes al transporte marítimo, como son:

- el origen del pabellón y a las tripulaciones,
- la naturaleza de la carga transportada,
- la edad de buques,
- la insuficiencia de los controles.

I.2.1.1. El Estado del pabellón

En virtud del artículo 2 del Convenio de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar, debe existir un “vínculo sustancial” (*genuine link*) entre el Estado del pabellón y los buques que se encuentran matriculados en éste. Esta noción ha sido retomada por el Convenio sobre el derecho del mar de Montego Bay firmada en 1982 (Art. 91-1), pero todavía es muy imprecisa. El Convenio de la CNUCED del 7 de febrero de 1986 se esforzó por pormenorizar las condiciones (esencialmente de orden administrativo) de la matriculación de los buques ... ¡Pero jamás llegó a entrar en vigor!

Cada Estado, por consiguiente, fija libremente (« **libre matrícula** ») dichas condiciones, lo cual es una puerta abierta a las “banderas de conveniencia” ampliamente utilizadas por las grandes flotas de comercio dirigidas a micro-Estados como las Bahamas, Liberia o también Chipre o la isla de Malta, hoy día miembros ya de pleno derecho de la Unión Europea para beneficiarse de costes reducidos en relación con los equipamientos y tripulaciones "bajo norma" respecto a los criterios internacionales.

En efecto, en los últimos años, se han multiplicado las compañías "virtuales" que disponen de un único buque ("una embarcación, una empresa") para segmentar las responsabilidades." Esta práctica se refiere muy especialmente a los buques más antiguos, paradójicamente destinados al transporte de productos peligrosos (productos pesados, residuos...) que son de menor valor de mercado.

Después de cada catástrofe, se le solicita al Estado del pabellón que haga una investigación sobre las condiciones del naufragio, investigación que –como lo subraya la Comisión de la Asamblea Nacional francesa reunida después del asunto *Prestige*- tiene como finalidad principal la “auto-disculpa” del Estado implicado.

El Estado del pabellón debe, en efecto, velar por el respeto de los Convenios internacionales... bajo reserva de que él mismo los haya ratificado, lo cual no es el caso de Malta respecto del MARPOL, ni siquiera de Francia por lo que respecta a los Convenios de la OIT sobre el trabajo de los marinos, para no nombrar más que dos ejemplos europeos. También le compete a éste la vigilancia del buen estado de los buques matriculados bajo su bandera para expedir el importante **permiso de navegación** (u otras certificaciones internacionales de seguridad en aplicación de los diversos convenios y códigos correspondientes aplicables a los buques), cuando se realizan las visitas anuales de inspección. Sin embargo, en numerosos casos, los medios administrativos movilizados son muy limitados, desembocando casi siempre en la subcontratación de los controles a realizar por Sociedades de Clasificación más o menos serias y reconocidas, siendo esto un elemento importante que se ha tenido en consideración en el *scoring* atribuido a cada buque por las aseguradoras o los Estados ribereños.

Los recursos dirigidos hacia los Estados del pabellón son, por ello, hoy día, casi inoperantes. Así fue como las autoridades maltesas denunciadas ante la justicia francesa a consecuencia de la catástrofe del *Erika* han sido absueltas atendiendo al principio de que “Todo Estado extranjero debe gozar de inmunidad ante las jurisdicciones penales francesas”.

Sin embargo, sí existe una solución, sobre el papel, ya que el Convenio de Montego Bay ha instituido un **Tribunal Internacional del Derecho del Mar** (TIDM –ITLOS), con sede en Hamburgo. Es el equivalente de la Corte Internacional de Justicia de La Haya en el ámbito marítimo y es, pues, competente para resolver los litigios entre Estados. Aunque, más allá del sacrosanto principio de “libertad de los mares” el Convenio de Montego Bay también cubre las cuestiones de seguridad de la navegación y de protección del entorno marítimo, los Estados del pabellón nunca han sido encausados ante el TIDM por control insuficiente de los buques contaminantes.

I.2.1.2. El Estado del puerto

Ante el laxismo de los controles realizados por el Estado del pabellón, los Estados del puerto han tomado el relevo con, también en este caso, importantes disparidades fuente de “discriminación” (a semejanza de ciertos controles considerados como muy selectivos practicados por los Guardacostas americanos) o, a la inversa, de “conveniencia” para atraer nuevas líneas de tráfico.

La base jurídica de control por el Estado del puerto es proporcionada en principio por el Convenio 147 de la OIT adoptado en 1976 y que trata de las condiciones laborales y de vida a bordo de los buques, así como por el artículo 19 del Convenio SOLAS y el parágrafo 8A del anexo 1 del Convenio MARPOL. Permite al Estado del puerto realizar controles y tomar sanciones correspondientes (que van hasta la retención del buque), no sólo por lo que respecta a los Convenios Internacionales sobre el trabajo marítimo sino también sobre los Convenios anexos, lo que incluye los Convenios de la OMI: SOLAS, COLREG, LL, STCW etc. Este

principio ha sido retomado en el Convenio de Naciones-Unidas sobre el derecho del mar, aunque las aplicaciones difieran sensiblemente dependiendo de los países implicados.

Los Estados Unidos

Debido a su tamaño y su situación geográfica de destino final o de origen exclusivo, los Estados-Unidos han podido adoptar, unilateralmente, una reglamentación específica, exigente y eficaz : la *Oil Pollution Act (OPA)* en 1990 como consecuencia de la catástrofe del *Exxon Valdez* en las costas de Alaska. Junto con un régimen original de responsabilidad civil y de compensación que presentaremos más adelante, la OPA instituye un control *a priori* de los buques extranjeros que desean atracar en un puerto americano con la obligación (progresiva), para los petroleros, de estar equipados con “un doble casco”.

Por otra parte, la « *US Coast Guard Port State Control Initiative* » de 1994 fija un programa de inspección en los puertos americanos de los buques extranjeros a partir de un *scoring* que combina varios criterios: el propietario, el pabellón, las sociedades de clasificación, la historia de inspecciones, el tipo de buque. Si Estados Unidos establece de esta forma una “lista negra” de los buques de riesgo, también publican en la actualidad una “lista blanca” con motivo del programa “Calidad de los barcos para el siglo XXI”

Para terminar, en cuanto a las sociedades de clasificación, es de recalcar que los Estados Unidos se apoyan sobre la competencia del *American Bureau of Shipping (ABS)*, reservándose el derecho de reconocer también la intervención de sociedades extranjeras... bajo condición de que su país de origen conceda la reciprocidad para el ABS.

El MOU de París

En otros casos, le resulta difícil a un Estado solo, si no quiere arriesgarse a provocar cambios de rumbo hacia sus vecinos menos exigentes, tomar medidas apremiantes. Por este motivo, los sistemas de control tienden a organizarse dentro de un marco regional por medio de un **Memorándum de entendimiento sobre el control de los buques por el estado del puerto** (*Memorandum of Understanding* o MOU).

En Europa, el Memorándum de París del 26 de enero de 1982 es el que organiza esta cooperación. Busca armonizar las prácticas de inspección de las administraciones nacionales y prevé un control de un mínimo de 25 % de los buques extranjeros que entren en los puertos, respetando el principio de igualdad de tratamiento y de no discriminación por el pabellón del buque. Si el MOU de París se refiere en tres ocasiones a los Convenios de la OMI y de la OIT, las inspecciones se centran más en las primeras: equipamiento, certificados, títulos ... que en las segundas (condiciones laborales).

Una base de datos común llamada **SIRENAC** (Sistema Informático Relativo a los Buques controlados) administrada desde el Centro Administrativo de los Asuntos Marítimos de Saint-Servan (cerca de Saint-Malo en Bretaña), atiende a la centralización de los datos y las informaciones relacionadas con los buques y las inspecciones para facilitar la tarea de los inspectores. Desde julio de 1994, el Comité del MOU de París tomó la decisión, sobre esta base, de publicar la primera “lista negra” con los buques inmovilizados o retrasados, con la identificación de los propietarios y de las deficiencias observadas. Esto puede incluso desembocar en la “proscripción” de los puertos europeos.

El fichero SIRENAC completa así las bases de datos privadas que ya existían (procedentes en su mayoría de las compañías de seguros), a las cuales se agrega ahora el *European Quality Shipping Information System (sistema Equasis)* implantado desde 2002 mediante un acuerdo inter-administración firmado por el Reino- Unido, Francia, la Comisión europea, Japón, Singapur y los Guardacostas americanos.

La Unión Europea

Es a partir de 1992 que la política común de la seguridad marítima se convierte en una ambición de la Unión europea. En esta materia, la regla de la unanimidad que constituía un freno a la adopción de medidas significativas, fue sustituida por la de la mayoría cualificada. Desde ese momento, varios reglamentos y directivas han sido adoptados (Cf. lista en anexo N° 3).

Conviene recordar que si los *Reglamentos* comunitarios han de aplicarse de modo homogéneo en todos los Estados miembros, las *directivas* se limitan a fijar objetivos comunes y los plazos uniformes de aplicación, los medios de intervención son dejados a la iniciativa de los Estados. Esto es fuente de notables disparidades, a las cuales se añaden los retrasos constatados en algunos Estados miembros a la espera de la apertura de procesos - siempre muy largos - de emplazamiento por parte de la Comisión Europea.

En un primer momento, se han integrado en el derecho comunitario los grandes convenios internacionales de la OMI (por ejemplo: SOLAS y MARPOL desde julio de 1993 o STCW en noviembre de 1994) y las disposiciones del Memorándum de París, en junio de 1995, para el control por el Estado del puerto. Se sumaron a las actualizaciones sucesivas, para tener en cuenta las enmiendas a los Convenios internacionales citados con anterioridad (abril y junio de 1998, diciembre de 1999), dos nuevos paquetes de medidas como consecuencia del naufragio del *Erika*: el “**paquete Erika I**» en 2000-2001 y el « **paquete Erika II** » en 2002-2003. Estos instituyeron, en particular, la Agencia Europea para la Seguridad Marítima (**AESM**) (cf. cuadro a continuación) y el Comité para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques (**COSS**) agrupando a los responsables involucrados de los Estados miembros (cf. cuadro página siguiente). Una nueva serie de textos ha sido adoptada asimismo en marzo de 2004 consecutivamente al naufragio del *Prestige*.

Por lo que respecta al control por el Estado del puerto y las prescripciones asociadas, la reglamentación europea vigente atiende principalmente a tres aspectos.

1. El régimen de inspección de los buques en los puertos europeos

A escala internacional, las condiciones de inspección de los buques por el Estado del puerto han sido fijadas por las resoluciones A787 (19)³ y A882 (21) de la OMI, esta última en 1999. Los diferentes MOU las han integrado desde entonces. En la Unión Europea, la primera directiva de transposición del Consejo sobre este tema ha sido adoptada en junio de 1995 y modificada en diciembre de 2001 dentro del marco del “paquete *Erika I*». Conforme al Memorándum de París, una lista de inspección prioritaria de buques ha sido realizada, mientras se dictaba un umbral de visitas del 25%, lo que le valió a Francia y a Irlanda una condena de la Corte Europea de Justicia por no respetar este umbral entre 1999 y 2000. Cuando entre en funciones la AESM, se prevé que pueda contribuir a homogeneizar los procedimientos de control, efectuando ella misma inspecciones en los Estados miembros para garantizar el buen funcionamiento del sistema comunitario. Finalmente, la Comisión se comprometió a publicar semestralmente la lista de los buques a los que se deniega el acceso a los puertos de la Comunidad, conforme a la lista negra del MOU de París. La primera lista fue publicada en noviembre de 2003.

³ El número entre paréntesis indica el *número de orden* de los textos de la OMI.

2. Un marco más riguroso de las actividades de las sociedades de clasificación

Las condiciones de ejercicio de las sociedades de clasificación por delegación de las administraciones del Estado implicadas han sido fijadas por las resoluciones A739 (18) y A789 (19) de la OMI, en noviembre de 1993 y noviembre de 1995 respectivamente.

Estas reglas *standard* han sido retomadas por una primera directiva del Consejo de la Unión Europea en noviembre de 1994 y reforzadas en diciembre de 2001 después del naufragio del *Erika*. En marzo de 2002 se efectuó una puesta al día de las mismas.

Desde entonces, las sociedades de clasificación deben responder a criterios cualitativos más estrictos para ser aceptadas por la Unión Europea, con un procedimiento complementario de retirada o de suspensión de esta concesión. Además, están ya definidas las condiciones armonizadas de implementación de su responsabilidad financiera en caso de “omisión voluntaria” o de “negligencia grave”.

3. La comprobación de la cualificación de las gentes de mar.

Desde el punto de vista internacional, el Convenio STCW de la OMI, adoptado en 1978 y enmendado en 1995, es el que regula esta materia. Este dió lugar a un Código de formación que comprende una parte B de recomendaciones, actualizado regularmente por el Comité de la seguridad marítima de la OMI.

En Europa, estas disposiciones se han introducido en el derecho comunitario en 1994, y fueron reforzadas por las directivas de abril de 2001 y noviembre de 2003. Desde entonces, no sólo la Unión Europea fija las normas mínimas de formación y de concesión de los títulos para los marinos que sirven en los buques de comercio y abanderados en los Estados miembros, sino que también determina un procedimiento comunitario de reconocimiento de los títulos y certificados expedidos en terceros países. De modo idéntico, la obligación de poder hablar la lengua inglesa en las comunicaciones entre la tripulación de los buques y los servicios marítimos ha sido reconocida.

Agencia europea de seguridad marítima (AESM – EMSA)

Origen:

Comunicación de la Comisión “una política común en mares seguros”, 1993

- Implementación convergente de reglas internacionales existentes
- aplicación uniforme de las reglas internacionales por los estados de puerto
- desarrollo de ayudas de navegación y de infraestructuras de la vigilancia del tráfico
- refuerzo del rol de la UE como la fuerza impulsora de la norma global de fabricación Internacional, Paquetes Erika I y II, 2000
- consolidación del Control de Estado de Puerto
- estándares y control de las sociedades de clasificación
- eliminación progresiva de los petroleros monocasco
- sistema de monitoreo e información del tráfico marítimo
- Fondo COPE
- creación de la Agencia de Seguridad Marítima

La mayoría las medidas, excepto COPE, en vigencia desde el verano 2003

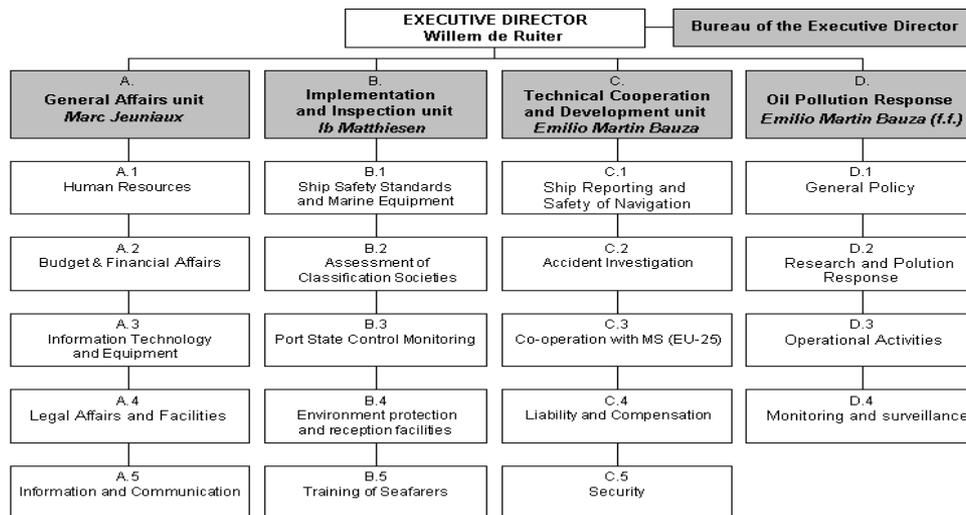
Rol de la AESM:

Provisión de asistencia técnica y consultoría a la MS y a la Comisión en las áreas de

- Seguridad Marítima
- Prevención de la polución
- Seguridad Marítima (aspectos relacionados con los buques) informe 3/04
- Respuesta a la contaminación por buques informe 3/04 Lo que se traduce en las siguientes actividades:
- Estándares de Seguridad de los buques, equipamiento marino(B 1)
- gravamen de las sociedades de clasificación(B 2)

- Control del Estado del Puerto e Instalaciones del Puerto de Acogida (B 3, 4)
- Entrenamiento de la tripulación, reconocimiento (B 5)
- Informe naviero, SafeSeaNet (C 1)
- Investigación de Accidentes (C 2)
- Cooperación con la MS (C 3)
- Responsabilidad y Compensación (C 4)
- Seguridad (C 5)
- Lucha contra la contaminación y plan de intervención (D)

Organigrama :



Implementación:

- Actualmente un personal de 55 miembros, con sede temporal en Bruselas, con un presupuesto para el 2004: 12.6 M.€ .
- Plan de establecimiento: un personal integrado por 120 miembros a alcanzar en el curso de 2005, presupuesto para 2005: 18.5 M € más 17-20 € para respuesta a la contaminación (-en discusión - discutida).
- Reubicación en Lisboa en agosto 2005 (un staff de 35 personas) y finalmente para inicios 2006 una vez que las premisas se terminen.

Perspectivas :

- Las tareas actuales pueden requerir de un staff de cerca 150 personas, para ser aprobado por la autoridad presupuestaria.
- Posibles nuevas tareas, pero hasta ahora AESM no tiene un rol formal en el proceso legislativo.

Fuente: Audición de Joachim MENZE, AESM C4, en Lisboa el 1/10/2004

I.2.1.3. El Estado costero

Más allá de los controles en los puertos, los Estados costeros también tienen por competencia vigilar los buques que penetran en las aguas territoriales o la zona económica exclusiva de las 200 millas marinas. Es de subrayar que en el Mediterráneo, en el que no se ha instituido para evitar la multiplicación de los litigios, en especial sobre las cuestiones de pesca, un procedimiento alternativo está en vías de adopción, utilizando el concepto de “zona de protección ecológica”.

El Convenio de Montego Bay es el que permite los controles por parte del Estado costero, apoyado por los diferentes convenios de la OMI y las resoluciones correspondientes.

Están implicadas tres áreas principales.

⇒ Seguimiento y regulación del tráfico marítimo

- Los Convenios SOLAS y COLREG, confortados por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar, reconocen que la OMI es la única entidad internacional habilitada para regular el tráfico marítimo. Con el concurso de los Estados costeros se fijan, las “rutas marítimas” con vías de circulación de dirección única, líneas o zonas de separación del tráfico y zonas a evitar, de prudencia o reservadas a la navegación costera. Un caso ilustrativo muy conocido es el del « *corredor de Ouessant* » para el tráfico hacia y desde el Canal de la Mancha, cuya nueva configuración ha sido adoptada desde el 1 de mayo de 2003.
- Para practicar el seguimiento del tráfico, un Servicio de tráfico marítimo (STM) ha sido implantado, como mínimo en las zonas más críticas, basándose en el posicionamiento de los buques. Hasta 1994, los informes sobre el señalamiento de la posición de los buques eran optativos. Desde 1994, una enmienda al Convenio SOLAS puede hacer que sean obligatorios, como es el caso en el Canal de la Mancha, el índice de señalamiento pasó del 40 al 98% en esta zona. Desde esa fecha, el subcomité de la seguridad de la navegación de la OMI ha perfeccionado el proyecto de un sistema universal de identificación informática de los buques por satélite (**AIS**, *Automatic Identification System*) adoptado en noviembre de 2001.

Como consecuencia del naufragio del *Erika*, la Unión Europea adoptó en junio de 2002 una directiva sobre la implantación de un sistema comunitario de seguimiento del tráfico de buques y de informaciones (*Safeseanet*). Esta directiva contempla:

- una mejora de la identificación de los buques mediante notificaciones obligatorias en las zonas de peligro mientras se esperan, para después de 2007, la generalización del AIS;
- la presencia obligatoria de las “cajas negras” (similares a las que existen en los aviones de línea) para grabar todos los datos de la travesía;
- la obligación de notificar las mercancías peligrosas o contaminantes a bordo;
- una señalización especial de los buques de riesgo;
- un refuerzo de los medios de intervención, a bordo, de los Estados ribereños.

En febrero de 2004, la Comisión europea abrió un procedimiento contra doce de sus quince miembros (exceptuando a Alemania, Dinamarca y España) por no-transposición de esta directiva del 27 de junio de 2002. En Francia el decreto de aplicación se encuentra en vías de adopción desde comienzos de 2005.

Paralelamente, España y Francia firmaron en noviembre de 2002 el **Acuerdo de Málaga**, para alejar de la zona de las 200 millas a los petroleros monocasco de más de quince años de edad. Italia, Portugal, Irlanda y Alemania están uniéndose a este acuerdo, mientras Noruega lo impugnó ante el Tribunal internacional del transporte marítimo.

Un primer balance, realizado en junio de 2003, evidenciaba que unos cincuenta buques habían sido alejados por este medio de las costas franco-españolas. Entre ellos, 13 enarbolaban pabellón maltés, 9 el liberiano, 5 el de Bahamas, 4 el noruego y 4 el chipriota. Durante el año 2004, fueron 17 los buques adicionales desviados por las autoridades francesas.

Siguiendo el ejemplo de Estados Unidos, estas medidas parecen, pues, eficaces. Pero es de temer que su aplicación meramente “zonal”, sólo logre enviar los buques de riesgo a otras partes del mundo menos vigiladas.

⇒ **Condiciones mínimas exigidas para los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes**

El OPA de los Estados Unidos fue el primero en introducir, tras el naufragio del *Exxon Valdez* un calendario de retirada de los petroleros monocasco. La OMI, en enmienda del Convenio MARPOL, ha establecido su propio calendario de retirada, calendario que ha sido retomado por el Reglamento de la Unión Europea de febrero de 2002, a saber: **2007** para los petroleros monocasco sin cisterna protectora con una capacidad igual o superior a 20 000 t para el petróleo crudo y a 30 000 t para los productos petroleros, **2015** para los demás. Además, los límites de edad de los petroleros están fijados entre 26 y 30 años, duraciones adoptadas por el Parlamento mientras que la Comisión había propuesto 23-30 años. Esto hubiera bastado para prohibir la navegación de un buque como el *Prestige* (que cumplía 26 años en septiembre de 2002) en las aguas europeas. Con la reserva de que entrase, ya que no lo contemplaba su itinerario inicial. Por este motivo, después de su naufragio, la Comisión volvió a la carga para conseguir que se aceptasen las prescripciones aceleradas en materia de doble casco por el reglamento del 22 de julio de 2003

- el transporte de productos petroleros pesados será, a partir de ahora, prohibido en petroleros monocasco con destino o punto de partida de los puertos de la Unión Europea;
- los límites de edad para la retirada de los petroleros monocasco serán adelantados entre 23 y 28 años (contra los 26-30 anteriores), los de categoría 1 se prohibirán desde 2005 (en lugar de 2007) y los de la categoría 2 y 3 en 2010 (en lugar de 2015).

Un hecho novedoso : los Estados Unidos han decidido alinearse sobre este enfoque europeo, más estricto que el de su OPA vigente.

⇒ **Lucha contra los vertidos ilícitos de hidrocarburos**

Además de las contaminaciones accidentales, los vertidos de hidrocarburos proceden a la vez:

- de la “limpieza de fondos”. Expresión impropia que da cuenta de la limpieza de los motores, de las bodegas y de los depósitos de combustible de todo tipos de barcos;
- del “deslastrado” que consiste en utilizar una cuba de carburante o, en un petrolero, una cisterna de petróleo crudo vaciada anteriormente, como depósito de lastre natural para dar una mejor estabilidad al buque, lo cual ensucia las aguas vertidas.

El Convenio MARPOL 73/78 y sus enmiendas ulteriores reglamentan las condiciones de vertido autorizadas y exigen que los petroleros construidos después de 1993 sean equipados con cisternas de lastre separadas. (SBT).

No obstante, es de recalcar que aunque los vertidos en el mar están cada vez más controlados, imponiendo paralelamente a los puertos que pongan a disposición instalaciones para la recepción de desperdicios adecuadas, todavía se permiten en determinadas condiciones teniendo en cuenta:

- la proporción de hidrocarburos vertida,
- la velocidad de los buques que producen los vertidos,
- la distancia mínima de las costas fuera de las “zonas especiales” de prohibición local (como el Mediterráneo, el Báltico, el Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Antártico y Europa del noroeste).

La reglamentación europea se apoya en la actualidad en la **Directiva 2000/59/CE** del Parlamento y del Consejo con fecha del 27 de noviembre de 2000. Ésta se centra en el paso de buques en los puertos de la Unión Europea. Contempla:

- por una parte, la obligación para los estados miembros de ofrecer las instalaciones de recepción de desperdicios en los puertos respondiendo a las necesidades de las diferentes categorías de buque y haciendo escala, sin causarles retrasos anormales;
- por otra, la obligación para los buques de depositar sus desperdicios de explotación antes de abandonar un puerto comunitario, a menos que el capitán sea capaz de probar que la capacidad de almacenamiento del buque es suficiente.

Cuando resulta manifiesto que un buque se hizo a la mar sin haber depositado sus desperdicios y no beneficiándose de una derogación, el puerto de escala siguiente es avisado para ejecutar una inspección.

Por lo que respecta a la recuperación de los costes de las instalaciones de recepción de los desperdicios, se establece el principio de que todo buque que haga escala en un puerto europeo debe asumir una parte significativa de aquellos, utilice o no dichas instalaciones. El sistema de recuperación combina una parte estimada, aplicable a todos con otra variable que depende de las cantidades y de los tipos de desperdicios depositados efectivamente.

La Comisión presentó, además, una propuesta de directiva **sobre la introducción de sanciones penales**, siendo ésta una innovación en materia de derecho comunitario, decisión bloqueada primero por algunos Estados miembros (Grecia, Chipre, Malta...). A partir de entonces, el Consejo ha adoptado en octubre de 2004 una « posición común » de mínimos votada en segunda instancia en el Parlamento europeo a comienzos del 2005. Esta propuesta distingue entre las contaminaciones « accidentales » y las « intencionales » y trata diferentemente las aguas y la zona económica exclusiva. A la espera de su aplicación, esta política se deja a discreción de los Gobiernos nacionales, mostrándose Francia –afectada de forma muy especial- la más activa en este ámbito. Como lo demuestra el alcance de las condenas dictadas recientemente por los Tribunales Marítimos.

I.2.2. La gestión de las crisis

Según los criterios de los Convenios internacionales correspondientes (SAR 1979, SALVAGE 1989...), las operaciones de salvamento son una obligación de los Estados, que asumen los costes de la asistencia a las personas. Los costes relativos a la asistencia a los bienes son objeto de una solicitud de remuneración a los armadores implicados, pero solamente si el asistente ha obtenido resultados positivos : principio del *No Cure, No Pay*. Sin embargo, el Convenio SALVAGE 89

prevé una indemnización especial, independiente de los resultados logrados, para indemnizar al asistente por los medios empleados para prevenir la contaminación por hidrocarburos.

Los Estados ribereños han de tener los medios para intervenir, dentro de las aguas territoriales y alta mar, cuando ocurran accidentes que entrañen amenazas de contaminación para sus costas. Además de la problemática general de los medios de intervención y de su coordinación internacional se plantea también, hoy en día, la cuestión espinosa de “los puertos de refugio”.

I.2.2.1. Los planes y medios de intervención

- ⇒ **El marco internacional**, en materia de hidrocarburos, lo proporciona el Convenio de Londres adoptado en noviembre de 1990 por la OMI, llamado **OPRC** (*Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation*) que obliga a los Estados firmantes la implantación de planes y de medios de intervención en caso de siniestro y les incita a coordinar sus acciones. Un Protocolo similar fue aprobado en marzo de 2000 tratando de otras sustancias nocivas y peligrosas, pero todavía no ha entrado en vigor.
- ⇒ **En Europa**, la acción de las instancias comunitarias hasta ahora ha sido muy limitada sobre esta intervención. Todo lo más, la Comisión ha creado, en el seno de la *DG Medio Ambiente* una “unidad de Alerta” (*Civil Protection and Environmental Accidents Unit*) que puede reunir, a expensas de la Comunidad, y en caso de necesidad, a un grupo de expertos (*Task force*). Con la creación de la Agencia europea de seguridad marítima, los medios de intervención propios de la Unión Europea podrán ser reforzados.

Paralelamente, la Decisión N° 2580/2000/CE del Parlamento y del Consejo de diciembre de 2000 establece un marco comunitario de cooperación entre Estados miembros en el ámbito de la contaminación marina, a partir de un plan de acción trienal, examinado nuevamente cada año.

Es por ello que de aquí a finales del año 2005, un servicio de intervención debería estar operativo. La Agencia debe sacar a concurso una licitación a fin de disponer de cuatro buques de intervención preparados para responder a las alertas en caso de marea negra. Estas embarcaciones serían ubicadas en cuatro zonas de riesgos: Báltico, Canal de la Mancha-Occidental, Atlántico (cerca de Portugal) y Mediterráneo (cerca del Mar Negro). Los buques tendrán por objetivo recuperar el petróleo en el mar, almacenarlo y depositarlo en tierra. Es la autoridad competente de cada Estado (como el Prefecto marítimo en Francia) quién tomará la decisión de recurrir a la embarcación más cercana a la zona en cuestión.

- ⇒ **Los Estados**, debido a la experiencia de las crisis, se han visto obligados a unir sus esfuerzos.
- Este es el caso de Francia y Reino Unido desde 1978, que han concluido en un plan común de intervención, el **Manche-Plan**, reforzado después del naufragio del *Erika* mediante el flete conjunto de un remolcador de alta potencia a partir de abril de 2001.
 - Para el **Mar del Norte**, los Estados ribereños (Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia, así como la Unión Europea) han firmado en 1983 el acuerdo de Bonn reforzando una colaboración ya iniciada después del naufragio del *Torrey Canyon*.
 - Sobre el **Golfo de Vizcaya**, Francia y España han concluido el « **Biscaye Plan** » en noviembre de 1999, plan de intervención que tuvo ocasión de ser aplicado de inmediato en el naufragio del *Erika* el 12 de diciembre de 1999, y posteriormente del *Prestige* el 13 de noviembre de 2003.

Establece una cooperación estrecha entre la **SASEMAR** española (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima) y el *Préfet Maritime de l'Atlantique* por parte francesa. Ambas partes, dependiendo de la zona de intervención afectada, se entienden previamente sobre “la Autoridad que coordina la acción” (ACA) y “la Autoridad de soporte de la acción” (ASA) que proporciona los medios.

- Siguiendo el mismo modelo y para el Mediterráneo, un **Lion-Plan** se cerró en julio de 2002 entre ambos países, completando el plan llamado RAMOGEPOL de octubre de 1993 preexistente entre Francia, Mónaco e Italia para coordinar las operaciones del este del Ródano al golfo de Génova. Ambas iniciativas son una aplicación concreta del convenio de Barcelona, firmado en 1976, por todos los Estados ribereños para prevenir la contaminación en el Mediterráneo.
- Todavía existe, respecto del Atlántico Noreste, un acuerdo de Lisboa para la protección de las costas contra la contaminación firmado por España, Francia, Marruecos y Portugal en 1990, tras la marea negra de Porto santo (Madeira), causada por el petrolero *Aragón*. Sin embargo, debido a divergencias diplomáticas entre España y Marruecos, el CILPAN (Centro Internacional de Lucha contra la Contaminación del Noreste del Atlántico), cuya sede fue prevista en Lisboa, no tiene una actividad efectiva.

Aun cuando en el Mediterráneo, durante los años recientes, la cooperación interestatal no ha pasado de la fase de ejercicios conjuntos, los naufragios del *Erika* y luego, del *Prestige*, han brindado una ocasión al Reino Unido, a Francia y a España, para coordinar más estrechamente sus medios de intervención.

I.2.2.2. La cuestión de los puertos (lugares de) refugios

El asunto del *Prestige*, después del *Erika...* y seguido, pocos meses después, por las peregrinaciones del *Castor* en busca de un puerto de acogida en el Mediterráneo, vino a recordarnos, una vez más, las dificultades para las autoridades competentes a la hora de tomar una decisión adecuada ante un accidente que sobrevenga frente a sus costas.

Si el salvamento de las personas es un deber de los Estados, la salvaguardia de los bienes no reviste carácter obligatorio.

Ante una situación de peligro potencial señalada bien sea por el capitán del buque implicado, bien por los servicios de vigilancia de seguridad marítima, existen tres posibilidades:

- mantener el buque a flote en el mar con la esperanza de remediar provisoria o definitivamente las causas del accidente y permitirle retomar su rumbo;
- una vez que se haya salvado a la tripulación, hundir el buque en el mismo emplazamiento con urgencia o en una zona apropiada tras proceder al aligeramiento, en caso de que procediese;
- encaminar el buque hacia un lugar de refugio, asumiendo los riesgos que conlleva para el entorno de cercanía.

Tal como se encuentra la normativa internacional, ninguna regla es impuesta y se deja que las autoridades competentes hagan una valoración caso por caso.

La OMI se limitó a publicar, en diciembre de 2003, una Resolución, A 949 (23), que aconseja a los Estados “líneas directrices (*Guidelines*) sobre los lugares de refugio para los buques con necesidad de asistencia”.

Más ambiciosa, la Unión Europea en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento y del Consejo del 27 de junio de 2002 (citada ya más arriba al tratar el sistema de seguimiento del tráfico de los buques), solicita a cada Estado miembro (antes de febrero de 2004!) que se establezca y le comunique los planes de acogida de buques en peligro en las aguas de su jurisdicción. El texto es directivo: “estos planes comportan las disposiciones y los procedimientos necesarios teniendo en cuenta las exigencias operacionales y medioambientales, con la finalidad de garantizar (el subrayado es nuestro) que los buques en peligro puedan dirigirse de inmediato a un lugar de refugio, bajo reserva de la autorización de la autoridad competente” (el subrayado es nuestro)... lo que deja bien entendida la decisión final a discreción de los Estados.

Para una aplicación más efectiva, la intervención ante el grupo de trabajo de D. Yves LE GARREC, Secretario General del Puerto autónomo de Burdeos, ha sido especialmente ilustrativa.

Dos ideas clave destacan.

- No es posible (teniendo en cuenta el número de parámetros a considerar) ni deseable (frente a las reacciones de las poblaciones locales) establecer, *a priori*, una lista de refugios. A lo sumo y siguiendo un procedimiento que comparten ampliamente los Estados europeos (especialmente en Reino Unido, en Francia y en España), acaso sea preciso inventariar pormenorizadamente las condiciones humanas y físicas de cada emplazamiento costero para apreciar, dependiendo de las circunstancias de un accidente, cual sería el más adaptado (o el menos malo, lo que equivale a lo mismo) para recibir un buque en peligro.
- En cualquier caso, la decisión final, haya sido propuesta por uno de los socios implicados (por ejemplo la autoridad portuaria local) o bien haya sido impuesta, sólo puede manar de los propios Estados por cuestiones de responsabilidad tanto penal como civil... y, por tanto, financiera. La cuestión de fondo a la que hay que responder es, en efecto, la de saber quién se hace cargo de los posibles daños (costes de reparación y de indemnización para las pérdidas de actividades generadas). Ahí nos topamos con uno de los grandes principios de la OPA 90 de los Estados Unidos para admitir un buque en peligro en las aguas americanas: obligación de designar previamente un QI (individuo cualificado) que se hará cargo de la limpieza y la reparación en caso de siniestro.

I.2.3. Responsabilidades e indemnización

A fin de “cuentas”, en el sentido literal de la palabra, la cuestión de la responsabilidad y de las indemnizaciones aparece como la clave de bóveda de la política de seguridad marítima:

- por una parte, porque en caso de siniestro (cuya probabilidad de ocurrencia cero nunca será alcanzada), debe permitir, tanto como se pueda, la reparación de los daños sufridos;

por otra parte, porque si exponemos a los operadores del transporte marítimo (y sus aseguradoras) a pagar importantes indemnizaciones si provocan una contaminación, se les incentiva a invertir en la seguridad de los buques.

Esto es especialmente relevante para los buques más viejos, sabiendo que los costes de mantenimiento aumentan mucho en función de su antigüedad.

El sistema en vigor hoy **para el transporte de hidrocarburos** se caracteriza por la coexistencia de dos regímenes de responsabilidad-indemnización:

- uno aplicable a los Estados Unidos conforme a la OPA americana del 18 de agosto de 1990, implantado unilateralmente y consecutivo a la catástrofe del *Exxon Valdez*;
- otro bajo la égida de la OMI, se aplica a los firmantes de los convenios CLC-FIPOL de 69-71, luego de 1992, lo cual implica a 86 Estados (a 7 de junio de 2004).

Los Estados miembros de la Unión Europea participan en el mecanismo de la OMI y la Unión Europea, después de haber contemplado durante cierto tiempo la creación de su propio sistema complementario de indemnización (después del naufragio del *Erika*), se hallan en vías de unirse a la solución internacional del Fondo complementario del FIPOL lanzado por la OMI en Londres en mayo de 2003.

Por consiguiente, resulta especialmente ilustrativo analizar en paralelo el régimen americano y el de la OMI, en los dos “pisos” del sistema (para emplear la expresión del Profesor Antoine VIALARD, cf. bibliografía).

I.2.3.1. Primera etapa de la indemnización: la responsabilidad del buque contaminante

⇒ En el sistema de la OMI, la responsabilidad recibe los apelativos de: canalizada, objetiva y asegurada de forma obligatoria.

- *Canalizada*, ya que designa al “propietario registrado” del buque contaminante como responsable exclusivo. Ello tiene por consecuencia que en caso de “falta inexcusable o intencionada” del propietario, caso en que las aseguradoras ya no funcionan, sólo podremos dirigirnos a él con todos los riesgos obvios de insolvencia en los montajes de transporte marítimo que descansan sobre “empresas pantalla”.
- *Objetiva*, esto significa que la responsabilidad está comprometida por el mero hecho de la ocurrencia de la catástrofe, exista o no falta. Las causas de exoneración son pocas: casos de guerra, de terrorismo, de un fenómeno natural excepcional, error o falta por parte de las autoridades de los Estados en el mantenimiento de las luces o ayudas para la navegación.
- *Limitada*, herencia de una tradición del Derecho marítimo que daba a los propietarios de los buques una responsabilidad proporcional a los montantes de inversiones realizadas por ellos, el Convenio 92 fija el montante máximo en DTS⁴ de las indemnizaciones a abonar proporcional al tonelaje de los buques con una parte a tanto alzado hasta 5.000 toneladas, una parte proporcional entre 5.000 y 140.000 toneladas, un techo fijo por encima de éstos. Con los montantes vigentes en el momento del siniestro, esto representa unos 12,5 millones de euros para el *Erika* y 24 millones de euros para el *Prestige...* compárese con las estimaciones de daños evaluados para el *Erika* (y todavía no se ha terminado con el tema del *Prestige*) ¡dentro de una horquilla de 460 a 920 millones de euros! A partir del 19 de noviembre de 2003, los techos han sido aumentados de 50% en DTS pero todavía son muy inferiores a las cifras americanas: 1.200 \$ por toneladas de arqueo bruto, sin límite superior, lo que para un petrolero de 200 000 toneladas daría 240 millones de \$ en el sistema OPA, contra 60 (y 90 hoy día) en el sistema CLC.
- *Asegurada*, la responsabilidad está obligatoriamente asegurada (al nivel de los techos evocados anteriormente) y el buque debe ser portador de un certificado en curso de validez que certifique esta cobertura, incluso para los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no forma parte del Convenio de 1992 en cuanto atracan en un puerto de un Estado firmante. En caso de falta “inexcusable”, la responsabilidad del propietario

⁴ El DTS, moneda de cuenta del FMI varía en función de los cursos de la cesta de monedas que la componen : vale en la actualidad aproximadamente 1,45 US \$.

registrado del buque se convierte en ilimitada... pero los seguros, en los contratos más frecuentes en vigor, no aportan cobertura por encima del techo garantizado.

⇒ **En el sistema americano**, como lo acabamos de ver, los techos de daños garantizados fijados por las *Autoridades federales* son mucho más altos que en los acuerdos de la OMI. Además, se añaden seguros complementarios que pueden imponer los *Estados federados* afectados por los movimientos de buque en las aguas territoriales americanas. De hecho, nos acercamos a la solución “contaminante – pagador ilimitado”. En todos los casos, como ya se ha indicado más arriba, los Guardacostas no conceden la entrada en las aguas americanas si las garantías correspondientes no han sido efectivamente depositadas.

I.2.3.2. Segunda etapa de la indemnización: los complementos aportados por los Fondos de intervención

⇒ **En el sistema OMI**, el FIPOL II de 1992 (que toma el relevo y amplía la acción del FIPOL de 1989) interviene en los tres casos siguientes, cuando:

- el propietario del buque es liberado de su responsabilidad;
- el propietario del buque y su seguro no pueden afrontar sus obligaciones;
- los daños exceden el montante de los límites de responsabilidad del propietario del buque.

Por supuesto, el FIPOL sólo interviene en lo que respecta el territorio, el mar territorial o la zona económica exclusiva de los Estados Partes en el Convenio. La contaminación de que se trata sólo se aplica a los hidrocarburos “persistentes” (petróleo crudo y productos brutos) de carga o de bodega de buques-cisterna petroleros, pero no a los carburantes de bodega de otros tipos de buque. Las acciones de guerra y los buques de guerra están excluidos de la intervención del FIPOL.

Los “daños por contaminación” contemplados cubren las medidas de salvaguardia acordadas debido a la alteración del medioambiente y el coste “razonable” de reposición del entorno contaminado, lo que no excluye la noción más amplia de “daño ecológico” (siempre difícil de valorar).

En este caso, nuevamente, el montante máximo que puede pagar el Fondo tiene un techo: 135 millones de DTS (alrededor de 200 millones de \$) hasta noviembre de 2003, (siendo aplicable tanto para el *Erika* como al *Prestige*), 203 millones de DTS desde entonces (alrededor de 300 millones de \$) desde esa fecha. Este techo incluye el montante abonado de forma efectiva por el propietario del buque o su aseguradora. Refleja, por tanto, la **indemnización total máxima** que se podría conceder.

El FIPOL se nutre con las contribuciones cobradas a toda persona que haya recibido en el transcurso de un año civil más de 150 000 toneladas de petróleo crudo o de fuelóleo pesado. Por ello, las compañías importadoras (y al final de la cadena los usuarios) son quienes van a pagar. La Asamblea del Fondo fija cada año el montante a cobrar, repartido por el Administrador del Fondo entre los contribuyentes. Sólo una parte de la contribución es requerida antes del 1 de marzo del año siguiente, el saldo es “diferido”, es decir que sólo se factura si es necesario. Así, para el ejercicio 2003: 82 millones de libras esterlinas han sido presentadas al cobro antes del 1 de marzo de 2004 (o sea 0,0053£ por tonelada, unos 0,0095 US \$), 40,5 millones de libras esterlinas se han puesto en “cobro diferido máximo”⁵.

Un Fondo complementario, para el que la adhesión de los Estados miembros del FIPOL es **optativa**, ha sido acordado por la Conferencia diplomática de la OMI en Londres en mayo de

⁵ Datos del Secretariado del FIPOL 1992, *Nota explicativa* de junio de 2004.

2003. 547 millones de DTS (unos 800 millones de \$) se añadirían a los 300 millones de \$ de la dotación actual del Fondo, lo cual sería ya un montante consecuente (¿y suficiente?... algo más de 100 millones de \$ estarían así disponibles para cada siniestro gracias a este nuevo dispositivo) El Protocolo sólo entrará en vigor después de haber sido ratificado por al menos ocho estados que hayan recibido en total 450 toneladas de hidrocarburos que dieran lugar a una contribución durante el transcurso de un año civil. A 1 de junio de 2004 sólo tres países (Dinamarca, Noruega y Finlandia) forman parte del Protocolo, la Unión Europea “autorizó a los Estados miembros a firmar o ratificar, para el interés de la comunidad el Protocolo de 2003” por decisión del Consejo del 2 de marzo de 2004, esta acción sustituye la creación de un Fondo complementario europeo (COPE, *Compensation for Oil Pollution in European water*) propuesta por la Comisión en el marco del paquete *Erika II*.

En **la Unión Europea**, también se puede mencionar la existencia del Fondo de solidaridad propuesto por el Reglamento CE 2002/202 del Consejo, frente a las catástrofes naturales y la Directiva sobre la Responsabilidad medioambiental en la Unión Europea (reinstaurando el principio del que contamina, paga), la inclusión o no en ésta de los accidentes relativos al transporte marítimo de hidrocarburos sigue siendo materia de debate.

⇒ **El sistema americano**, en este segundo nivel de indemnización, aparece más completo.

La contaminación por hidrocarburos que se considera se aplica a todo tipo de barcos (y no sólo a los petroleros) por lo que respecta a los hidrocarburos de bodega. En la estimación de los daños, la OPA admite la noción de “perjuicio medioambiental” y le dedica una línea especial de 500 millones de \$. En especial, el *Trust Fund* (nombre completo: *Oil Spill Liability Trust Fund*, OSLTF) equivalente americano del FIPOL se hace cargo del 100% de reclamaciones admitidas cualquiera que sea su montante global. Para ello, se cobra un impuesto indirecto de 5 cents. por barril sobre los hidrocarburos recibidos en las refinerías americanas y sobre los productos petroleros. La recogida de fondos se detiene cuando el *T.F.* alcanza la suma de mil millones de \$ (la misma que pretende alcanzar la OMI con el Fondo complementario). Pero esta suma no es un “techo” sino más bien una “reserva”. Si no es suficiente, un nuevo cobro de impuestos completará el *T.F.* para que éste pueda pagar todas las reclamaciones admitidas.

Para finalizar, en lo que respecta a **la contaminación por productos diversos a los hidrocarburos**, es de destacar que los Estados Unidos disponen de un *Superfund* para los « *hazardous substances, pollutants, and contaminants* » en aplicación del *Clean Water Act*, mientras que la OMI, en paralelo, propuso en mayo de 1996 el Convenio llamado **HNS** (*International Convention of Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous Substances by Sea*)... que todavía no entró en vigor por falta de un número suficiente de ratificaciones (a pesar de que la Unión Europea haya autorizado a sus miembros a hacerlo por decisión del Consejo del 18 de noviembre de 2002).

Evidentemente, todavía queda mucho por avanzar. Antes de formular sus pronósticos, el grupo de trabajo buscó una mejor apreciación de la puesta en práctica efectiva de este *corpus* reglamentario en las regiones que participan en la RTA.

**II. LA APLICACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL
CASO DE LAS REGIONES DE LA RTA**

El Grupo de Trabajo ha invitado a los representantes de las regiones marítimas de la RTA a completar el cuestionario reproducido en el Anexo 4. Reanudando el planteamiento seguido en la primera parte del presente informe, se abordan sucesivamente la prevención, la gestión de las crisis, las indemnizaciones y las reparaciones. Previamente, una sección introductoria a esta segunda parte del informe se consagra a la organización administrativa de la seguridad marítima en los cuatro Estados europeos involucrados en la RTA.

II.1. LA ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS IMPLICADOS EN LA SEGURIDAD MARÍTIMA

Dos modelos coexisten en los Estados de la RTA.

⇒ Por una parte, acercándose al caso americano, **el Reino Unido** ha optado por un sistema integrado de "Guardacostas" a nivel nacional. La Agencia Marítima y de Guardacostas (**MCA**, *Maritime and Coast Guard Agency*) garantiza a la vez el mantenimiento de los registros de los buques que enarbolan el pabellón británico, el control de los buques que llegan al Reino Unido, el socorro en el mar y la prevención de los riesgos de contaminación costera. Para ello el MCA dispone de las embarcaciones de la Guarda-Costa Real (*Her Majesty's Coastguard*), y de un servicio operativo de intervención, el Departamento Anticontaminación y Respuesta (*CPR Counter Pollution and Response Branch*), que dispone en cada región de un *Counter Pollution and Salvage Officer (CPSO)*.

Localmente, la MCA es reemplazada por los puertos en su jurisdicción, y por las autoridades locales, en lo que se refiere a la limpieza del borde costero. Cada puerto, según la categoría a la que pertenece en función del tráfico recibido, elabora un plan específico de intervención siguiendo el modelo normalizado establecido por la MCA: Planificación de Contingencia para la Preparación y Respuesta a la Contaminación Marina : Manual para Puertos (*Contingency Planning for Marine Pollution Preparedness and Response: Guidelines for Ports*). Para dirigir estas intervenciones, los puertos pueden subcontratar la ingeniería correspondiente a las sociedades especializadas, como *D.V.HOWELLS*, filial (*subsidiary*) de Milford Haven Port Authority.

⇒ Por otra parte, los tres Estados del sur han conservado sistemas administrativos diversificados

En Francia, si es el Estado central quien garantiza una responsabilidad casi exclusiva en materia de seguridad marítima, las competencias y los medios de intervención son repartidos entre diversos Ministerios (bajo la autoridad del Primer Ministro y del Gobierno):

- el Ministerio de Transportes a través de los Centros de Seguridad de los Navíos (CSN) y de dos direcciones principales: la Dirección de asuntos marítimos y de trabajadores del mar (DAMGA) y la Dirección del transporte marítimo de los puertos y del litoral (DTMPL);
- el Ministerio de Defensa en lo que concierne a las intervenciones de la marina nacional;
- el Ministerio de Hacienda para lo que respecta a los controles del servicio de aduanas;
- el Ministerio de Medio Ambiente en caso de contaminación;
- el Ministerio de la Industria para el control de las instalaciones industriales.

Por tanto, una política interministerial es necesaria ; lo que se hace, a nivel central, por la mediación regular de un Comité Interministerial del Mar (*Comité Interministériel de la Mer*), como el último con fecha de febrero de 2004,

reforzando las medidas de vigilancia del tráfico y de la seguridad marítima. La coordinación operativa está garantizada, en el ámbito marino, por los Prefectos marítimos (desde Brest, tratándose del Atlántico) quienes disponen de los Centros Regionales Operacionales de Vigilancia y de Rescate (*CROSS*), y por los Prefectos de departamento y de región en lo que concierne a la contaminación y a las intervenciones terrestres. Desde 1978 (tras la catástrofe del *Amoco Cadiz*) un servicio especializado de formación, ingeniería e intervención ha sido constituido bajo forma asociativa: el **CEDRE** (véase el cuadro siguiente).

EL CEDRE

(Centro de Documentación, de Investigación y de Experimentaciones de las Contaminaciones Accidentales de las Aguas)

Objetivo: comprende todas las formas de contaminación a condición de ser accidentales y de afectar a las aguas.

Creación: en 1978

Estatuto: una asociación sin fin de lucro que reúne en su Consejo de Administración:

- de derecho, los Ministerios encargados del Medio Ambiente, de la Defensa, del Interior, de Transportes, de Pesca, la Secretaría General Marítima,
- de derecho, los organismos científicos y profesionales y las grandes industrias relacionadas a la contaminación accidental de las aguas,
- por elección, los representantes de las colectividades locales y organismos involucrados.

Estructura : en 2003, 59 personas, un presupuesto de 4,4 M euros (un 41% de subvenciones, un 20% de contratos y un 39% de otros recursos)

Misión: una misión prioritaria de servicio público en situaciones de emergencia:

- permanencia 24h/24 para asistir las autoridades responsables contra toda contaminación accidental de las aguas marinas y continentales...
 - implicando conocer los riesgos y los productos, de asesorar sobre las técnicas y las herramientas...
 - de administrar la información técnica, de documentar las acciones realizadas...
- con un componente principal: los accidentes del transporte marítimo.

I&D:

- conocer las características de la evolución de los agentes contaminantes,
- testear todos los productos, los equipamientos y los servicios técnicos ofrecidos por la industria,
- proponer mejoras y conducir hacia nuevas soluciones.

Asociaciones:

- En Europa: *Taskforce* europea, acuerdos regionales, proyectos comunes, cooperaciones bilaterales,
- por otra parte: acuerdos de cooperación y contratos de servicios.

Auditoría y peritaje: una capacidad reconocida basada en 25 años de experiencia internacional en:

- la lucha contra la contaminación de las aguas,
- la evaluación de los riesgos,
- la negociación de los daños.

Retorno de los conocimientos a través de:

- formaciones teóricas y prácticas (con un escenario de ejercicios con

materiales verdaderos, único en Europa),
- conferencias, manuales, vídeos, sitio web, documentos educativos,
sesiones y cartas de información, un boletín trimestral

ERIKA, PRESTIGE : dos intervenciones e intensas experiencias en la costa atlántica.

Fuente : audición de Michel GIRIN, Director del CEDRE, Lisboa 1/10/2004

Localmente intervienen también los municipios para la limpieza de las costas con el apoyo de los departamentos y las regiones. Con este objetivo varias asociaciones han sido constituidas con el fin de proteger los intereses de los habitantes de los municipios afectados por la contaminación.

EL VIGIPOL:

A raíz del naufragio del *Amoco Cádiz* en 1978, noventa y dos municipios de la costa septentrional de Bretaña, así como los departamentos Finisterre y Côtes-d'Armor crearon, en 1980, el VIGIPOL (sitio Internet: <http://www.littoral-coastlines.com>), sindicato mixto de protección del litoral bretón. En 2000, los miembros electos han profesionalizado el VIGIPOL y le han asignado dos misiones: la prevención contra los problemas de contaminación del tráfico marítimo y la defensa de los intereses de las colectividades locales en caso de contaminación. Es un grupo de presión que actúa sobre los parlamentarios y las autoridades públicas. En caso de contaminación, el VIGIPOL ayuda a los miembros electos locales en la gestión de la crisis (gestión de los planes POLMAR), los informa sobre el alcance del siniestro y el tipo de contaminación encontrada (publicación de una obra sobre la responsabilidad de los miembros electos en caso de marea negra). Además, asume la parte civil con las colectividades para iniciar un proceso contra los responsables de la contaminación, como, por ejemplo, en el caso del *Erika* por atentar contra la imagen de Bretaña (y su frecuentación turística).

OESTE LITORAL SOLIDARIO (OUEST LITTORAL SOLIDAIRE):

Esta asociación interregional ha sido creada en enero de 2000 a raíz del naufragio del *Erika*. Reúne los Consejos regionales de Bretaña, País del Loira y Poitou-Charentes, así como los cuatro Consejos generales y las asociaciones de alcaldes de Loire-Atlantique, Vendée, Morbihan y Finisterre. En febrero de 2003, se ha incorporado a la asociación Gironde y Aquitania. Su papel era de constituir un socio de peso en las negociaciones con el Estado, el FIPOL y Totalfina Elf.

Un proyecto de cooperación transnacional (denominado EROCIPS: *Emergency response to coastal oil, chemical and inert pollution from shipping*), financiado por INTERREG III B, está en curso de montaje (2004). Responde en parte, a acciones de prevención preliminares y de mejor coordinación de las crisis posteriores, en caso de una marea negra.

Este proyecto, iniciado por el *County council Devon* reúne una gran parte de las regiones del RTA (Galicia, Aquitania, Devon, Pays-de-la-Loire, Dorset, el País de Gales, Portugal...). La finalidad: proponer herramientas metodológicas transferibles a otros espacios costeros europeos y destinados a preparar mejor los distintos protagonistas enfrentados a respuestas urgentes para luchar contra la contaminación. Eso significa compartir la información con los socios, la experiencia (tanto a nivel operativo como sobre el plan mediático); definir las necesidades de información y formación no satisfactoria; proponer guías de procedimiento orientativas y transferibles para su utilización por los protagonistas públicos y privados.

Fuentes: CESR de Bretaña y del Pays de la Loire

En España, la situación es similar. Una veintena de organismos tienen competencias más o menos directas en cuanto a la seguridad marítima. Esto plantea un problema de coordinación entre la *Dirección General de la Protección Civil del Ministerio de Obras Públicas y Transportes* (marina mercante, puertos y costas) cuya acción es determinante a nivel del Gobierno central apoyándose en cada puerto a través de las *Capitanías Marítimas*, y los órganos periféricos correspondientes al nivel local. Se ocupa de la intervención en el mar, en caso de siniestro, el **SASEMAR** (*Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima*), que es el instrumento operativo del Ministerio de Transportes español, mientras que la lucha en tierra incumbe principalmente a las Comunidades autónomas.

En Portugal, del mismo modo, la intervención en cuanto a seguridad marítima se comparte entre varios organismos:

- *la Autoridad marítima*, dependiente de la Marina de guerra, es la principal protagonista, tanto para el vigilancia de las aguas territoriales, como para la intervención en caso de siniestros. Es reemplazada a nivel local por las Capitanías de los puertos;
- *el Instituto Portuario del Transporte Marítimo (IPTM)*, está a cargo de las inspecciones de los buques en conformidad con el control por el Estado del puerto;
- en caso de siniestros y de contaminación intervienen también el Servicio Nacional de los Bomberos (*bombeiros*) y la Protección Civil (SNBPC), así como el Instituto del Agua y el Instituto del Medio ambiente.

II.2. PREVENCIÓN

II.2.1. El control de los buques

⇒ En el **Reino Unido** es la MCA la que se encarga tanto del control de los navíos que enarbolan pabellón británico como de aquellos que recalán en puertos británicos. Además, en cuanto a seguridad marítima en los puertos, la pieza básica de la legislación británica es *el Código Portuario de Seguridad Marítima (Port Maritime Safety Code)*, publicado en marzo de 2000, en respuesta al accidente de *Sea Empress* en febrero de 1996. Este código, publicado por el Departamento para el Transporte del Reino Unido (*UK Department for Transport*), establece un verdadero programa de gestión de la seguridad portuaria, introduciendo normas nacionales así como un proceso normalizado de formación de los equipos competentes. Cada puerto, según sus propias características, establece su propio plan a partir de los modelos de referencia. Además, se aplica - inspirado en la legislación americana - la normativa sobre la salud y la seguridad de las personas ante las mercancías peligrosas, aplicada por el *Health and Safety Executive* (HSE). Los representantes del País de Gales en la RTA, hacen notar que, si bien no existe una política de seguridad marítima específica en su región, las medidas particulares pueden, por lo tanto, ser añadidas a propósito de la protección medioambiental en relación, particularmente, con la zona costera de un parque natural.

⇒ En **Francia**, hasta 2002, el Estado no controlaba más que un 10% de los navíos que entraban en sus puertos, muy por lo bajo del 25% exigido por la normativa comunitaria, de ahí la condena, antes citada, desde la Unión Europea. Desde entonces, el Gobierno francés reforzó las inspecciones (reclutando con urgencia funcionarios jubilados de la marina mercante, en espera de que sean formados suficientes nuevos inspectores) y serían controlados actualmente el 35% de los barcos, de los cuales el 100% de los buques en riesgo (petroleros antiguos

principalmente). Francia cuenta en la actualidad, efectivamente (1^{er} semestre de 2004) con 57 inspectores certificados, y debería tener 132 en 2006.

Los Centros de Seguridad de los Navíos (SCN), tales como los de Burdeos, Nantes o Brest en la costa Atlántica, aseguran:

- para los navíos nacionales el control y el seguimiento a partir de la entrada en astillero (incluso sobre los lugares de construcción en el extranjero) y durante toda la vida en conformidad con el Estado del pabellón, el permiso de navegación, debiendo ser renovado todos los años;
- para los navíos extranjeros que hacen escala en puertos franceses, los controles acordados en aplicación del MOU de París. Las infracciones correspondientes se comparten en la base de datos SIRENAC. Un navío no debe ser objeto de más de una visita cada seis meses (excepto controles reforzados), en lo sucesivo, cada navío será dotado de un «coeficiente de selectividad».

⇒ **En España**, el control de los buques está asegurado por aplicación del Real Decreto 91/2003 de 24 de enero, que transpone la Directiva europea 2001/106/CE. Yendo más allá de las obligaciones comunitarias, el porcentaje de los buques que enarbolan un pabellón extranjero que deben ser examinados por las *Capitanías Marítimas* es de entre un 25 a un 30%, y el intervalo máximo de tiempo en relación a las inspecciones a fondo de los navíos – tanques destinados al transporte de petróleo crudo y de productos derivados, se reduce de 12 a 6 meses.

⇒ **En Portugal**, las inspecciones se delegan al Instituto Portuario del Transporte Marítimo. El USALGARVE hace notar que el número de los inspectores en los puertos es aún insuficiente, lo que dificulta el respeto por el Estado portugués del límite mínimo de 25% prescrito por la MOU de París y ratificado por la Unión Europea.

II.2.2. La vigilancia del tráfico marítimo

⇒ En el **Reino Unido**, los navíos en riesgo que entran en las aguas británicas deben identificarse al centro de los Guardacostas de Dover. Un sistema de información electrónico sobre los intercambios de datos que les conciernen está siendo aplicado progresivamente por la MCA. Además, una vigilancia aérea está garantizada en la zona de control de contaminación del Reino Unido para identificar los buques que contravienen las normativas internacionales, en particular, en aquello que se refiere a los vertidos de hidrocarburos.

⇒ **En Francia**, el Estado puso en marcha los *Centros Regionales Operativos de Vigilancia y Rescate* (CROSS) dependientes de los Directores regionales de los asuntos marítimos y puestos bajo la autoridad de los prefectos marítimos con personal militar de los asuntos marítimos y de la marina nacional. Los CROSS disponen de medios de detección y comunicación potentes, que les permiten seguir los buques cuando están en un dispositivo de separación del tráfico (como el "corredor de Ouessant" véase el recuadro siguiente). Los faros de la marina nacional realizan una vigilancia visual de la actividad en el mar, que es complementaria a aquella garantizada por los radares del CROSS. En todo caso, parece necesario implementar una cooperación más eficaz entre los VTS costeros de los CROSS y los VTS de los puertos.

Progresivamente, entre 2005 y 2007, debería ser instalado el sistema comunitario de identificación automática de los buques (AIS) con una cabeza de red en el STM - Capitanía de Puerto de Saint-Malo. En todo caso, el 26 de febrero de 2004 la Comisión inició un procedimiento de infracción contra Francia y otros doce Estados miembros (a excepción de España, de Dinamarca y de Alemania) por la no transposición de la Directiva europea de 2002 relativa a los sistemas comunitarios de seguimiento de los buques, consecutiva al naufragio del *Erika*.

La instalación del corredor de Ouessant.

A raíz de la catástrofe del *Amoco Cádiz* en 1978, fue instalado un dispositivo que obliga a los barcos a navegar sobre una autopista de mar con tres vías de circulación que separan los buques que suben de los buques que descienden. La 3^{era} situada a una treintena de millas de Ouessant está dedicada a la circulación de los buques de carga que transportan materias peligrosas. En los años 80, se construyó una torre radar de 72 m sobre la isla de Ouessant para la vigilancia de las vías de circulación, con la instauración de un Centro Operativo de Vigilancia y Rescate en la punta de Corsen (Cross Corsen). El Cross Corsen mantiene una vigilia de radio y radar de 24h/24. Al día siguiente del naufragio del *Erika* (diciembre de 1999), se decide pasar el corredor de Ouessant de 3 a 2 vías debido a una falta de homogeneidad de circulación entre los dispositivos del corredor de Ouessant y aquellos de los otros carriles. El proyecto se realiza en 2003. Los cruces entre vías de navegación no existen ya. Del sur hacia el norte, los barcos dejan las costas a su derecha y a izquierda en descenso nuevamente. Además, los buques descendientes son alejados de 17 a 34 millas náuticas de la isla mientras que los que suben hacia el Canal de la Mancha se acercan a 4 millas. En 2003, 150 buques frecuentan diariamente el corredor de Ouessant de los que, al menos 8 buques transportan productos considerados peligrosos. Son 660.000 toneladas de hidrocarburos al día incluidas 200.000 toneladas de petróleo crudo. Se detectaron 52702 buques en 2000, para 33 contaminaciones constatadas y 4 autores identificados.

Fuente: CESR de Bretaña

⇒ **En España**, en aplicación del acuerdo franco-español de Málaga de 26 de noviembre de 2002, los buques monocasco de más de 15 años que transportan productos crudos susceptibles de presentar un riesgo para la protección del medio ambiente marino, no pueden circular en la zona económica exclusiva española.

- Desde el 1^{ero} de enero de 2003, los buques que presenten características similares a las del *Prestige* tienen prohibición de entrar en los puertos españoles. España es así el primer país de la Unión Europea que incorpora de manera acelerada las nuevas normas en cuanto a doble casco y casco único por el Real Decreto 9/2002 de 13 diciembre, antes incluso de la entrada en vigencia del Reglamento 1726/2003/CE correspondiente.
- Tratándose **del dispositivo de separación del tráfico marítimo**, frente a la costa del Cabo Fisterra, España con el acuerdo de la OMI tiene definido cuatro vías de circulación separadas por zonas de 4 millas marinas. En cada caso, las vías A y C se reservan al transporte de mercancías convencionales y las vías B y D - más distante de la costa - a los buques que transporten mercancías contaminantes o peligrosas. Después del 1^{ero} de julio de 2003 entró también en vigencia un dispositivo de separación de tráfico marítimo del Cabo de Palos a La Nao.
- Paralelamente España planteó ante la OMI una solicitud de clasificación como «zonas marítimas especialmente sensibles» del conjunto del litoral cantábrico (conjuntamente con Francia, Portugal, el Reino Unido, Irlanda, Bélgica y con el apoyo de la Unión Europea) sobre una extensión de 80 millas marinas desde la línea de costa, y de 130 millas sobre la parte oceánica frente a la costa de Galicia, así como las Islas Canarias (véase recuadro siguiente del CES de las Canarias).

Zona Marítima especialmente sensible (ZMES) de las Islas Canarias
(CES de Canarias)

I - Las razones de la institución de una ZMES

I-1. Intensidad del tráfico marítimo: la situación geográfica del archipiélago hace que las aguas canarias sean un paso obligado entre Europa, África y Asia. Así es para todos los buques que proceden del Mediterráneo con destino a América Latina. Nada más en lo que concierne al tráfico de los hidrocarburos, se considera que anualmente 1500 buques tanques transitan aquí entre los puertos europeos y el Golfo pérsico, algunos de gran tonelaje.

Nos referimos a dos grandes rutas oceánicas :

- ruta Norte-sur, frecuentada por todo tipo de navíos, incluidos petroleros de grandes capacidades, susceptibles en la vía de retorno de proceder a vertidos ilícitos de residuos de hidrocarburos en alta mar,
- ruta Este-oeste del Mediterráneo o de la Costa Atlántica de África hacia América Latina.

A eso se añaden los movimientos de los barcos pesqueros locales y los propios desplazamientos en las Islas Canarias.

I-2. La particular sensibilidad del medio marítimo

La génesis del Archipiélago Canariano y su posición geográfica hacen que el medio oceanográfico local presente una biodiversidad y un ecosistema totalmente original, pero frágil, en la conjunción de las aguas tropicales y templadas.

Es esta originalidad la base de una "industria turística" determinante para la economía de la región, que recibió en 2003 cerca de 10 millones de turistas de todas las nacionalidades. Turistas que son a la vez usuarios de las aguas territoriales para sus desplazamientos de isla en isla en el archipiélago y por su consumo de agua potable (conjuntamente con los residentes locales en constante aumento) obtenida esencialmente de la desalinización del agua de mar.

II - las medidas de protección anunciadas por la ZMES

II-1. Obligación de los navíos de informar a las autoridades marítimas que transportan mercancías peligrosas o potencialmente contaminantes

Los navíos en tránsito en la zona o con origen/destino de los puertos canarios se pueden comunicar con los centros de coordinación y rescate de Las Palmas de Gran Canaria y de Santa Cruz de Tenerife en la banda VHF asignada con esta finalidad. La identificación es obligatoria para los navíos que transportan hidrocarburos de más de 600 toneladas y para todos aquellos que transportan mercancías peligrosas o potencialmente contaminantes, de modo que los centros de control antes citados, estén en condiciones de intervenir (24h/24) en el plazo más breve posible.

II-2. Establecimiento de "rutas recomendadas" para los navíos en tránsito

Dos rutas se proponen para los navíos en tránsito:

- una occidental, aproximadamente a distancia media de las islas de Tenerife y Gran Canaria,
- otra oriental aproximadamente a distancia media de las islas de Gran Canaria y Fuente Ventura,

con el objetivo de canalizar el tráfico para evitar las colisiones y permitir, en caso de necesidad, una intervención más rápida del socorro.

II-3. Establecimiento de "zonas limitadas a la navegación"

Excepto para la pesca artesanal y algunas conexiones inter insulares explícitamente autorizadas, están prohibidas a la navegación:

- de conformidad con reservas de la biosfera: zonas Norestes de Lanzarote, zona marítima de Las Palmas y de Hierro,
- de conformidad con zonas de reproducción de los cetáceos: Suroeste de Tenerife y Suroeste de Gran Canaria.

La clasificación en ZMES de las Islas Canarias por la OMS debería ser efectiva en 2005, de forma similar a Galápagos, el Mar Báltico, la Gran Barrera de Coral de Australia, las costas rocosas de Florida y los arrecifes de Camagüey en Cuba, así como las aguas territoriales de Europa Occidental que incluyen el mar cantábrico y las zonas de pesca de Galicia.

Con el mismo fin, la Comunidad autónoma de Canarias y las autoridades locales de Azores y de Madeira propusieron conjuntamente un plan de protección de las aguas marítimas de la *Región Macronésica*, incluyendo el control de los transportes de hidrocarburos.

⇒ En Portugal

Portugal dispone de sistemas VTS portuarios tan solo en las zonas de jurisdicción de los Puertos de Leixões, Lisboa, Setúbal y Sines. El sistema VTS costero no existe. El 15 de Diciembre de 2004, el Ministro de Asuntos del Mar decidió sacar a concurso el suministro del sistema VTS, que deberá estar operativo en 2007, permitiendo extender el control del tráfico marítimo hasta las 50 millas, incluyendo las aguas territoriales y la nueva Zona Contigua hasta la ZEE. Fundamental desde el punto de vista de la seguridad marítima, la decisión estaba pendiente desde 1999. La ausencia del VTS en Portugal había sido ampliamente criticada con ocasión de los incidentes provocados por el petrolero *Prestige*.

El decreto portuario nº 630/2002, del 12 de junio 2002, del Ministerio de Defensa Nacional, que establece el régimen de utilización del espectro radioeléctrico por las estaciones de radiocomunicaciones del servicio móvil marítimo, reserva varios canales de comunicación en VHF para el servicio de control de tráfico marítimo, respectivamente VTS portuario y costero.

La ZEE de Portugal es atravesada por algunas de las principales y más activas líneas de tráfico de buques hacia el Mediterráneo, Norte de Europa, África y América. En términos de tráfico, se indica una media de 100 buques por día. Esto provoca un alto riesgo permanente de incidentes graves de contaminación marítima. Por otro lado, el análisis de los flujos mundiales del transporte de petróleo demuestra que mucho del tráfico de crudo, entre los centros de producción y los grandes centros de consumo, como la Europa del norte, pasan frente a la costa portuguesa. Alrededor de 12 petroleros atraviesan por día la ZEE portuguesa, sobre rutas en proximidad a la costa continental, estimándose que ese flujo marítimo transporte el 30% del crudo mundial.

La implementación progresiva del sistema VTS permitirá que Portugal controle el tráfico marítimo conforme a las orientaciones de las OMI y de la Directiva 2002/59/EC, transpuesta al derecho interno portugués por el Decreto Ley 180/2004, del 27 de julio de 2004.

La Marina de Guerra y la Fuerza Aérea Portuguesa vigilan el área territorial marítima por medio de lanchas de patrullaje, corbetas, fragatas y aviones. Aún así, a una escala insuficiente, pues la tarea implica elevados costes financieros para un país con recursos limitados en relación a su extensa ZEE

Las capacidades de vigilancia marítima por medios aéreos continúan siendo insuficientes en relación a las necesidades, no obstante el Gobierno portugués anunció la adquisición de

cinco aviones P-3, mejor dotados en términos tecnológicos, para sustituir seis aviones actualmente en servicio.

II.2.3. La lucha contra las limpiezas de los fondos y vertidos ilícitos y el tratamiento de los residuos

⇒ **En el Reino Unido**, además de los controles en el mar sobre los vertidos de las aguas de lastre y los sedimentos (residuos de hidrocarburos), las autoridades portuarias británicas desarrollan un plan sistemático de recepción de los residuos de los buques de acuerdo con la reglamentación nacional de 1997 (*Port Waste Reception Facilities*).

⇒ **En Francia**, está garantizada por las Aduanas, los Asuntos marítimos y la Marina nacional en el marco del dispositivo previsto por el código del medio ambiente y la instrucción del Primer Ministro del 15 de julio de 2002 relativa a la investigación y a la punición de la contaminación proveniente de los navíos, máquinas contaminantes y plataformas. El dispositivo se basa en la identificación en los puertos de las ausencias de descarga de residuos de los buques. Descargas obligatorias pero costosas, ya que los puertos disponen para estos efectos de equipamientos heterogéneos. Un buen ejemplo lo proporciona el puerto de Nantes-Saint-Nazaire, donde el control de los buques que descargan hidrocarburos a la refinería de Donges es sistemático para todos los buques. El número de inspectores ha llegado a 11. La comprobación de los controles depende del DRIRE (dirección regional de la industria, servicio del Estado). Por otra parte, todos los buques que acceden a la refinería son objeto de una limpieza de su depósito: esta operación es realizada directamente por la refinería de Donges, que dispone de una estación de tratamiento de las aguas residuales de los depósitos de petroleros. No obstante, el seguimiento de los buques sólo puede efectuarse en las aguas territoriales. Pero los vertidos en altamar pueden posteriormente contaminar las orillas. Por su parte, el puerto de Brest dispone de un equipamiento específico de vertido, utilizado principalmente por los petroleros que llegan a los astilleros del lugar.

Las sanciones financieras y la descentralización de los órganos jurisdiccionales: la instauración de fuertes sanciones hacia los responsables de las limpiezas ilícitas de los fondos es una medida muy disuasiva y cada vez más aplicada.

La ley referente a la zona de protección ecológica a lo largo de las costas francesas autoriza la persecución de las infracciones relativas a los vertidos contaminantes de los navíos. Se han instaurado tribunales del litoral. La proximidad de estos procuradores del litoral a los Prefectos marítimos ha permitido desarrollar una política punitiva más activa. No dudan en recurrir a la desviación de los navíos. La puesta bajo fianza del navío garantiza el pago de las multas en caso de condena. Después de la comprobación aérea de la contaminación, el recurso de las inspecciones a bordo o en el puerto de recalado son cada vez más frecuentes. Las contaminaciones marítimas en forma de limpieza de los fondos están siendo objeto cada vez más de fuertes sanciones financieras, lo que ha generado un duro contraataque de los armadores. Las multas se establecen en torno a 200.000 euros (buques de carga fueron objeto de actuaciones judiciales por el tribunal de gran instancia de Brest: *Arroyofrio Dos* buque de carga portugués en marzo de 2004, *Gitta Kosan* en enero de 2004). Véase la página web del CEDRE para ver un balance de los asuntos en curso.

El Parlamento francés adoptó en marzo de 2004 una nueva ley. Una parte de la misma se refiere a la represión de los vertidos ilícitos de hidrocarburos. El objetivo consiste en sancionar mejor las limpiezas de los fondos. El aspecto de la seguridad marítima de esta nueva ley prevé un aumento sistemático del montante de las sanciones. Las principales disposiciones estipulan que :

- el capitán francés se expone a : hasta 10 años de prisión

- el capitán y/o el armador puede/n ser condenados a una multa de 1 millón de euros

Además el tribunal dispone de la facultad para sustituir el importe de la multa por el pago de una suma equivalente a 2/3 del valor de la carga transportada. El proyecto de ley preveía que nuevas sanciones complementarias podrían dictarse contra las personas, físicas o jurídicas. En particular, tales sanciones económicas y financieras podrían significar la confiscación de la embarcación o de los bienes del condenado. No obstante, estas medidas fueron suprimidas de la ley debido a la presión de los armadores.

La fiscalía de Brest ha reforzado mucho la punición estos últimos meses.

La instauración de cooperaciones regionales (fuente CEDRE): los acuerdos y las convenciones relativas a los vaciados y a otros vertidos ilícitos cubren las zonas del Mar Báltico al Mar Mediterráneo. Estas convenciones y acuerdos son cuatro. Se trata de:

- la convención de Helsinki sobre la protección del medio ambiente marino para el Mar Báltico;
- el acuerdo de Bonn para la cooperación en cuanto a la lucha contra la contaminación proveniente de los hidrocarburos en el Mar del Norte;
- el acuerdo de Lisboa, citado anteriormente, para la cooperación y la protección de las costas del Noreste Atlántico contra la contaminación;
- la convención de Barcelona para la protección del Mediterráneo. Francia es parte interesada de los tres últimos acuerdos citados.

Los buques descontaminadores: existen en la actualidad catorce en Europa. Sin embargo tropiezan con algunas dificultades: las condiciones meteorológicas y la localización de los agentes contaminantes que no es siempre fácil. Las capas tienden a disgregarse, por eso la asistencia aérea es importante para situar las distintas placas de contaminación. En los accidentes del *Erika* y del *Prestige*, los buques europeos han actuado en concierto y algunos preconizan la construcción común de buques más grandes y mejor equipados tecnológicamente.

⇒ **En Portugal**, la vigilancia de las aguas territoriales incumbe a la Marina de guerra, que dispone a tal efecto de siete fragatas, cuatro patrulleros oceánicos, trece botes rápidos. Pero una vez detectadas las contaminaciones, el material de tratamiento disponible es aún notoriamente insuficiente.

II.2.4. La identificación de los puertos de refugio

⇒ **En el Reino Unido (contribución de los Foros económicos del País de Gales)**

En el Reino Unido la *Maritime Coastguard Agency* (MCA) no hace una pre-identificación de puertos como lugares del refugio, sino que define una respuesta dependiendo de las circunstancias del momento. El SOSREP (Representante de la Secretaría de Estado) tiene el poder para tomar el control de la situación y puede exigir a puertos aceptar un buque para que actúe como lugar del refugio. El procedimiento funciona según lo descrito abajo (fuente MCA):

Los lugares del refugio son localizaciones a las cuales un buque que tiene la necesidad de ser asistido, puede ser llevado, de modo que pueda ser estabilizado – por ejemplo con la reparación o el transbordo de la carga - y ser evitados otros daños sucesivos a la embarcación (y daños consecuentes de contaminación a los mares y costas).

En el sistema Británico, el *Marine Safety Act 2003* (Ley sobre Seguridad Marítima aprobada por el Parlamento) proporciona la facultad de intervención y de dirección al *Secretary of*

State's Representative for Maritime Salvage and Intervention (SOSREP) (Representante de la Secretaría de Estado para el Salvataje y la Intervención en el Mar), en trabajo conjunto con la sección *Counter Pollution and Response* de la MCA.

El SOSREP supervisa todos los incidentes en aguas Británicas donde hay un riesgo significativo de contaminación, y la entidad o la MCA dirigen los buques a los lugares del refugio cuando lo juzgan apropiado.

Cualquier lugar en la costa del Reino Unido podría convertirse en un lugar de refugio. No sería razonable excluir o incluir a priori un emplazamiento determinado como lugar de refugio potencial.

Además, consideramos que no se puede preconcebir una lista o un ranking de lugares de refugio. Esto es porque cada incidente tiene su propia naturaleza, única, transitoria y diversa.

Cuando un buque en necesidad de asistencia requiere un lugar del refugio, SOSREP tiene en cuenta todos los factores relacionados con el incidente específico, tal como del estado del tiempo, de la ubicación geográfica del incidente y del tipo de amenaza que representa el buque y su carga, con objeto de determinar el lugar más apropiado de refugio y reducir al mínimo las consecuencias adversas.

En la elaboración de este juicio, el SOSREP necesariamente se basa en información del conjunto de los eventos anteriores. Esta información adopta la forma de un inventario parcial de la costa del Reino Unido, proporcionando un análisis genérico de las localizaciones que podrían prestarse a actuar como lugar de refugio para los buques. Esta información es reunida y permanentemente actualizada por la MCA. Incluye puertos, radas, fondeaderos, bahías, ensenadas y provee información detallada sobre cada lugar.

⇒ **En Francia**, el Estado francés estableció una guía de los lugares de refugio (puertos o radas) con sus características y equipamientos de recepción para responder a esta problemática. Esta lista se elaboró en concertación con los diferentes sitios portuarios para precisar sus especificidades y hacer un inventario de los medios disponibles. Pero esta lista no tiene intención de difundirse porque, utilizada sin precaución, sería fuente de polémicas y cada caso de incidente depende de un enfoque particular. Un procedimiento de concertación entre la autoridad marítima (Prefecto marítimo) y los puertos se establece, con un análisis común y un cuadro de evaluación de las soluciones posibles. El puerto contactado por el Prefecto marítimo tiene la capacidad de rechazar el recalado del buque y puede discutir las condiciones. En caso de oposición persistente, el arbitraje final compete al poder político. Para preparar estas gestiones, los protocolos se encuentran en proceso de elaboración. Con este propósito, los representantes de la región Poitou-Charentes hacen notar que el puerto de alta mar de La Pallice parece presentar buenas condiciones de recepción para los buques en dificultad en el golfo de Gascogne, mediante las inversiones necesarias para estos efectos.

⇒ **En España**, para incorporar la Directiva 2002/59/CE, se adoptó por un Real Decreto 210/2004 de 6 de febrero, un sistema de información sobre el tráfico marítimo que incluye cinco artículos (20-24) sobre los lugares de refugio. El principio general se basa en la valoración por las autoridades marítimas de los riesgos en curso para aprobar el acceso a un lugar de refugio en comparación con las soluciones alternativas de socorro a los buques.

El CES de Galicia considera que la elección de un puerto refugio debe perseguir dos objetivos fundamentales:

- servir de refugio para acoger a los buques en dificultad,

- pero disponer también de los medios técnicos para tratar las cargas y garantizar las posibles reparaciones, lo que puede representar un interés económico.

Eso quiere decir que la elección de un puerto refugio debe acompañarse de inversiones sustanciales en medios técnicos y humanos consideradas en un rango de 500 a 1.000 millones de euros para Galicia.

⇒ **En Portugal**, al principio de la crisis del *Prestige*, el Gobierno portugués impidió la entrada del buque en las aguas territoriales, ya que no disponía de puertos de refugio formalmente localizados. La existencia de tales puertos representaría no solamente un progreso en la seguridad marítima, sino también un factor de apoyo económico a las actividades vinculadas a la reparación naval (astilleros de Lisboa o de Sines por ejemplo). Pero actualmente, Portugal no dispone de remolcadores oceánicos adecuados para guiar los buques en dificultad hacia los puertos de refugio.

II.2.5. Otros mecanismos de prevención

⇒ **Las sociedades de clasificación**

El CES de Galicia tiene en cuenta que los recientes naufragios minaron la credibilidad de las sociedades de clasificación y de su asociación internacional (*Internacional Association of Classification Societies, IACS*) lo que reclama un esfuerzo de estandarización de las normas a aplicar. De este tema ya se ocupa el grupo LAN, integrado por las sociedades ABS, LR y DNV para intentar homogenizar sus métodos de auditoría de buques. A tal efecto, el CESR de Bretaña hace hincapié en la necesidad de distinguir bien los procedimientos de clasificación y certificación. Sería necesario impedir que una misma sociedad de clasificación esté autorizada a realizar tanto el control de un barco para un armador, como el efectuar una misión de servicio público (certificación) para este mismo barco.

El ISQ de Lisboa añade que es la falta de tiempo (los buques desean siempre dejar rápidamente los puertos por razones económicas) lo que explica, generalmente, la insuficiencia de los procedimientos seguidos por las sociedades de clasificación.

⇒ **La pertinencia del doble casco**

- La pertinencia de la elección en favor de los **buques de doble casco** parece probada para el CES de Galicia. No obstante, aunque la información técnica disponible pone de manifiesto que los buques con doble casco son más seguros que los monocascos, no están a salvo de siniestros. Dado que cerca de un 80% de los petroleros que navegan en las aguas europeas son monocascos, y teniendo en cuenta los costes de fabricación y la capacidad de los astilleros para responder, los plazos de renovación de la flota, de aquí al 2015, parecen ser hoy aún muy ambiciosos.
- Sobre este punto el CESR de Bretaña plantea algunos matices : el aspecto positivo de la prohibición de los buques monocasco es poner fuera de circuito los viejos buques, generalmente elegidos para transportar los productos más contaminantes. Sin embargo, para muchos expertos el doble casco no es la panacea. La principal ventaja del doble casco reside en la protección aportada en caso de colisiones menores. Algunos consideran, sin embargo, que al cabo de 10-15 años estos barcos de doble casco serían más peligrosos que los monocascos. Estos riesgos específicos son la corrosión, la fatiga del metal, los riesgos de explosión (los vapores de los hidrocarburos son autoexplosivos a concentraciones muy bajas y por lo tanto la limpieza de los fondos de los espacios vacíos es muy peligrosa), la no solidez de las paredes, los riesgos en caso de colisión. La construcción de estos doblecasco debe responder pues, a algunas normas de

construcción (que deben definirse de manera homogénea e imponerse mundialmente) y, sobre todo, ser objeto de visitas sucesivas de mantenimiento.

- El ISQ de Lisboa ha proporcionado sobre este tema una nota detallada, recogida en el recuadro siguiente.

Reflexiones sobre el doble casco

Al entrar y salir de los puertos existe una mayor probabilidad para los barcos de encallar o colisionar, cuando no se dispone del servicio de pilotaje y del apoyo de remolcadores. Estos lugares corresponden a aguas de poca profundidad a menudo congestionadas, donde generalmente la mayoría de las colisiones o encalles no son violentos (porque ocurren a velocidades reducidas). En estas circunstancias, el doble casco contribuye a la disminución del riesgo de derrame de hidrocarburos o productos químicos, ya que la gran mayoría de las veces, el casco interior permanece intacto, evitando el derrame, lo que demuestra la pertinencia del doble casco.

El mantenimiento correcto del buque es de relevancia primordial en lo que respecta a la fiabilidad operacional, puesto que el armador o la tripulación del mismo (superintendente, capitán, jefe de máquinas) son los responsables directos de la garantía de seguridad marítima, cuando el mantenimiento es establecido de manera preventiva o se realiza de manera extraordinaria debido a sucesos fortuitos o fallos ocultos que se hayan hecho evidentes. La sociedad clasificadora y el *Port State Control* son, sin embargo, indirectamente responsables de las reducciones de seguridad de los buques cuando los hechos se hayan evidenciado y haya una disminución de sus actividades inspectivas.

La construcción naval mundial, por razones de competitividad internacional, ha tendido a aligerar la adopción de medidas preventivas tanto en la proyección, selección y utilización de materiales, como en la protección anticorrosiva de las superficies y tubería. Hechos que aceleran el proceso de corrosión de los materiales utilizados en los que los fallos estructurales y derrames son condición de rotura, muchas veces detectadas tempranamente e intencionalmente omitidas.

Una de las explicaciones posibles para este tipo de fallos, podría ser, la dificultad de ejecución de las inspecciones internas en las paredes de los tanques y en los fondos, ya que implican costosas operaciones de lavado, desgasificación y ventilación de los tanques, que garanticen un acceso seguro de los peritos. A ello se añaden las dificultades de acceso a ciertas zonas de espacio reducido para el movimiento de los peritos/inspectores y de los equipamientos requeridos para su intervención, más aún cuando es necesario transportar equipamientos portátiles de inspección, como aparatos de ultra sonido, de rayos, etc. Estas condiciones llevan a que se produzca una cierta ineficiencia en la actividad inspectora por un conjunto de factores materiales y psicológicos, manteniéndose oculta cualquier alteración de las condiciones de seguridad e integridad estructural.

En los buques de doble casco las condiciones de inspección entre casco externo e interno son más dificultosas, agravando los factores que reducen las condiciones para una buena ejecución de la inspección del buque

Para una cifra de calado constante, definido en la fase de proyecto, la construcción del casco doble eleva el centro de gravedad y de ese modo reduce la reserva de estabilidad del buque en comparación a uno de monocasco. Por otro lado, el efecto de superficie libre en la carga líquida y en los estanques de lastre, durante las operaciones portuarias puede causar una pérdida de estabilidad y un elevado escoramiento del buque, especialmente si

no existe una pared central dispuesta longitudinalmente que subdivida los tanques de carga o lastre del buque.

El doble casco es más susceptible de ocasionar pequeñas fallos relacionadas con tensiones residuales de construcción, fatiga, defectos de construcción, corrosión en las superficies en el compartimiento interior del casco doble, donde no se ha aplicado la protección anticorrosiva .

La existencia de tuberías para el movimiento de la carga líquida, en el interior del casco doble, exige una cuidadosa inspección y repintura anticorrosiva para evitar riesgos de perforación o fuga de productos químicos o de petróleo el agua de lastre de los tanques de doble casco, y que ocurriendo la contaminará y originará un derrame durante el deslastre, siendo más grave si ocurre en zona portuaria.

Por sus condiciones de espacio y curvatura, los tanques de casco doble tienden a acumular sedimentos provocando condiciones de reducción de estabilidad, si la distribución de los sedimentos ocurre de modo muy desigual entre tanques laterales opuestos. La detección de la acumulación de sedimentos apenas es posible con las inspecciones de rutina, difíciles de realizar, como ya se ha referido. Esta situación no provocaría consecuencias si los buques dispusieran de un equipamiento para el tratamiento de las aguas de lastre, que incluyese un hidrociclón de separación de sólidos.

En caso de colisión o encallamiento, el buque de doble casco es más difícil de reparar y reflotar que un buque monocasco.

En lo que respecta al consumo de energía para la propulsión y las consecuentes emisiones gaseosas, los buques de doble casco tienen consumos específicos mayores, así como unos costes de inversión y explotación más altos.

La exigencia del casco doble podría ser evitada si la construcción fuese de mejor calidad, la seguridad mantenida, el entrenamiento adecuado, la rotación de las tripulaciones reducida y asumida plenamente la responsabilidad de las sociedades de clasificación, las aseguradoras y las Autoridades de Control del Estado del Puerto.

Fuente: ISQ Lisboa

⇒ **Cualificación y formación del personal:**

La mayoría de los accidentes marítimos son causados por errores humanos. Esta es la razón por la que la formación de los trabajadores y la mejora de las condiciones de trabajo deben formar parte integrante de la política de prevención de los accidentes marítimos. La Directiva 2001/25/CE del Parlamento europeo y del Consejo (4 de abril de 2001), modificada por la Directiva 2003/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (17 de noviembre de 2003), determina las normas mínimas de formación, certificación y supervisión de los trabajadores del mar que sirve a bordo de los buques comunitarios. Tiene por objeto garantizar la aplicación simultánea y coherente en todos los Estados miembros del Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre las normas de formación, de certificación y de supervisión de 1978. Como los controles de los buques competen al Estado del puerto, la comprobación de la calificación de las tripulaciones entra en el campo de competencias de los inspectores. No obstante, la información recogida localmente tiende a poner de manifiesto que las inspecciones siguen siendo, sobre todo, técnicas.

Con respecto a esto, el CESR de Poitou-Charentes considera que habría que revisar el sistema de reclutamiento de los inspectores de los Asuntos Marítimos y a los oficiales de puerto adjuntos, haciendo más atractivas estas dos profesiones para interesar a los oficiales

de la marina mercante quienes, por su formación y su experiencia profesional en los buques mercantes, parecen ser los más operacionales. En cuanto al contenido de la formación, ésta se está replanteando, siguiendo las normas de la OMI y de la Unión europea.

Los representantes del CESR de Bretaña destacan que los trabajadores del mar franceses (y del norte europeo), miembros de la Confederación Europea de Sindicatos, están preocupados por la transposición que se preveía en el ámbito marítimo del artículo 129 del Tratado de Maastricht (1992). Esto se traduciría por la aplicación del **RIF** (Registro Internacional Francés), en un nuevo pabellón para los buques que implicaría, entre otras disposiciones, que el capitán y su sustituto podrían llegar a ser los únicos marineros franceses a bordo. Este proceso de liberalización, ya impulsado en los transportes, podría ampliarse al conjunto de los servicios conexos a través de la “Directiva Bolkestein”, proyecto muy discutido actualmente. El descontento generado por el proyecto del RIF en Francia ya se ha traducido en numerosas acciones y manifestaciones, completadas con encuentros con el Gobierno francés. Las negociaciones están en curso, mientras que la Asamblea Nacional y el Senado han comprometido para la primavera de 2005 el examen de este proyecto de Ley.

Paralelamente, el **proyecto de Directiva sobre los servicios portuarios** de la Comisión Europea suscitó también disconformidad en la profesión marítima europea. Rechazada en noviembre de 2003 por el Parlamento Europeo, esta Directiva, que integra el concepto "de autoasistencia", ha movilizó significativamente a los afectados. Este proyecto, que introduce la competencia en el interior y entre los puertos es, según los interesados, susceptible de acentuar la precariedad del trabajo por la subcontratación y el dumping social. Estos temores deben relacionarse con las palabras del Profesor VARELA LA FUENTE, en su intervención ante el grupo de trabajo, quien subrayaba: “tripulaciones bajo los estándares de formación, tripulaciones no profesionales, son condiciones que provocan riesgos suplementarios en caso de situación crítica, donde el problema de la lengua utilizada entre los marineros es crucial”.

⇒ **Entrenamiento de los equipos de intervención:** en este ámbito el Reino Unido parece disponer de un sistema mucho más completo que los otros países de la RTA, a partir de programas de cursos sistemáticamente autorizados ante las autoridades portuarias locales por los agentes de *CPR Branch*, muy especialmente en lo que se refiere a la contaminación por hidrocarburos.

II.3. GESTIÓN DE LAS CRISIS

En cada uno de los países del RTA la gestión de las crisis es asumida, esencialmente, por el Gobierno central. Por ello se presenta un apartado para cada Estado miembro :

II.3.1. Reino Unido (contribución del País de Gales)

⇒ **Autoridades competentes**

Diversas organizaciones son responsables frente a la contaminación en el Reino Unido. Éstas son todas organizaciones a nivel nacional que trabajan con la autoridad local relevante:

La MCA – Toma la iniciativa en caso de contaminación causada por la navegación marítima.

Los puertos, instalaciones petrolíferas e instalaciones off-shore – Tienen una responsabilidad legal para la limpieza en sus jurisdicciones, puertos en grado 2, instalaciones off-shore en grado 3 (véase más adelante para una explicación de los grados).

El regulador medioambiental – Es responsable de la coordinación de las intervenciones frente a la contaminación causada desde la tierra.

Las colectividades locales / Servicio del Medioambiente y del Patrimonio en Irlanda del Norte – han aceptado la responsabilidad no legal para la limpieza del litoral.

Los planes de intervención de todas las organizaciones implicadas, sean nacionales, regionales o locales, deben ser compatibles para asociarse cuando sea necesario.

Una de las principales contribuciones recientes a este mecanismo de procedimiento de comando y control es la nueva *Salvage Control Unit* (Unidad de Control de Salvamento). Esta Unidad es dirigida por el SOSREP, quién supervisa, controla y si es necesario, interviene en las operaciones de salvamento donde haya un riesgo de contaminación significativa. El SOSREP trabaja con un equipo muy reducido de consejeros. Su objetivo es impulsar contratos de salvamento y requiere que el barco de rescate prepare un plan de salvamento sujeto a su aprobación antes de que tenga lugar cualquier acción. El SOSREP interviene directamente si la acción de rescate va en contra del interés público y se asume su aprobación tácita si no entra en acción.

El equipo de *Counter Pollution and Response* (CPR) (Respuesta Anticontaminación) mantiene grandes reservas de equipamiento para respuestas, colocadas en localizaciones estratégicas alrededor del Reino Unido como se indica a continuación:

Material	Localización
Materiales de lucha anti-contaminación marina – incluyendo los materiales de salvamento y de respuesta química	Milford Haven
Equipamientos de limpieza de las costas	Southampton e Inverness
Barreras	Southampton, Inverness, Oban, Llanelli, Truro, Ely, Darlington y Belfast
Dispersante	11 lugares repartidos en el Reino Unido.

El organismo dispone también de medios de vigilancia aérea y capacidad de rociar con dispersantes. Los vuelos regulares de vigilancia son efectuados, a lo largo de la Zona de Control Anticontaminación británica. En caso de incidentes notificados, los aviones son enviados con el objetivo de cuantificar el volumen y extensión de cualquier derrame, e identificar cualquier contravención del derecho nacional o internacional.

La MCA cuenta con cuatro remolcadores en alerta durante todo el año. El informe de riesgos realizados en 2001 identificó la necesidad de remolcadores de emergencia en las islas del Norte, las Minches, accesos del Suroeste y el Pas-de-Calais (los que operan con una base común de gerencia y financiera con las autoridades francesas). Los ETV están en servicio 24 horas al día, 365 días al año para responder en caso de incidentes navieros en su área.

⇒ El sistema de asistencia durante los naufragios o las descargas ilegales

En caso de incidente, el dispositivo que se pone en marcha en el Reino Unido es el siguiente:

La información inicial sobre el incidente es comunicada, generalmente, a una de las 18 estaciones de Guardacostas HM (HMCG) del Reino Unido a partir de diversas fuentes, por ejemplo, por el buque en dificultad, por otros buques en circulación, por observadores y/o por la población. El HMCG iniciará las operaciones de búsqueda y rescate cuando sea necesario y esta acción tendrá el carácter de prioritaria sobre cualquier otra forma de respuesta. También informará al debido CPSO si hay cualquier tipo de contaminación o amenaza de contaminación, i.e. una nave a la deriva, una nave encallada etc. El CPSO decide entonces la línea de acción principal, activa el nivel de respuesta apropiado y alerta al personal principal en CPR. En el caso de un incidente mayor, el MCA puede movilizar al Cuartel de Información de Emergencia de la Marina (MEIR) en Southampton antes del despliegue de personal y equipo. Los tres centros de control principales que se pueden activar son:

La *Salvage Control Unit* (SCU) (Unidad de Control de Salvamento) – dirigida por el Representante del Secretario de Estado para el Salvamento y la Intervención Marítima (SOSREP), que supervisa y aprueba cualquier operación de salvamento y puede intervenir en caso de necesidad.

El *Marine Response Centre* (MRC) (Centro Marítimo de Respuesta) – dirigido por el MCA para coordinar todas las operaciones anticontaminación y de limpieza en el mar.

El *Shoreline Response Centre* (SRC) (Centro Costero de Respuesta) – dirigido por la autoridad local con la ayuda técnica del MCA. Este centro coordina las operaciones de limpieza del litoral.

Gracias a su flexibilidad, el Plan de Intervención Nacional (NCP) no requiere que todas estas células de respuesta sean activadas en cada incidente. La respuesta será dictada por el tipo y la gravedad del incidente.

Un Grupo Medioambiental se puede también activar en las primeras fases del incidente, cuando se considere probable una amenaza verdadera para el ambiente costero y marino. Este grupo provee la asesoría ambiental a las tres unidades de control. El Grupo se compone de representantes del cuerpo reglamentario principal para la conservación de la naturaleza, del departamento regulador del medioambiente y de los servicios del Gobierno responsables en materia pesquera.

En el Reino Unido, los derrames son catalogados según su grado, por el sistema internacionalmente adoptado:

Grado 1 : Un derrame pequeño, que sólo requiere recursos locales para todas las operaciones de limpieza.

Grado 2 : Un derrame de tamaño mediano, que requiere ayuda y recursos regionales.

Grado 3 : Un derrame mayor, que requiere ayuda y recursos nacionales. El Plan de Contingencia Nacional será activado en este caso.

El equipo de Lucha Anticontaminación (CPR) de la MCA, maneja una serie de acuerdos básicos con los peritos técnicos para asistir a la MCA durante los incidentes. Se utilizan programas asistidos por computadora para modelar el destino y la trayectoria, sea de derrames de petróleo como de sustancias peligrosas. Esta información ayuda a la toma de decisiones de la MCA, para determinar el nivel apropiado de respuesta para todos los tipos de amenaza. La MCA también tiene la facultad de responder a los incidentes químicos a

través del Grupo Asesor de Riesgos Químicos y del Equipo de Respuesta a las Sustancias Peligrosas y Nocivas (HNS) con marineros especialmente entrenados.

II.3.2. Francia (contribución de los CESR de Bretaña, Pays-de-Loire, Poitou-Charentes y Aquitania)

⇒ Autoridades competentes

- **Estado: según la información de los CROSS** (centros regionales operativos de vigilancia y de rescate), el Prefecto marítimo del Atlántico tiene autoridad para establecer los medios de lucha contra la contaminación y movilizar a algunos organismos (tal como el CEDRE). Tratándose de la prevención de las contaminaciones, puede adoptar una serie de medidas reglamentarias y operativas (vigilancia del tráfico, despliegue de remolcadores de alerta, intervención de oficio). En caso de contaminación declarada, es él quien dirige las operaciones de lucha contra la contaminación en el marco del plan POLMAR-MER.
- **Regiones, Colectividades locales:** son responsables de la limpieza del litoral, pero se encuentran a veces un poco excluidas del proceso (POLMAR-TERRE) en caso de contaminación. La coordinación con los servicios del Estado parece necesaria para una mejor información. Tienen a menudo que administrar la afluencia de voluntarios.
- **Actores socio-profesionales:** junto a los funcionarios de puerto, pilotos, personal portuario, y remolcadores de altamar, los profesionales del mar pueden intervenir según requerimiento del Prefecto marítimo. Es lo que sucedió, por ejemplo, con los pescadores de Saint-Gilles en Vendée, de la cuenca de Arcachon en Gironde o en el País-Vasco para la recogida del petróleo en el mar.

⇒ Dispositivos establecidos en caso de naufragios o de limpiezas de los fondos ilícitas

- **El plan Polmar-mer:** el Prefecto marítimo acciona el plan Polmar-Mer en caso de contaminación del medio marino. Este plan ofrece medios jurídicos y financieros. Permite la movilización de medios no especializados de las administraciones y el fletamiento o el requerimiento de medios privados. Estos materiales son, por ejemplo, barreras flotantes, bombas de succión...
- **El Plan Polmar-terre:** este dispositivo se confía a los Prefectos de los departamentos. Existe un plan Polmar-terre por cada departamento. Los medios materiales puestos a disposición de los prefectos provienen principalmente del Ministerio de Equipamiento - Secretariado de Estado para los transportes y el mar.
- **El remolcador "Abeille Flandre" :** la Marina nacional fleta en Brest este remolcador de gran potencia, capaz de intervenir rápidamente a favor de buques en dificultad según la decisión del prefecto marítimo. Este remolcador está en vías de sustitución.
- **La orden del Prefecto marítimo:** en el marco de la lucha contra las contaminaciones o amenazas de contaminaciones accidentales en el mar, el artículo 16 de la ley de 7 de julio de 1976 confiere al prefecto marítimo el poder de dar la orden al armador o al propietario del buque de adoptar todas las medidas necesarias para poner fin al peligro en un plazo que determina. Pasado este plazo, o incluso de oficio en caso de urgencia, el

Estado hace ejecutar las medidas impuestas por la situación (véase el sitio web de la Prefectura marítima del Atlántico).

- **EL PLAN VIZCAYA**: una cooperación franco-española.
Una estructura de coordinación franco-española facilita el intercambio de información y atesora las experiencias de los incidentes en el mar. *El PLAN VIZCAYA*, acuerdo técnico de cooperación franco-española, referido a rescate y lucha anticontaminación, firmado en Bayona el 25 de noviembre de 1999 por el vicealmirante NAQUET-RADIGUET, entonces prefecto marítimo del Atlántico, y M. FERNANDO CASAS, Presidente de sociedad de rescate marítimo español (SASEMAR), tiene por objeto facilitar la actuación de los medios que pertenecen a las dos estructuras nacionales.

El acuerdo define:

- una autoridad designada de antemano, encargada de coordinar la acción conjunta;
- los principios y los procedimientos de cooperación en las operaciones de rescate marítimo y de lucha contra las contaminaciones de toda clase.

El *PLAN VIZCAYA* permite el intercambio sistemático de información, la organización anual de ejercicios conjuntos y la unicidad de criterios operativos en caso de accidentes o de incidentes en el mar.

II.3.3. España (contribución del CES de Galicia, de Canarias y del País Vasco)

El marco general para las "catástrofes extraordinarias aparece recogido en la ley 2/85 sobre la protección civil.

En el ámbito específicamente marítimo la competencia pertenece, en primer lugar, a la administración del Estado bajo los auspicios del Ministerio de Transportes.

Este último dispone:

- de la Dirección General de la marina mercante, que se beneficia de los servicios de la SASEMAR;
- de los puertos del Estado y de las Autoridades portuarias correspondientes.

Interviene también la Dirección General de la Protección civil del Ministerio del Interior y la Marina Real.

A escala regional, las Administraciones autonómicas disponen de servicios correspondientes, como en Canarias: la Dirección General de la Seguridad y del Socorro y el Centro de Coordinación de las Emergencias y de la Seguridad (CECOES).

Por último, a nivel local intervienen las Diputaciones Forales y los ayuntamientos.

Los CES españoles de la RTA consideran que sería necesario que existiese un organigrama que precisara la cadena de las tomas de decisiones y la información correspondientes para evitar las disfunciones ante las catástrofes. Con esta finalidad, un plan general de intervención debería concebirse para responder, de manera coordinada, a los distintos tipos de acontecimientos.

En el siguiente recuadro se reproduce un estudio de caso detallado y completo proporcionado por el CES vasco.

La Comunidad autónoma vasca frente a la catástrofe del Prestige

Desde el momento del hundimiento del *Prestige* el 19 de noviembre de 2002, la catástrofe que inmediatamente se produce en las costas gallegas, la inquietud e incertidumbre por la magnitud del desastre, el alcance real y repercusiones del mismo, y el temor ante una posible entrada de fuel en el Golfo de Bizkaia, llevan a las autoridades vascas a establecer un dispositivo de vigilancia y adopción de las decisiones que la evolución de los acontecimientos exigiera adoptar. Se constituye así, el 26 de noviembre de 2002, una Comisión Interdepartamental, adscrita a la Vicepresidencia del Gobierno, compuesta de representantes de Departamentos de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, Transportes y Obras Públicas, Industria, Comercio y Turismo, Sanidad e Interior, con los objetivos de:

- vigilar la evolución de los acontecimientos,
- prevenir la incidencia y sus posibles consecuencias,
- encauzar la información al respecto,
- coordinar las eventuales actuaciones que la administración de la comunidad autónoma debiera afrontar.

El dispositivo del Gobierno Vasco pasa a adquirir carácter interinstitucional al incorporarse al mismo representantes de las dos Diputaciones forales afectadas, Gipuzkoa y Bizkaia, cuando en la primera semana de diciembre comienzan a aparecer en las costas vascas los primeros signos del vertido. Se inicia, entonces, una nueva fase de trabajo que se caracterizará por las acciones de vigilancia e intervención frente a la contingencia ya real de la presencia del fuel en las costas vascas.

Desde el primer momento, se establecieron contactos y flujos de información normalizada con la administración general del Estado, con las administraciones autonómicas afectadas o potencialmente afectadas, y con otros organismos. Se recabó y remitió información de las entidades más solventes en esta materia, p.e. CEDRE, que permitiera anticipar las decisiones más adecuadas.

Los cauces de coordinación con las comunidades del litoral cantábrico fueron permanentes, particularmente con Asturias, al objeto de situar boyas de deriva, para poder hacer un seguimiento en tiempo real de la previsible trayectoria de las manchas de fuel, y se hicieron informes de seguimiento permanente de la evolución de la marea negra.

Los criterios fundamentales que presidieron el trabajo y actuación de la Comisión Interinstitucional y todo el dispositivo derivado del mismo fueron los cuatro siguientes:

- Actuar como si la Comunidad Autónoma dependiera de sí misma a la hora de hacer frente a la amenaza en la costa vasca, movilizand o medios materiales y humanos que pudieran ser contratados, movilizad os y dispuestos por las administraciones vascas.

Dada la dimensión de la tragedia acaecida en Galicia, y la progresiva concentración en esta Comunidad autónoma de medios estatales e internacionales, no era realista esperar el desplazamiento de efectivos y equipos del Estado para afrontar la llegada de la marea negra a las costas cantábricas.

- No encarar la crisis bajo el prisma de la distribución competencial entre el Estado y la Comunidad Autónoma, y, en un ejercicio de responsabilidad, hacer frente al problema, actuando directamente en las costas como si se dispusiera de competencia en la materia. En las circunstancias del momento, una actitud de “a mí no me corresponde la competencia, corresponde al Estado actuar” hubiera directamente provocado que el fuel se apoderase de las costas.

- Atajar la mayor cantidad de fuel posible en el mar ya que el impacto ecológico y socioeconómico en tierra sería mucho mayor. La experiencia previa de otras catástrofes así lo aconsejaba.

- Procurar a la sociedad vasca la máxima información, veraz y transparente, sobre el devenir de los acontecimientos. No ocultar en ningún momento los posibles peligros, riesgos y amenazas, ni minimizar el problema, optando por situarse en el peor de los escenarios. Las peores previsiones respecto a la llegada de vertidos contaminantes, tanto al litoral cantábrico como a la costa vasca se cumplieron con creces a partir de la primera semana de febrero 2003.

Nada más producirse la llegada de los primeros vertidos, el 2 de enero 2003, se activa el **Plan Territorial de Contingencias por Contaminación Marina en la Comunidad Autónoma**. El mismo consta de dos mandos avanzados, uno para las acciones operativas en tierra, y otro para las acciones operativas en mar, de estructura operativa muy similar.

Operativo de Tierra

Dirigido por el Departamento de Interior, el dispositivo se ocupó fundamentalmente de la limpieza de playas, limpieza de ensenadas, rocas y de la coordinación de las autoridades locales. Se puso en marcha un Plan de acción ante el vertido, de acuerdo con el cual, la limpieza se llevó a cabo dosificando esfuerzos, evitando las concentraciones y las actuaciones desorganizadas de recursos humanos y materiales.

Se establecieron cuatro niveles de actuación en función de la cantidad de fuel a retirar, llegándose a movilizar en el curso de la crisis todos los efectivos de la estructura de limpieza profesional: los servicios ordinarios de limpieza de las playas de las Diputaciones forales, los servicios de limpieza de los ayuntamientos afectados, y los servicios específicos de limpieza de montes forales y municipales, sin llegar a movilizar el voluntariado, para cuya entrada en acción se dispuso la debida organización de medidas y equipamientos necesarios.

Se arbitró, también, el correspondiente plan de recogida, traslado y tratamiento, y depósito del fuel que pudiera llegar a la costa.

El Departamento de Sanidad y Consumo realizó análisis para controlar y garantizar los alimentos comercializados; catas y cribas de arena en diferentes profundidades y también llevó a cabo una evaluación de riesgo de exposición a los Hidrocarburos Aromáticos Policíclicos, HAPs, catalogados en las listas de compuestos más tóxicos para la vida manejadas por la ONU y la OMS, y un estudio epidemiológico de aquellos expuestos a los mismos.

Se adoptaron asimismo las medidas procedentes en cuanto a prohibición de la pesca y el marisqueo, y de baños y acceso a las playas

Operativo en Mar

Dentro del mismo, dirigido por el Departamento de Transportes y Obras Públicas, destacan los medios y acciones destinados a la vigilancia, a la colocación de barreras anticontaminación, y, sobre todo, al dispositivo pesquero para recogida de fuel.

Aun careciendo de competencias en aguas exteriores, en costas, y en salvamento marítimo, pero ante una inmensa mancha de fuel a la deriva en aguas cantábricas, denominada mancha “Menorca” por la similitud de su forma y de sus dimensiones, la Comunidad autónoma Vasca afrontó el problema, en coordinación y solidaridad, actuando donde y cuando fue necesario, bien en Cantabria, Asturias, o aguas francesas.

Para la vigilancia y avistamiento se establecieron operativos en el mar con helicópteros de la Ertzaintza (Policía autónoma vasca), barcos de vigilancia e inspección pesquera, un barco de la Unidad Marítima de la Ertzaintza y tres remolcadores para el avistamiento, identificación y balizamiento con boyas de seguimiento de la deriva de las manchas, haciéndose así un seguimiento en tiempo real de su desplazamiento en aguas tanto vascas como de Cantabria y Asturias. Se procedió, además, al acopio, instalación y mantenimiento de barreras anticontaminación en los espacios medioambientalmente sensibles, dada la capacidad de ocultación bajo la superficie del fuel en emulsión con el agua y de desplazamiento sin ser avistado.

Pero el más destacable esfuerzo que se hizo en el marco del dispositivo de mar fue la movilización, con la colaboración de las cofradías de pescadores, de la flota pesquera en las

labores de recogida directa de fuel a fin de atajar el problema en el mar. Bajo el mando del Gobierno Vasco, un importante número de embarcaciones de la flota de bajura, no solamente vasca, sino también cántabra, equipadas con útiles y pertrechos experimentados, optimizados e innovados in situ diseñados por el Instituto Tecnológico Pesquero y Alimentario, AZTI para la recogida de manchas flotantes de fuel, trabajó constantemente siempre que las condiciones de la mar lo permitieron “pescando fuel”, revelándose como un acierto y el método más eficaz para la limpieza del mar de fuel emulsionado. Para la actuación en rías y ensenadas, donde el escaso calado no permite la intervención de los pesqueros, se solicitó la participación de la Federación de Embarcaciones náutico-deportivas.

La fase álgida de la crisis se inició a finales de enero ante la existencia de datos inquietantes de avance de la gran mancha, disponiéndose la organización y salida de la flota pesquera vasca con más de doscientos buques al objeto de capturar fuel en el mar. Se reforzaron los operativos de limpieza en las playas ante la previsión de fuertes arribadas de fuel, y se organizó el tratamiento ordenado del fuel descargado en puerto. El peor de los escenarios barajados se hizo realidad los días 5,6 y 7 de febrero, pero también se superaron las mejores expectativas en relación con la efectividad de las medidas adoptadas para combatir la marea negra. En 16 días, los arrantzales recogieron en el mar 17.110 toneladas de vertido, con jornadas en las que se llegaron a recoger 2.000 toneladas en un solo día, hasta totalizar una cifra de 21.100 toneladas.

El dispositivo en el mar fue clave. De acuerdo con los ratios observados entre cantidad de fuel arribado a tierra y cantidad de residuo a retirar en tierra, de 3 a 1 en Galicia, hasta 10 a 1 en la CAPV (por la llegada más fragmentada a medida que se aleja del foco de emisión), si las 21.100 toneladas de fuel emulsionado en total recogidas por los arrantzales en el mar así como las 40 toneladas capturadas por las embarcaciones recreativas hubieran alcanzado tierra, ello hubiera llegado a representar entre 63.000 y 210.000 toneladas de residuos en la costa. Cantidades brutales si las comparamos con las 3.047 toneladas que fueron recogidas en tierra conjuntamente por los servicios de limpieza (según datos de abril 2004). De no haberse puesto en marcha el dispositivo en el mar, se hubiera producido una contaminación en tierra abrumadoramente superior a la acaecida, y hubiéramos tenido que hablar de una catástrofe de una magnitud cualitativamente similar a la que afectó a Galicia en noviembre y diciembre.

Esta labor preventiva fundamental desarrollada por los pesqueros, supone en cifras la retirada del 75% del fuel adentrado en el Golfo de Bizkaia, consiguiendo que Euskadi haya padecido los menores impactos en costa desde Galicia hasta Francia, a pesar de la trayectoria desfavorable de vientos y corrientes que empujaban la gran mancha negra hacia sus costas.

Así, los datos de recogida en tierra son, 3.047 Tm en la CAPV (datos abril 2004), 4.368 Tm en Asturias, 8.551 Tm en Cantabria, 14.118 Tm en Francia, y 55.535 Tm en Galicia (datos éstos de mayo 2003). De acuerdo con los datos elaborados por AZTI a fecha de 19 de mayo de 2003, en la Comunidad Autónoma Vasca se han conseguido unos ratios de fuel retirado en mar sobre tonelada retirada en tierra de 9,21, abrumadoramente superiores a los registrados en las demás regiones afectadas, 0,6 en Cantabria, 0,46 en Galicia, 0,18 en Francia, y 0,17 en Asturias.

De todo el fuel vertido por el *Prestige* retirado del mar, el 63% lo fue por pesqueros y el 37% por los buques anticontaminación. Los barcos succionadores se han revelado como medios de eficacia limitada ante la emulsión del fuel. Los datos hablan por sí solos de la eficacia de los mejores barcos europeos, preparados para estos menesteres, y lo que se ha conseguido con artes artesanales de la flota pesquera.

En lo que respecta a los mecanismos de cooperación y coordinación logística, éstos funcionaron bien, así como los mecanismos de información en todas las direcciones. El suministro de información de la administración central presentó fallos en cuanto a datos respecto de las cantidades de fuel implicadas en el naufragio, y las que pudieran haber entrado, o pudieran hacerlo, en el Golfo de Bizkaia. La falta de tales datos, cruciales a la hora de adoptar las determinaciones idóneas para hacer frente a la crisis en toda su amplitud supuso un hándicap ante la dificultad de conocer la envergadura del problema y de valorar los medios y la seguridad de las acciones a emprender.

De los 20.000 o 25.000 toneladas que en un principio se dijeron que habían salido del *Prestige*, los cálculos reales, posteriormente reconocidos por las autoridades del Estado se situaron en 40.000 y 45.000 toneladas, cifras coincidentes con las que se desprendían de los avistamientos y cifras espectaculares de recogida en el mar manejadas por las autoridades vascas. Si la Comisión Interinstitucional no hubiera trabajado sobre la premisa del escenario más pesimista, el dispositivo de tierra y mar dispuesto no hubiera, posiblemente, estado a la altura de la envergadura del problema.

La cifra definitiva de los gastos incurridos por las Administraciones Vascas hasta 31 de diciembre de 2003, ascendió a 51.494.409 €, que no incluyen los gastos correspondientes a las tareas de limpieza posteriores, los generados por las acciones legales en curso en reclamación de daños por los vertidos, y 3,7 millones de euros presupuestados para la investigación estratégica de evaluación del impacto medioambiental de la marea negra en los recursos naturales y en la costa vasca para los ejercicios 2004 y 2005. No se ha producido aún compensación por las tareas de competencia del Estado ejecutadas por las administraciones vascas.

Fuente : CES Vasco

II.3.4. Portugal (Contribuciones del USALGARVE y del ISQ)

En Portugal, parece necesario en primer lugar, reforzar en el marco de un Plan nacional de seguridad marítima y costera, la coordinación entre la acción:

- de la Marina de guerra (Ministerio de Defensa) y del Instituto de Ayuda a los Naufragios que socorre a los buques en situación de emergencia, movilizand o sus medios respectivos;
- del Instituto Portuario de los Transportes Marítimos;
- del Ministerio del Medio ambiente;
- de las autoridades locales: la Capitanería de los Puertos, Protección Civil y Bomberos (inspectores regionales del SNPBC).

Las colectividades locales y los socios-profesionales no están actualmente asociados a estos dispositivos.

Medios suplementarios son del todo necesarios, pero difíciles de cuantificar por la falta de un plan de acción global a nivel nacional. Según el ISQ, será necesario consagrar al menos 500 M € para la compra de remolcadores, la adaptación de puertos de refugio, los equipamientos de tratamiento de los agentes contaminantes en tierra, etc..., esto sin contar los costes de aplicación del sistema VTS y de los buques en construcción para la Marina de guerra, previstos en los próximos años. Los socios portugueses consideran que debido a estos elevados costes y a la relativa debilidad de la economía del país, estas inversiones en seguridad marítima debieran beneficiarse de una subvención mayoritaria por parte de la Unión Europea, la mayor parte del tráfico marítimo que cruza la ZEE de Portugal tiene por destino u origen puertos situados más al norte de Europa.

II.4. REPARACIONES E INDEMNIZACIONES

⇒ Reino Unido

El *Marine Accident Investigation Branch* (MAIB) (Departamento de la Armada para la Investigación de Accidentes), que es parte del Departamento para el Transporte, examina e investiga todos los tipos de accidentes marinos o a bordo de las naves británicas en todo el mundo, y de otras naves en aguas territoriales británicas.

Hasta donde le concierne al MAIB, el propósito fundamental de investigar un accidente es determinar sus circunstancias y causas, con el objeto de mejorar la seguridad marítima y evitar accidentes en el futuro. No tiene como propósito el atribuir responsabilidad, a menos que sea necesario determinar culpas para alcanzar su propósito fundamental.

La responsabilidad por los accidentes es una cuestión compleja. Los acontecimientos que condujeron al naufragio del *Sea Empress* (detalles en el anexo), siguen aún sin esclarecerse después de 8 años y proporcionan una idea sobre esta problemática. La responsabilidad puede ser tanto criminal como civil.

La Agencia Gubernamental Británica del Medioambiente impulsó un proceso penal amparada por la Ley de Recursos Acuáticos de 1991. Esta ley señala una responsabilidad absoluta una vez que los hechos de la contaminación son probados (la única defensa posible es argumentar que se actuó para evitar la pérdida de vidas humanas). Después de un alegato sobre la base de inocencia a la responsabilidad absoluta, y tras apelación, la Autoridad Portuaria de Milford Haven fue multada con £750,000.

La autoridad portuaria de Milford Haven fue objeto de un recurso ante la jurisdicción civil, presentado conjuntamente por el FIPOL y Skuld, el asegurador del propietario del buque, reclamando el reembolso de los 34 millones de libras pagadas de conformidad con las demandas por indemnización, así como una suma suplementaria de 4 millones de libras destinada a cubrir los pagos futuros, más costes e intereses. Este proceso se encuentra aún en curso. Se tendrá en cuenta mientras que aunque el FIPOL proporciona una fuente de financiación inicial de las acciones aplicadas después de una contaminación, esta financiación será objeto de una acción de recurso del FIPOL hacia terceros.

El propietario del buque petrolero, Texaco también interpuso una demanda civil por 16 millones de libras, más costes e intereses, como compensación por la pérdida del cargamento y otros costes como resultado del incidente. Esta demanda está también en curso. Cabe señalar que Chevron Texaco es un cliente importante del puerto Milford Haven y continúa utilizando sus instalaciones.

EL ENCALLAMIENTO DEL *Sea Empress*

El tanque petrolero *Sea Empress*, cargado con 130.018 toneladas de Forties (petróleo crudo ligero), encalló cerca de Middle Channel Rocks, en las proximidades del puerto de Milford Haven a las 20:07 horas el 15 de febrero de 1996. Había un piloto a bordo y el buque estaba entrando a Haven por el Canal Oeste. Aunque el motor principal fue detenido, y se echaron ambas anclas, el buque continuó moviéndose hacia adelante y dejó de moverse sólo cuando encalló, aproximadamente 5 cabos noreste de la posición inicial del impacto. El tiempo era bueno y claro, con un viento noreste de 4/5 nudos.

El buque contaba con algunos tanques de lastre laterales, pero no doble casco. Los tanques laterales de carga de estribor y de lastre se habían roto al encallar la primera vez, provocando una fuerte inclinación a proa y una escoración a estribor. Una gran cantidad de petróleo fue vertida desde los tanques dañados.

El Plan de Emergencia de la Autoridad Portuaria de Milford Haven y el Plan de Emergencia Nacional de la Unidad de Control de la Contaminación de la Armada (MPCU) se pusieron rápidamente en marcha. En el transcurso de horas, los gerentes del *Sea Empress* aceptaron una oferta de ayuda de un consorcio de salvamento en los términos del Formulario Estándar de Lloyd sobre Acuerdos de Salvamento (*Standard Form of Salvage Agreement, "No Cure, No Pay"*), "Ningún Remedio- Ninguna Paga" (LOF95).

Remolcaron al *Sea Empress* hacia aguas más profundas donde podía ser anclado y mantenido en posición con la ayuda de los remolcadores de la bahía de Milford Haven. Esto pudo ser logrado sin pérdida adicional de carga. La intención era aligerar el buque cuanto antes, para permitir que entrase en el puerto y descargase el resto de la carga. Se identificó un petrolero apropiado para la transferencia de la carga y los preparativos para realizar la operación comenzaron a bordo del *Sea Empress*.

La predicción de los vientos de fuerza tipo vendaval, llevó a tomar la decisión de girar el buque y de re-anclarlo, de modo que se orientara a favor del viento. Esta operación fue realizada el 17 de febrero mientras que las preparaciones para el trasvase todavía estaban en curso. Fue sólo después de esta operación de re-girado y cuando las condiciones atmosféricas ya se habían deteriorado, se perdió el control y el buque encalló en las afueras de St Ann's Head

Los esfuerzos de los remolcadores, en los cuatro días siguientes, para recobrar el control fueron infructuosos. El buque encalló nuevamente en dos ocasiones, una cerca del Middle Channel Rocks y otra en St Ann's Head. No fue sino hasta el 21 de febrero que el buque fue puesto a flote nuevamente con éxito y retomado el mando. Fue llevado entonces a un muelle dentro del puerto donde fue descargado el resto de la carga.

No hubo pérdidas de vidas o heridos graves.

La causa del encallamiento inicial fue atribuida a un error del piloto.

Los factores principales, aparte del mal tiempo que dio lugar a que la operación de salvamento durase tanto tiempo, fueron los insuficientes remolcadores de potencia y maniobrabilidad apropiadas, junto a la insuficiente comprensión de las corrientes marítimas en el área.

El encallamiento inicial provocó que aproximadamente 2.500 toneladas de petróleo crudo se escaparan, 69.300 toneladas adicionales fueron vertidas al mar durante la operación del salvamento.

⇒Francia

- Ejemplo 1: el *Amaco-Cádiz*

92 municipios y dos departamentos (Côtes-d'Armor y Finisterre) obligaron a comparecer judicialmente a la "Standard Oil" en septiembre de 1978." Obtuvieron 35 millones de euros después de 14 años de proceso (para un coste de 15 millones de euros). Las facturas fueron reembolsadas y se infligieron algunos daños punitivos por la destrucción del litoral. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que para el Estado, el coste de esta contaminación fue superior a 70 millones de euros...

- Ejemplo 2: **el Erika**

Los procedimientos de indemnización de las víctimas del *Erika* (fuente : Martin Ndende, Anuario de derecho marítimo y oceánico, Centro de Derecho marítimo y oceánico, volumen XXI, 2003).

Σ Internacional

Las víctimas del *Erika* impulsaron tres tipos de procedimientos : algunas víctimas se constituyeron como partes civiles ante la instancia penal. Otras emprendieron acciones de jurisdicción civil. Por último, la mayor parte de las víctimas, a fin de encontrar una solución financiera rápida, recurrieron al derecho marítimo internacional, solicitando el FIPOL, instituido por la Convención del 18 de diciembre de 1971 y reformado mediante el protocolo modificativo del 27 de noviembre de 1992.

Por lo que se refiere al primer procedimiento, unas cuarenta asociaciones de conservación del medio ambiente, el Consejo General de Vendée, la Región del Pays de la Loire, se constituyeron parte civil ante la instancia penal. Los inconvenientes de este procedimiento son que la parte civil arriesga represalias en caso de que no se dé lugar al proceso. Del mismo modo, en caso de absolución, la persona absuelta puede demandar por daños e intereses (aunque en el caso del *Erika* eso parece poco probable). Un último inconveniente es el hecho de que siendo partes civiles en el procedimiento, las víctimas no pueden ya ser oídas como testigos, siendo ellas las primeras afectadas e informadas.

En cuanto al segundo procedimiento, ninguna decisión será tomada mientras el proceso penal no haya dictado sentencia y será pues dependiente. El objetivo de este proceso es obtener una indemnización más importante, no limitando la responsabilidad al fletador del buque, sino extendiéndola a los otros operadores implicados en la catástrofe (sociedad de clasificación, armador...).

El tercer procedimiento es un procedimiento extrajudicial, con recurso al FIPOL. Un 35% de solicitudes concernían al sector pesquero y de la acuicultura, un 47% al turismo, un 16% de daños a los bienes y un 2% a la indemnización por las operaciones de limpieza. Ahora bien, el FIPOL sólo indemniza un determinado tipo de daños: los gastos vinculados a las operaciones de limpieza, los daños a los bienes contaminados por los hidrocarburos, los costes de la evacuación de las materias recogidas, el lucro cesante para los pescadores u hoteleros vistos en la imposibilidad de trabajar o habiendo sufrido una pérdida de clientela, los perjuicios medioambientales (solamente la reparación de los daños). Por tanto, se excluyen: el daño a la imagen de marca de una región o de los municipios siniestrados, el perjuicio ecológico puro y todos los daños no cuantificables, de tipo subjetivo. Las víctimas deben hacer llegar sus solicitudes en un plazo máximo de 3 años. El procedimiento es riguroso y requiere que las víctimas hayan llevado una contabilidad muy exacta. De ahí las numerosas dificultades encontradas por los PME o por las asociaciones para hacerse resarcir de los daños a raíz de la catástrofe del *Erika*.

Σ Nacional

En la contaminación del *Erika*, el Gobierno francés intervino substituyendo al Fondo de Indemnización para compensar las víctimas y adelantar el dinero para empezar la reparación de los daños medioambientales. Del mismo modo, el Estado colabora con las asociaciones de protección del medio ambiente para el rescate de la fauna y para la información del público.

Σ Regional

Las asociaciones se constituyeron con el fin de proteger los intereses de los habitantes de los municipios afectados por la contaminación.

- Ejemplo 3: El *Prestige*

Los procesos de indemnizaciones internacionales:

Las víctimas de la contaminación del *Prestige* tienen la posibilidad de pedir una reparación de perjuicios tanto ante el FIPOL como en los tribunales. En los dos casos, los expedientes son complejos y las víctimas que se han organizado colectivamente tienen una mayor probabilidad de obtener una indemnización

FIPOL:

El procedimiento ante el FIPOL tiene la ventaja de ser más rápido, pero el importe se limita a reembolsos y no todos los daños son admisibles: en particular, la convención actual que vincula a los Estados con el FIPOL no incluye los daños a los ecosistemas afectados por la contaminación. Por otra parte, las pérdidas financieras y los gastos vinculados a la contaminación sólo son admisibles sobre la base de la presentación de una larga serie de justificantes, a veces difíciles de reunir.

El montante global se ha fijado para el *Prestige* en 171.5 millones de euros, incluyendo la parte del asegurador del propietario del buque. El porcentaje del reembolso, teniendo en cuenta el número de expedientes abiertos, es por ahora fijado en 15% (es siempre susceptible a modificación, según el número y el importe de las demandas que finalmente se depositarán a más tardar al final del año 2005).

Al final del 1^{er} semestre de 2004, España ya había presentado 516 demandas de indemnización para un importe total de 671 millones de euros y Francia 226 demandas para 81.3 millones de euros. Entre las víctimas francesas, los sectores pesqueros y de la ostricultura (137 expedientes) se movilizaron mayoritariamente, a diferencia del sector del turismo (49 expedientes).

Justicia:

En el caso del *Prestige*, dos instrucciones se llevan en paralelo en Francia (Brest) y en España (Corcubion). Las víctimas pueden constituirse como parte civil en los procesos iniciados por estas dos fiscalías, pero para el recurso judicial resta un proceso largo, costoso y de resultados inciertos.

Las ayudas

Los fondos europeos no pudieron movilizarse al inicio de la crisis, pero han contribuido sucesivamente a la financiación de las operaciones para revertir la crisis y a la recolección de experiencias (IFOP FEDER Interreg IIIB «Espacio Atlántico» con 13 millones de euros y FEDER INTERREG IIIB «Suroeste Europeo»).

Las ayudas del Estado tomaron varias formas:

El fondo POLMAR está esencialmente destinado a la financiación de las operaciones de limpieza y de descontaminación. Los pescadores y los ostricultores asociados al plan POLMAR, que participaron en estas operaciones, pudieron beneficiarse de las indemnizaciones para ayudarles a hacer frente a las consecuencias económicas de la contaminación.

En paralelo, los profesionales obtuvieron caso por caso, una disminución o un aplazamiento de los impuestos. Ayudas específicas se adoptaron en asociación con las colectividades locales.

Por último, el Estado francés, que depositó una demanda de indemnización junto al FIPOL por las operaciones de limpieza que comprometió en el marco de POLMAR, anunció que transferiría a las víctimas la totalidad de las indemnizaciones que recibiría de este fondo. El Estado español adoptó una diferente posición compensando a las víctimas con anterioridad a la presentación de la demanda de reembolso al FIPOL.

Cifras al 17/11/2004

Francia:	328 expedientes de particulares	22,5 M€
	1 expediente del Estado	<u>67,5 M€</u>
		90 M€
España:	635 expedientes de particulares	162 M€
	4 expedientes del Estado	<u>634 M€</u>
		796 M€
Portugal:	1 expediente del Estado	3,3 M€
	TOTAL	889 M€

Las ayudas de las colectividades locales:

El Consejo regional de Aquitania y los tres Consejos Generales del litoral han adoptado planes urgentes para combatir, a corto plazo, la contaminación, contribuyendo a la limpieza, y a medio y largo plazo, concediendo ayudas a los profesionales afectados y contribuyendo a las campañas de comunicación destinadas a restaurar la imagen de sus actividades (calidad de los productos marinos, condiciones de acogida turística...).

Más puntualmente, un fuerte impulso de solidaridad se manifestó y condujo a distintas estructuras, privadas o públicas, a proponer ayudas financieras o materiales a las víctimas de la contaminación.

⇒ España**- Limpieza de la contaminación**

Después del naufragio de *Prestige* se dio prioridad en Galicia a la limpieza de las rocas, ya que los depósitos acumulados se trasladan progresivamente para ir a manchar zonas ya tratadas. A la limpieza manual en la primera fase, viene a añadirse el lavado con agua de mar a presión. La utilización de agua a alta temperatura es sin duda necesaria por razones de orden estético sobre las instalaciones portuarias y paseos marítimos, pero es susceptible de causar graves daños sobre los organismos (mariscos, etc.) que se adhieren a las costas rocosas.

- Indemnizaciones

El sistema actual de responsabilidad limitada no permite satisfacer las demandas de indemnización presentadas, excluyendo sobretodo, aquellas por los « daños ecológicos ». Tratándose de los últimos siniestros registrados en Galicia (véase II.5.):

- las demandas de indemnizaciones por el naufragio de *L'Aegean Sea* en 2002, superaron los 62.000 millones de pesetas y las indemnizaciones pagadas fueron de apenas 3.000 millones de pesetas,
- para el *Prestige*, las reclamaciones de la parte española excede ya los 800 millones de euros... mientras que el límite máximo disponible viniendo de los aseguradores y del FIPOL es inferior a 200 millones de \$ (actualmente es de aproximadamente 160 millones de euros).

- **Recursos Judiciales** : ejemplo del País-Vasco después de la catástrofe del *Prestige*
El Gobierno Vasco, según el acuerdo de 4 de febrero de 2003, acordó que la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca se personara en los procesos penales y civiles ya abiertos, así como en los procedimientos administrativos que se incoasen

tanto para resarcirse y reclamar la reparación de los daños de toda índole provocados y que pudieran provocarse en el futuro por los vertidos del *Prestige* en la CAV, así como para la depuración de las responsabilidades a las que hubiera lugar.

Las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa, así como el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, administraciones vascas afectadas también por los perjuicios desencadenados por la marea negra del *Prestige*, adoptaron similares acuerdos, procediéndose al personamiento conjunto de las Instituciones Vascas afectadas.

Así, en marzo 2003 las Instituciones Vascas se personaron para el ejercicio **de acciones penales y civiles** en las Diligencias Previas del Juzgado de Instrucción nº 1 de Corcubión (A Coruña) seguidas contra el capitán del *Prestige*, por presuntos delitos de desobediencia a la autoridad y presunto delito contra los recursos naturales y el medio ambiente, y el Director General de la Marina Mercante, por presunto delito contra los recursos naturales y el medio ambiente. Se trata de un procedimiento de larga tramitación.

Las administraciones vascas se personaron también, en calidad de interesadas en el **procedimiento administrativo sancionador** incoado por la Capitanía Marítima de A Coruña contra el Capitán del *Prestige* y su armador, encontrándose esta gestión, en la actualidad, suspendida por la existencia de un proceso penal en curso.

Dada la lentitud de los procedimientos emprendidos, y lo limitado de la cobertura proporcionada por los fondos internacionales, un 15% de la totalidad de las reclamaciones por daños y gastos producidos con causa directa en la contaminación, pagaderas en tres años (FIDAC), se analizó la posibilidad de ejercer acciones de reclamación de indemnizaciones frente a otros responsables de la catástrofe no imputados en el procedimiento penal de Corcubión, optándose tras asesoramiento jurídico en Estados Unidos por proceder contra la American Bureau of Shipping, sociedad de clasificación que pudo haber actuado negligentemente al certificar el buen estado del buque *Prestige*.

Las Instituciones Vascas afectadas, Gobierno Vasco, las Diputaciones Forales de Bizkaia y Gipuzkoa, y el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, emprendieron el 8 de mayo de 2003 acciones judiciales civiles en Estados Unidos interponiendo ante el Tribunal Federal de Houston una demanda contra la sociedad clasificadora del “*Prestige*”, la ABS, en reclamación de daños y perjuicios por “no menos de 50 millones de dólares” dado que además de los daños directos y gastos ya realizados y perfectamente registrados, el propio proceso judicial debe cuantificar el valor total de restablecimiento del status quo económico y medioambiental de las zonas afectadas, incluyendo las pertinentes inversiones que a futuro sean necesarias para conseguirlo.

Esta acción judicial contra ABS no excluye el ejercicio de otras que pudieran emprenderse contra otros sujetos de imputación, así como tampoco supone interferencia alguna en el personamiento y defensa de los intereses de las Instituciones Vascas dentro de las diligencias penales que se practican en el juzgado de Corcubión.

En enero 2004, el Tribunal Federal de Houston resolvió transferir la demanda a la Corte Federal de Nueva York, que conoce de la posterior demanda interpuesta también contra la sociedad de clasificación ABS por el Reino de España en fecha 16 mayo, con objeto de que un mismo Tribunal decida ambas demandas y se evite el riesgo de que tribunales diferentes puedan dictar sentencias dispares e incluso contradictorias.

El 2 de abril 2004 la Corte Federal de Nueva York se pronunció favorablemente a la concentración de procesos en esa jurisdicción y desestimó la acumulación de los dos

procesos en uno instada por ABS, en razón de que cada una de las dos demandas cuenta con elementos diferenciados que justifican la propia existencia y autonomía de ambas reclamaciones. La sentencia se espera que recaiga durante 2005.

Ante el Juzgado de Corcubión responsable de las acciones penales, el Gobierno Vasco ha solicitado que se estudie el procedimiento empleado por ABS en la inspección del *Prestige* por si éste tuviera contenido de índole penal.

El Gobierno Vasco ha efectuado también aportaciones a la Comisión Europea en relación al procedimiento abierto para la revocación del reconocimiento de la sociedad de clasificación del buque *Prestige*, ABS, de cara a peritar si los estándares empleados por ABS se adaptan o no a las especificaciones mínimas para las organizaciones con capacidad para efectuar funciones de reconocimiento y certificación relacionadas con la expedición de certificados internacionales.

El 13 mayo, el Gobierno Vasco acordó instar a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento para proponer a la Comisión Europea el inicio del procedimiento de revocación del reconocimiento de ABS dentro de la lista de sociedades de clasificación reconocidas en Europa.

En este contexto, el Gobierno Vasco ha efectuado un conjunto de alegaciones-recomendaciones que ha remitido a través de la Administración del Estado a la Comisión Europea.

Entre otras cosas se denuncia que la sucursal de ABS en España se disolvió el mismo día en que las Instituciones Vascas hacen pública la interposición de la demanda en Houston. También se exhorta a contemplar la solicitud de toda la documentación referida al último accidente marítimo grave ocurrido en la UE, el 1 de enero 2004 en Cerdeña, donde el buque tanque-quimiquero *Panam Serena* de bandera de Bahamas y clasificado por ABS en agosto de 2003, explotó y ardieron 200 toneladas de benceno con la muerte de dos tripulantes. Se han aportado también datos y hechos de siniestros dirigidos a acreditar que dicha sociedad no cumple con sus obligaciones en la inspección de buques, especialmente los referidos a la corrosión y defectos estructurales. Son numerosas las detenciones de buques inspeccionados por esta sociedad al detectarse deficiencias durante inspecciones locales.

- Buque tanque-quimiquero *Pazar*, detenido en Santander el 03-06-2002, con 27 deficiencias.
- Buque petrolero *Genmar Alta*, detenido en Québec el 14-02-2002, con 6 deficiencias.
- Buque bulk-carrier *Marabu*, detenido en Valencia el 01-10-2002 con 16 deficiencias.
- Buque de carga general *Trio Vega*, detenido en Santa Cruz de Tenerife el 12-12-2002, con 24 deficiencias.
- Buque petrolero *Irina 2*, detenido en Gante el 08-02-2003, con 23 deficiencias.
- Buque de carga general *Zorer Kardesler*, detenido en Barcelona el 07-04-2003, con 9 deficiencias.
- Buque de carga general *Sotiria*, detenido en Bilbao el 15-05-2003, con 21 deficiencias.
- Buque bulk-carrier *Archangelos Sea*, detenido en Amsterdam el 07-08-2003, con 78 deficiencias.
- Buque de carga general *Necati Kavalkan*, detenido en Nápoles el 22-09-2003, con 11 deficiencias.
- Buque de carga general *Kirkclareli*, detenido en Nápoles el 23-12-2003, con 10 deficiencias.
- Buque contenedor *Canmar Endurance*, detenido en Fos sur mer el 17-02-2004, con 8 deficiencias.

⇒ **Portugal** no ha experimentado accidentes que justifiquen un recurso al FIPOL. No obstante, en febrero de 2003, la organización ecologista QUERCUS propuso la creación de un fondo nacional para disponer de importes inmediatamente disponibles, con el fin de comprometer los medios humanos y materiales necesarios en caso de catástrofes marítimas de la misma naturaleza que aquella que implicó al *Prestige*. Bajo los auspicios de la Autoridad Marítima, un equipo compuesto de armadores, de sindicatos de trabajadores marítimos, de especialistas en seguridad marítima y medio ambiente, debería reunirse para proponer un marco legal a tal efecto.

II.5. LOS SINIESTROS

⇒ **Reino Unido** (País de Gales): *Sea Empress* el 15 de febrero de 1996, véase recuadro siguiente

⇒ **Francia**

Accidentes y naufragios marítimos que afectan las regiones francesas del RTA (fuente CEDRE)

1967 : El *Torrey Canyon*, petrolero liberiano, cargado con 119.000 toneladas de crudo, encalló entre las islas Sorlingues y la costa británica. A pesar de la movilización de todos los medios de acción disponibles, varias manchas de petróleo derivan hacia el Canal de la Mancha, viniendo a afectar las costas británicas y francesas. Se revelará más tarde que algunos de los dispersores utilizados para la lucha eran más tóxicos que el propio petróleo.

1976 : El 15 de octubre de 1976, el petrolero de Alemania Oriental *Boehlen*, que transporta 9.500 t de petróleo crudo, se hunde frente a la costa de la Isla de Sein, en medio de una violenta tormenta . El petróleo, calentado a 40-45°C para facilitar el bombeo durante la descarga, se escapa profusamente de las cisternas. Se desencadena el plan Polmar. Extensas capas de petróleo arriban a la orilla de la Isla de Sein antes de alcanzar las costas bretonas, amenazando la fauna (pescados, moluscos y crustáceos) local.

1976 : El 13 de marzo de 1976, tras un fuerte golpe de viento, el *Olympic Bravery* se parte, vertiendo alrededor de 1.200 t de fuel de sus bodegas. La mancha se extiende en el mar mientras que las costas de Ouessant se contaminan a lo largo de 4 km. La armada interviene y limpia con palas y cubos el litoral manchado. A partir del 2 de mayo, el fuel restante de la bodega (400 t) es calentado y recuperado por bombeo.

1978 : El 16 de marzo de 1978, como consecuencia de una avería del timón y de negociaciones demasiado largas con un remolcador alemán, después de dos tentativas fallidas de remolque, el petrolero liberiano *Amoco Cádiz* encalla sobre las rocas de Portsall, en el Norte de Finisterre, cargado de 227.000 toneladas de crudo. El conjunto de la carga se escapa a medida que el buque se parte sobre los rompientes, contaminando 360 km de litoral entre Brest y Saint Brieu.

28 de abril de 1979 : el petrolero liberiano *Gino* cargado con 32.000 toneladas de negro de carbono se hunde frente a la Isla de Ouessant. Tras una colisión, debido a la densa niebla, con el petrolero noruego Team Castor, alrededor de 1.000 t de petróleo, provenientes del tanque dañado, son vertidas al mar por el Team Castor. 17 buques anticontaminación van a extender el dispersante sobre la mancha de combustible.

7 de marzo de 1980 : el petrolero de Madagascar *Tanio*, cargado con 26.000 toneladas de fuel, se rompe en dos por la mitad, al norte de la isla de Batz (Finisterre), debido a una fuerte tormenta y olas de 7 metros. Al menos 6.000 toneladas de fuel son vertidas al mar.

12 de diciembre de 1999 : en medio a condiciones meteorológicas desfavorables, el petrolero maltés *Erika*, cargado con 31.000 toneladas de fuel pesado, se parte en dos a una treintena de millas al sur de la punta de Penmarc'h (sur de Finisterre).

31. octubre 2000: un quimiquero que enarbola pabellón italiano se hunde en aguas internacionales, en el límite entre las aguas francesas, británicas y anglonormandas.

12. noviembre 2001 : El portacontenedores *Melbridge Bilbao* encalla a toda velocidad (17 nudos) en la Isla de Molène, en pleno centro del futuro parque marino de Iroise. Sin embargo, el fondo es esencialmente arenoso y el encallamiento se produce con marea baja, el buque será remolcado hacia el puerto comercial de Brest y desguazado.

Estimación de las limpiezas de los fondos catastróficas en las regiones francesas de la RTA

Datos que incluyen solamente la costa atlántica: Entre 2000 y 2002, aproximadamente 300 contaminaciones por limpieza de los fondos fueron indicadas por los informes de contaminación de la vigilancia aérea (polrep). Se identificaron 30 barcos y tres fueron condenados (fuente CEDRE).

⇨ España

Accidentes y naufragios marítimos que han afectado a Galicia (la costa Norte)

- Fecha 1970

- Nombre del cargo: *Polycommander*
- Productos derramados: Petróleo
- Toneladas derramadas en el mar: 50.000

- Fecha 1976

- Nombre del cargo: *Urquiola*
- Productos derramados: Petróleo
- Toneladas derramadas en el mar: 101.000

- Fecha 1978

- Nombre del cargo: *Andros Patria*
- Productos derramados: Petróleo
- Toneladas derramadas en el mar: 47.000

- Fecha 1992

- Nombre del cargo: *Mar Egeo*
- Productos derramados: Petróleo
- Toneladas derramadas en el mar: 74.000

- Fecha 2002

- Nombre del cargo: *Prestige*
- Productos derramados: Fuel pesado
- Toneladas derramadas en el mar: 32.000

Accidentes y naufragios marítimos que han afectado a las Canarias

- En diciembre de 1989, el petrolero iraní *Khark-5*, con 80.000 toneladas, consiguió transferir gran parte de su carga a otro petrolero al norte de Canarias.
- En enero de 1990, el petrolero español *Aragón*, con 250.000 toneladas, consiguió transferir su carga en la refinería Cepsa de Tenerife después de perder 25.000 toneladas que causaron una marea negra sobre Madeira.

Estimación de costes de los siniestros

Mar Egeo :

Fecha del accidente: 1/12/92
 Vertido (tn): 74.000
 Km de costa afectados: 100
 Duración del proceso de compensación: 9 años
 Número de demandas: 4.600
 Coste total estimado del daño: nd
 Demandas de indemnización: 62.396
 Indemnizaciones pagadas: 2.952 (millones de pesetas)

Costes totales de la catástrofe del *Prestige*

Pescadores y Mariscadores	128,8 millones de euros
Otros negocios privados	100 millones de euros
Limpeza costera	183,6 millones de euros
Limpeza del mar	314,7 millones de euros
Recuperación del fuel existente en el barco	99,3 millones de euros
Otras pérdidas	8,4 millones de euros
Total	834,8 millóns de euros

Fuente: International oil pollution compensation fund 1992 (informe 11 febrero 2004)

⇔Portugal

Cuadro resumen

	Fecha	Zona del Accidente	Naturaleza del Agente	Cantidad extendida	Tipo de Buque	Pabellón	Causa del Accidente
ARAGON	29/12/1989	a 33 millas de la Isla de Madeira	Crudo	25.000 toneladas	Petrolero	Español	Avería
JACOB MAERSK	29/01/1975	A la entrada del puerto de Leixões, Oporto (Portugal)	Crudo Carbón (Búnker C)	801 000 toneladas de crudo 4.000 toneladas búnker C	Petrolero	Danés	Encallamiento
GOLDEN DRAKE	29/01/1972	a 100 millas al Sur de Azores	Crudo	31.000 toneladas	Petrolero	Liberiano	Explosión



III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Si las dos primeras partes del Informe se construyeron en torno al trinomio: antes/durante/después (de las catástrofes), es decir: prevención, gestión de las crisis, reparaciones e indemnizaciones, las propuestas del grupo de trabajo se ordenan de manera transversal a partir de cuatro dimensiones operativas:

- dimensión reglamentaria: el marco jurídico y su aplicación,
- dimensión humano y social: de educación, de preparación a las condiciones de trabajo,
- dimensión económica: responsabilidad, indemnización, inversión en prevención,
- dimensión cultural y organizativa: de sensibilización a la consideración permanente de la necesidad imperativa de la seguridad en el transporte marítimo.

III.1. LA DIMENSIÓN REGLAMENTARIA

La idea rectora es que, más que « acumular » normativas suplementarias, conviene atenerse a un marco claro, unificado, operativo y regulado. Se distinguen tres niveles.

III.1.1. El ámbito mundial

Naturalmente, es primordial tener en cuenta el carácter marcadamente internacional del transporte marítimo. Políticas solamente « zonales », en las aguas territoriales de los Estados Unidos o de la Unión-Europea por ejemplo provocarán la desviación de los buques y los tráficos de riesgo hacia otras zonas geográficas menos-controladas.

⇒ En este ámbito, la única coordinación eficaz pasa por el **refuerzo del rol de la OMI**, organización cuya sede está en Londres (lo que es más que simbólico) y dónde los Estados europeos (a condición de estar asociados) y la propia Comisión (por el momento, solamente en calidad de "observador"), están en condiciones de desempeñar un papel principal:

- por una parte, debido a la importancia de las flotas europeas (sensiblemente reforzada con la última ampliación) que alcanza en lo sucesivo un 30% del total mundial;
- por otra, debido al tráfico marítimo de mercancías que tiene por origen o destino un puerto de la Unión Europea: 35% actualmente (fuente AESM).

⇒ **La estrategia básica** a seguir es hacer que la OMI (y las otras organizaciones internacionales involucradas en la ONU: CNUCD, OMC, OIT), junto al principio fundador de promoción de la libertad de los mares y de apertura **internacional** del comercio marítimo, le den una atención, al menos equivalente, a las cuestiones de seguridad y de protección de los mares, en vista de que la falta de armonización en la aplicación de los estándares de seguridad genera condiciones de competencia desiguales.

Aun cuando los progresos pueden parecer muy lentos, la acción coordinada de los Estados europeos ha permitido obtener resultados significativos, como por ejemplo:

- la reanudación por los Estados Unidos y por la OMI, del calendario europeo acelerado de retirada de los buques antiguos monocasco,
- la creación de una dotación complementaria a FIPOL para la integración, a una escala más extensa, del proyecto comunitario de fondos complementarios (COPE).

El grupo de trabajo apoya la propuesta presentada por numerosos especialistas de derecho comunitario (véase I.1.1), de sustituir la representación individualizada de los Estados miembros por la conjunta de la Unión Europea.

Este proceso podría tener un efecto extensivo y acelerado: una decisión tomada por la mayoría cualificada en la Unión europea, que sería defendida a continuación como única propuesta de la Unión europea ante la OMI.

⇒ En la aplicación concreta de las normativas de la OMI, existen diferentes MOU que fijan los procedimientos locales de control. El MOU de París –cuyo campo de acción sobrepasa ya el de la Unión Europea- puede y debe servir de referencia para una generalización de las normas aplicadas aquí a otras zonas geográficas donde la influencia europea sigue siendo determinante. Tres observaciones complementarias parecen, no obstante, necesarias:

- permitir a la OMI, como ya es el caso con la OACI, verificar directamente, a través de auditorías por propia iniciativa en los países signatarios, la aplicación de los procedimientos de control por los Estados (de pabellón y del puerto) en aplicación de los códigos en vigor;
- internacionalizar y precisar los procedimientos de verificación que deben exigirse a las sociedades de clasificación de los buques, y reforzar la selección de estos últimos;
- compartir el uso de las bases de datos que permitan localizar los buques de riesgo (lista negra), pero también, (a semejanza de lo que hacen los Estados Unidos), los buques a priori asegurados (lista blanca).

Sobre todas estas propuestas, los socios-profesionales de la RTA demandan que los Estados miembros de la Unión europea comprometan cuanto antes una fuerte y coordinada acción en dirección a la OMI., dónde la ponderación de los votos podría, por otra parte, ser corregida con el fin de disminuir la influencia de los Estados que albergan los « Pabellones de conveniencia ».

Tratándose de la **fachada atlántica**, los socios de la RTA apoyan la solicitud por parte de los estados involucrados (cf. Arriba puntos II-2-2) para obtener de la OMI la clasificación de las aguas territoriales y de la zona económica exclusiva europea en zona marítima particularmente sensible (Z.M.S.). Algo que fortalecería internacionalmente el acuerdo franco-español de Málaga sobre el desvío de los buques de riesgo en tránsito.

III.1.2. El ámbito europeo

⇒ Motivada por las catástrofes recurrentes que afectaron las costas europeas, la política común de seguridad marítima ha experimentado avances muy significativos con los paquetes Erika I y Erika II. La aprobación de las normativas y de las directivas, por mayoría cualificada siempre que fue posible, permitió este progreso. Para ir más lejos, convendría extender este mismo procedimiento a las cuestiones que -en la redacción e interpretación actual de los tratados- siguen estando sujetas a decisiones unánimes.

Este es el caso de la normativa concerniente a las **posibles sanciones penales** para los responsables de contaminaciones caracterizadas. Anticipando el espíritu del artículo III-271 del Tratado Constitucional⁶, en 2004 la Comisión hizo propuestas en este sentido ante el Consejo, propuestas que, desde la última ampliación, han sido bloqueadas especialmente por Grecia, Chipre y Malta.

Aquí reside el corazón mismo del devenir futuro de la política de seguridad marítima europea:

- la entrada de estos países, a causa de su papel en cuanto al transporte marítimo, resulta una oportunidad histórica para Europa para ir más lejos por la ejemplaridad de su cercanía, o bien
- la entrada de estos países frena el proceso, o incluso implica una regresión.

Puesto que se trata de una decisión eminentemente política, las organizaciones socio-profesionales representadas en la RTA consideran, a este respecto, que un calendario preciso y riguroso debe fijarse para que los nuevos miembros apliquen en su totalidad las normas comunes en cuanto a seguridad marítima...

⇒ Para dar un carácter más operativo a la política de seguridad marítima, la Unión Europea creó (como en el caso del transporte aéreo y del transporte ferroviario) una Agencia específica (AESM). Por el momento, su preocupación principal reside en sus medios de funcionamiento (contrataciones, adaptación de la sede, etc.), a juzgar por el contenido de las audiciones realizadas por el grupo de trabajo.

Por otro lado, se plantea una pregunta sobre la orientación. La AESM debe:

- desarrollar medios propios: cuerpos “de control de los controladores” en los puertos europeos, buques de intervención para hacer frente a los siniestros, servicios jurídicos mutualizados para llevar a cabo los procedimientos de indemnización, etc....con un enfoque directamente operativo,
- intentar coordinar y armonizar los servicios correspondientes preexistentes (o en vías de creación) en los Estados miembros.

El grupo de trabajo considera que la segunda vía es, hoy, seguramente la más realista. Lo que no excluye avanzar en el futuro hacia un sistema integrado de « guardacostas europeos », como el que tienen -con éxito- los Estados Unidos de América, generalizando el sistema ya vigente en el Reino Unido con, en caso que sea posible « la europeización » del personal responsable de la inspección marítima.

⁶ Este último establece en su § 2 que: “Cuando la comparación de las disposiciones legislativas y reglamentarias de los Estados miembros en materia penal resulta indispensable para garantizar la aplicación eficaz de una política de la Unión en un ámbito que está siendo objeto de medidas de armonización, la ley marco europea puede establecer normas mínimas relativas a la definición de las infracciones penales y de las sanciones en el ámbito en cuestión. Se adopta según el mismo procedimiento que aquél utilizado para las medidas de armonización en cuestión”.

En lo inmediato, la AESM tiene un papel importante que desempeñar en la aplicación efectiva, en cada Estado miembro, de la normativa europea, de las normas comunes que se derivan y, de dar cuenta, ante la Comisión, de las dificultades de aplicación correspondientes.

III.1.3. El ámbito de los Estados miembros

Queda sin resolver la cuestión de la aplicación efectiva de las políticas de seguridad marítima en cada país. El Grupo de Trabajo pudo constatar que las diferencias en la aplicación de las normativas se hacen sentir:

- por una parte, en el sistema de transposición en el derecho nacional del derecho comunitario,
- por otra, en la realidad de la aplicación de los textos en vigor, considerando tanto los medios administrativos y humanos disponibles, los equipamientos necesarios, como las « prácticas locales » más o menos rigurosas.

Para lograr el objetivo deseado se deben llevar a cabo ciertas acciones:

- « por arriba», a partir de las instituciones europeas (la Comisión en primera fila en el seguimiento de la aplicación del derecho comunitario de la seguridad marítima) y de los gobiernos de los Estados miembros,

pero también

- « por abajo», con la presión de las colectividades locales y de las poblaciones afectadas, para exigir una aplicación continua y eficaz de la normativa en vigor.

Con este fin, la creación de asociaciones como VIGIPOL en Bretaña le parece al grupo de trabajo como una vía de acción acertada. Los socios-profesionales de la RTA están dispuestos a asociarse a ella.

Por consiguiente, como primeras prioridades, - y siguiendo al CES europeo⁷- los socios-profesionales de la RTA piden que se respeten los compromisos asumidos en materia:

- de frecuencia, refuerzo y selectividad de los controles de los buques por el Estado del puerto,
- de exigencias y de enmarcación de las sociedades de clasificación,
- de comprobación de la calificación de los trabajadores del mar y de autorización de los certificados de competencias expedidos dentro y fuera de la Unión europea,
- del seguimiento y de la regulación del tráfico marítimo (*Safeseanet*), incluyendo la generalización del sistema de identificación automática (AIS), la modernización de la señalización marítima (boyas, balizas, asistencias radioeléctricas...), la generalización de un número único de llamada para el socorro, etc.
- de estudio y de selección de los lugares de refugio. Varios socios de la RTA insisten además en la dimensión industrial y económica asociada a las reparaciones y de las capacidades de tratamiento de los cargamentos.
- de disponer en forma comunitaria de los intercambios de datos para reforzar la eficacia de una autorización previa para el acceso a las aguas europeas y, correlativamente, de expulsión de los buques de riesgo,

⁷ véase CES europeo. **La seguridad marítima**, los cuadernos del CES, Bruselas 2003.

- de obligación de descarga de los residuos contaminantes en los puertos y, como contraparte, del reforzamiento de la vigilancia de los vertidos ilícitos en el mar,

Para hacer respetar el conjunto de estos compromisos, es indispensable establecer sistemas de recursos por parte de las víctimas y de sanciones para los incumplidores.

III.2. LA DIMENSIÓN HUMANO Y SOCIAL

El hecho de que la mayoría de los accidentes respondan a causas humanas y la frecuencia de los “errores” cometidos en la gestión de las crisis convierten en crucial a esta dimensión

La formación debe ser desarrollada **en todos los niveles**, en lo que concierne a :

- los trabajadores del mar
- el personal portuario
- los servicios de socorro
- las administraciones encargadas de tomar las decisiones
- con, en cada caso, un control efectivo de las certificaciones y de las competencias adquiridas

La preparación, la capacidad de peritaje, el aprendizaje a partir de la experiencia, deben compartirse (véase el rol del CEDRE en Francia o, de la MCA en el Reino Unido)

El control de las condiciones de trabajo (por ratificación y aplicación de los convenios de la OIT), en particular, frente a las tripulaciones manifiestamente por debajo de las normas requeridas, es una vía esencial sobre la cual el grupo de trabajo propone profundizar las investigaciones y reflexiones en el marco de una segunda fase de trabajos de la RTA.

III.3. LA DIMENSIÓN ECONÓMICA

La idea rectora es que, no solamente las víctimas de los siniestros (en los últimos tiempos y de forma repetida sobre la ¡costa atlántica!), sean íntegramente compensadas de los gastos contratados y pérdidas sufridas. Es perentorio exponer a los operadores del transporte marítimo a pagar fuertes indemnizaciones si causan una contaminación, de manera que esto les incite a invertir en la seguridad de los buques.

III.3.1 Las indemnizaciones

⇒ Desde un punto de vista general, no resulta aceptable que el derecho de transporte marítimo sea el único en mantener el principio de una responsabilidad financieramente limitada, herencia anticuada de una tradición que proporcionaba, en caso de accidente, la responsabilidad de los propietarios de buques a los importes de las inversiones que habían comprometido. Como ya es prácticamente el caso en los Estados Unidos, y como tiende a serlo el sistema de FIPOL con la instauración del Fondo complementario, la cobertura de los daños sufridos debe ser total (como en lo que concierne los accidentes terrestres o aéreos), sea que se trate :

- del reembolso de los gastos comprometidos para luchar contra el siniestro y para limpiar las zonas contaminadas (incluidos lo que concierne a los gastos derivados del personal movilizado por las colectividades públicas) ;
- del reembolso, igualmente, de los gastos efectuados para la transferencia, el almacenamiento y la eliminación de los residuos recogidos en el mar y en la tierra;
- de la compensación de las pérdidas económicas sufridas por todas las profesiones afectadas (pesca, cría de moluscos, turismo, servicios portuarios...), tanto a corto plazo en los meses que siguen a la catástrofe, como a largo plazo, considerando los efectos diferidos (pérdida de imagen en el turismo o en el consumo de algunos productos marinos), asumiendo, en consecuencia, los gastos de las campañas de comunicación realizadas para paliar estos efectos negativos.
- del perjuicio ecológico, frente al cual es necesario definir una metodología rigurosa de evaluación, pudiendo servir de fundamento a la jurisprudencia para ser aplicada;
- del daño « social », según las propuestas del CEDRE, que exige aún ser explicitado y precisado, en caso pagadero, la introducción de franquicias de préstamos diferenciados para los profesionales y la población, como ya sucede ante las « catástrofes naturales » en el derecho francés.

Para llevar a cabo esto, el FIPOL debe contar con fondos inmediatamente disponibles y de reservas en caso de necesidad, proporcionando y adaptando el montante en vigor sobre las importaciones de hidrocarburos, montante que sigue siendo el global de una tasa marginal en referencia al precio final de las cargas, más aún hoy con el aumento del tráfico de petróleo.

No obstante, esta cobertura ilimitada, garantizada por el FIPOL, no debe llevar a exonerar de su propia responsabilidad a los operadores del transporte marítimo. La intervención del FIPOL debe pues concebirse:

- en primer lugar como un sistema **de avances** ante la inevitable lentitud de los recursos y de los procedimientos,
- excepcionalmente como un último recurso en caso de fallo probado de cara a sus obligaciones de la cadena de los operadores, así como en los casos -raros- donde el propietario del buque es eximido de toda responsabilidad (acción de guerra, cataclismo natural...).

Como ya es el caso en los Estados Unidos, la intervención del FIPOL debería aplicarse también a los hidrocarburos de pañol de todo tipo de buques (y no solamente petroleros), lo que podría extenderse, más allá de los vertidos que siguen a un accidente, a las consecuencias de las "limpiezas de los fondos" ilícitas.

Además, siempre como ejemplo los Estados Unidos, la OMI (o en su defecto y a la espera, los mismos Estados de la Unión europea) deben establecer un sistema del mismo tipo para la contaminación causada por productos diversos a los hidrocarburos (en aplicación del convenio HNS).

⇒ En la aplicación concreta de los procedimientos de indemnización, los socios-profesionales de la RTA piden:

- que los Estados afectados sean la interface y los intermediarios entre las víctimas de las contaminaciones, el FIPOL y los operadores responsables de la contaminación,
- que una norma clara sea definida, estipulando que los Estados se sitúen sólo en la segunda fila de los acreedores, es decir que exijan pagos una vez que las otras víctimas han sido reembolsadas, lo que permitirá a estas últimas beneficiarse de más medios financieros;
- que a tal efecto, expertos suplementarios sean reclutados para acelerar el estudio de los expedientes,
- que se establezcan estructuras de enlace (o reforzarlas si ya existen) en cada rama profesional, sea, al mismo tiempo, para informar mejor a los que presenten recursos como para mutualizar los costes de elaboración de los expedientes de indemnización;
- que se dé prioridad a los llamados créditos de subsistencia (es decir, a la indemnización de los profesionales del mar, del turismo y de las colectividades locales que sufran, proporcionalmente, las pérdidas más significativas),
- que se establezca un sistema de mediación y de apelo para permitir a una víctima desconforme con su indemnización de dirigirse a un interlocutor cualificado antes de ir a juicio,

III.3.2. Las responsabilidades

⇒ Los recursos sobre responsabilidad, tanto civil como penal, limitados hoy en día al capitán del buque, a su propietario y a sus aseguradores, deben poder ser extendidos al conjunto de la cadena de los operadores implicados: explotador, gerente, expedidor. Pero también a las sociedades de clasificación, Estados del pabellón y Estados del puerto que expidieron los certificados y efectuaron los controles exigidos por la normativa internacional.

Con este objetivo, los recursos contra los **Estado del pabellón**, responsables del permiso de navegación (o de su equivalente internacional), deberían ser sistemáticos ante el (TIDM-ITLOS) como lo prevé explícitamente el convenio de Montego Bay. Procedimiento que no ha sido jamás iniciado por la ¡“indulgencia con los pabellones de conveniencia”!

⇒ De manera más precisa y más operativa es necesario:

- definir una co-responsabilidad financiera de la estructura gestora del pabellón y el cargador (como en el caso de la sociedad Total-Fina después del naufragio del Erika),
- clarificar la cadena de responsabilidades entre las diferentes partes involucradas del transporte marítimo de mercancías en el marco de un sistema de responsabilidades necesariamente solidario,

- imponer a los armadores (a ejemplo de Estados Unidos) de suscribir un contrato de servicios/medios de lucha contra los siniestros y de designar un interlocutor anticontaminante calificado ante todo ingreso en una zona económica exclusiva (o en zona de riesgos, cuando este última no existe),
- exigir por parte de los propietarios de buque no solamente un seguro, sino también un seguro-fianza inmediatamente disponible, sin la inmovilización excesiva de los capitales para el asegurado.

⇒ En el caso particular de las limpiezas de los fondos ilícitas, como contrapartida de la obligación de los Estados del puerto de ofrecer servicios adecuados, para recoger los residuos en plazos razonables y a costos accesibles (gracias a un canon principalmente globalizado, pagado por todos los buques que tocan puerto, utilicen o no las capacidades ofrecidas...) para incitarlos a hacerlo, el control y la sanción de los vertidos en el mar deberían ser drásticos, como en el caso francés.

Los medios de vigilancia existen (sistema óptico de día como de noche) y están listos para ser utilizados en espera de la instalación obligatoria del “soplón” en las bombas de los buques. En cuanto a las sanciones, actualmente poco apremiantes, deben ser sistemáticamente reforzadas, yendo más allá de las multas globales (combinadas a la espera del pago, con una inmovilización del buque o el pago de una fianza), hacia el inicio de una causa directa contra el comandante del buque y una verdadera reparación del daño causado en aplicación del principio del que contamina, paga, como en el caso de las contaminaciones accidentales.

El objetivo final, en un enfoque económico de la seguridad del transporte marítimo no es, ante la pretendida “fatalidad” de las catástrofes, el obtener solamente los medios para “reparar”. Ante los riesgos financieros al cual se exponen, el incitar al conjunto de los operadores a invertir en la seguridad del transporte de mercancías de riesgo, y en consecuencia, inducir a los cargadores para integrar este imperativo en sus costes reales de transporte. El riesgo cero es imposible, pero puede ser significativamente reducido si se ponen los medios necesarios.

III.4. DIMENSIÓN CULTURAL Y ORGANIZATIVA

La idea rectora en este caso es que, más allá de la renovación de la atención en la seguridad marítima que sigue -efímeramente- a cada catástrofe mayor, se le dé un interés constante a esta cuestión de interés mayor, promoviendo una verdadera “cultura de la seguridad”.

Varios aspectos han llamado la atención del grupo de trabajo.

III.4.1 Investigación, experimentación, innovación

La primera se refiere a la mejora de los conocimientos referidos a la seguridad marítima:

- en la concepción misma de la construcción de buques, especialmente aquellos que deberán transportar mercancías de riesgo, a partir de un principio general de redoblamiento de los equipamientos de seguridad: doble propulsión, doble sistema de intervención, etc.... En relación, más particularmente, al asunto de los buques de simple o doble casco, la diversidad de las observaciones formuladas por los socios de la RTA demuestra que es aún necesario profundizar las investigaciones al respecto.

- en la rastreabilidad de las cargas transportadas, de manera que los riesgos potenciales sean inmediatamente evaluados en caso de siniestro,
- en el seguimiento de la deriva de las capas (estudio de las corrientes, boyas de localizaciones, etc.),
- en el análisis de los productos, de los riesgos correspondientes y, en consecuencia, de los tratamientos a seguir, con la creación de un banco de datos de alto nivel científico;
- en la conducción de las técnicas de recogida de los residuos en el mar que mostraron su eficacia en los naufragios del *Erika* y del *Prestige*, especialmente en la recogida de fuel desde embarcaciones dedicadas a otras actividades, por medio de adecuadas adaptaciones, el entrenamiento de equipos (especialmente para los pescadores) y sus indemnizaciones diarias en caso de movilización frente a las crisis,
- en la recogida, incluida la forma mecánica, de los residuos en tierra y la limpieza de las orillas,
- en la gestión de los equipos movilizados, en particular, en lo que concierne al conjunto de voluntarios,
- en la manera de informar a las poblaciones sobre el curso de los siniestros,
- en la elección de los sitios de almacenaje de los desechos recogidos y en la de los modos de eliminación que deben ser favorecidos;
- en los métodos de estimación de los daños y perjuicios sufridos,
- en el conocimiento del estado ecológico de los litorales a partir de inventarios que deben ser elaborados y mantenidos actualizados, con el objeto de su “restauración” después de un siniestro.

III.4.2. Planes de prevención y de intervención

Si bien, de una crisis a otra se manifiestan progresos, la impresión general sigue siendo que sigue existiendo de una gran improvisación ante los acontecimientos.

Aunque no todos los acontecimientos pueden ser previstos, de acuerdo con los Planes de prevención e intervención prescritos en las normativas de tipo SEVESO frente a los riesgos industriales, una planificación y una coordinación de los distintos protagonistas deberían ponerse en marcha bajo la responsabilidad de los Estados miembros. Eso incluye la conducta a seguir (¡y a mantener!), particularmente, en relación a la elección de los lugares de refugio, así como la estructuración a definir en las cadenas jerárquicas y de responsabilidad entre las distintas autoridades competentes.

En este marco, la experiencia pone de manifiesto que es indispensable introducir una mayor agilidad en el arranque y también en la ejecución de los planes de intervención, para no castigar durante más tiempo la actividad de las zonas siniestradas.

Sobre todos estos temas los socios-profesionales de la RTA piensan que un programa ambicioso de estudios debe ser fijado por la Unión Europea y los Estados miembros con financiaciones consecuentes.... aunque de montantes relativamente modestos respecto al coste final de las catástrofes sufridas.

Con este fin, el grupo de trabajo subraya la necesidad de establecer o profundizar en las gestiones de cooperación entre los Estados y los intercambios de experiencias entre zonas marítimas y afirma su interés ante la misión de peritaje iniciada por la CRPM (conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de Europa) en el marco del programa INTERREG III B espacio atlántico⁸

III.4.3. La asociación de las poblaciones y de los profesionales afectados

La seguridad marítima no es sólo un asunto de los poderes públicos centrales. A escala regional, debe ser prevista también una planificación de intervención en caso de crisis. Las poblaciones afectadas, por medio de las autoridades locales y de las asociaciones especializadas, las asociaciones profesionales, por medio de sus organizaciones respectivas, deben ser integradas en estos planes de intervención, tanto en lo que se refiere a la transparencia de la información como a la movilización de las competencias y buenas voluntades.

No obstante, un reclutamiento riguroso de dos voluntarios y una formación previa adaptada, son indispensables en la medida en que los residuos recogidos pueden ser nocivos y también porque la acción de los voluntarios puede a veces, por inexperiencia, perturbar el trabajo de los profesionales y acentuar los daños (enterramiento de las pelotillas de fuel, falta de selección de los residuos por ejemplo...).

Los socios-profesionales de la RTA con el apoyo de su redes respectivas, están dispuestos a asociarse para la definición de un código “de buena conducta” que debe tenerse en caso de siniestro. Sin olvidar que ellos consideran su compromiso prioritario en lo que concierne a las medidas de prevención.

⁸ véase primer acta presentada al seminario sobre la cooperación interregional en materia de seguridad marítima de Poitiers en octubre 2004

ANEXOS

1. LISTA DE LAS PONENCIAS Y DE LOS EXPERTOS CONSULTADOS

El grupo de trabajo quiere agradecer a todos los expertos que han aceptado aportar sus conocimientos a este estudio. Se deja constancia que las opiniones expresadas en el informe, son de exclusiva responsabilidad de los socios de la RTA.

Lista de las ponencias de los grupos de trabajo sobre la seguridad marítima

- 15 marzo 2004 Santiago de Compostela
Ponencia del Profesor Manuel VARELA LAFUENTE
Universidad de Vigo
Temática: « Seguridad marítima : riesgo y responsabilidad »
- 28 junio 2004 Bilbao
Ponencia de M. Marcel-Yves LE GARREC
Secretario general del Puerto Autónomo de Burdeos
Temática: « Los puertos refugio »
- 1^{er} octubre 2004 Lisboa
Ponencia de M. Michel GIRIN
Director del CEDRE (Centro de estudios y de experimentaciones sobre
las contaminaciones accidentales de las aguas)
Temática: « Experiencias de los naufragios del *Erika* y del *Prestige* »
- Ponencia de M. Joachim MENZE
Agencia europea de seguridad marítima (AESM)
Temática: Presentación del rol y de los cometidos de la AESM
- 10 enero 2005 Cardiff
Ponencia de M. Jean-Christophe HATTENVILLE
Director Comercial del Puerto de Brest, Cámara de comercio y de la
industria de Brest

Lista de los expertos solicitados por los socios de la RTA

CESR de Aquitaine :

Srs. FAVE et PUJO, CMA-CGM
Sr. François Xavier RUBIN DE CERVENS, Jefe del Centro de Seguridad de los Buques,
Dirección Regional de Asuntos Marítimos
Sr. Hervé LEPORS, Responsable del Servicio Marítimo e Hidrológico, Dirección
Departamental del Equipamiento de los Pirineos Atlánticos
Comandante FOLLIN, Puerto de Burdeos
Sr. Marcel-Yves LE GARREC, Secretario general del Puerto de Burdeos
Sr. Antoine VIALARD, Profesor Universidad de Burdeos-IV
Sr. Gérard COLIBEAU, CCI Puerto de Bayonne

CESR de Bretagne :

Sr. Marc MINNI, Delegado nacional de los oficiales de puerto (CGT)

CESR de Poitou-Charentes :

Sr. Henri POISSON, Director Regional de los Asuntos Marítimos Poitou-Charentes
Sr. Jean-Luc VEILLE, Director Regional Adjunto/DRAM
Sr. Franck LE MERCIER, Jefe del CSN de La Rochelle

Sr. Jacques FROISSART, Comandante del Puerto de La Rochelle/Capitanía de La Rochelle Pallice
Sr. Pascal COURTHEOUX, Comandante del Puerto Adjunto/capitanía de La Rochelle Pallice

CES de Cantabria

Mariano NAVAS y Mariano REVESTIDO, Autoridad Portuaria de Santander
Francisco LÓPEZ DORIGA y José Luis GAMBOA, Capitanía Marítima de Santander
Vice-Presidencia del Gobierno de Cantabria
Dirección Regional de Puertos

CES de Canarias :

Juan Carlos MORENO MORENO, Titular de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Canarias

CESR de Galicia :

Albino PRADA, Universidad de Vigo
José Manuel SOBRINO, Universidad de A Coruña
Manuel VARELA, Universidad de Vigo
Maria Xosé VÁSQUEZ, Universidad de Vigo
Luis SUAREZ-LLANOS, Universidad de Santiago de Compostela
Carlos MONCLUS, Xunta de Galicia

CES Vasco :

Gobierno Vasco/Governo Vasco/Eusko Jaurlaritza

Welsh Economic Forums

Ted SANGSTER, Puerto de Milford Haven, Wales

ISQ :

João EMILIO, Escola Nautica

USALGARVE/CGTP-IN :

Graco TRINDADE, Piloto de Barra, Oficial da Marinha Mercante, Sindicatos dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários, Engenheiros da Marinha Mercante e Oficiaismar
Josué MARQUES, Mestre pescador, Sindicato dos Trabalhadores do Mar do Sul

- Los administradores y colaboradores llamados

Por otra parte, los miembros del grupo de trabajo, su presidente Santiago LAGO PEÑAS, su vice-presidente Robert SANQUER, el ponente Pierre DELFAUD, desean agradecer especialmente a :

- Leticia ROIS MADARRO, encargada de los estudios, y Maïté COSNARD, Coordinadora de la red
- Los administradores y colaboradores de las instituciones socias de la RTA : Sarah KENDALL, Janick BEREL, Gilles DEPRESLE, Cécilia RONCUCCI, Carole GARRY, Angelina ARTIAGA, Etienne LAMARCHE, Agnès BRAHIM-GIRY, Martine CHAILLAT, Pilar DE LA HERA JAUDENES, Carlos VALCARCEL RODRIGUEZ, José Francisco ARMESTO PINA.

2. LISTA DE LOS CONVENIOS Y PROTOCOLOS ADOPTADOS POR LA OMI

Organización a cargo	Año	Convenio Marítimo Internacional relativo a los puertos	Acrónimo o Abreviatura
<u>BRUSSEL CONVENTION</u>	<u>1952</u>	International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships	<u>ARREST OF SEA-GOING SHIPS</u>
	<u>1957</u>	International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea going Ships, and Protocol of signature	<u>LIABILITY OF OWNERS OF SEA GOING SHIPS</u>
<u>ONU - UN</u>	<u>1982</u>	United Nations Convention On the Law Of the Sea	<u>UNCLOS</u>
<u>OMI - IMO</u>	<u>1965</u>	Convention on Facilitation of International Traffic	<u>FAL</u>
	<u>1966</u>	International Convention on Load Line sand its Protocol <u>1988</u>	<u>LL</u>
	<u>1969</u>	International Convention on Tonnage Measurement of Ships	<u>TONNAGE</u>
	<u>1969</u>	International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties	<u>INTERVENTION</u>

	<u>1969</u>	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage	<u>CLC 69</u>
	<u>1971</u>	International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage	<u>FUND 71</u>
	<u>1971</u>	Convention relating to Civil Liability to the field of Maritime Carriage of Nuclear Material	<u>NUCLEAR</u>
	<u>1971</u>	Special Trade Passengers Ships agreement	<u>STP</u>
	<u>1972</u>	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter	<u>LDC</u>
	<u>1972</u>	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions et sea	<u>COLREG</u>
	<u>1972</u>	International Convention for Safe Containers	<u>CSC</u>
<u>OMI - IMO</u>	<u>1973</u>	Protocol on Space Requirements for Special Trade Passengers Ships	<u>SPACE STP</u>
	<u>1974</u>	Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea	<u>PAL</u>

	<u>1974</u>	International Convention for the Safety of Life at Sea	<u>SOLAS</u>
	<u>1975</u>	IMO Resolution A 321 (IX) on Ship control	<u>SHIP CONTROL</u>
	<u>1976</u>	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims	<u>LLMC</u>
	<u>1978</u>	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973 as modified by the Protocol	<u>MARPOL 73/78</u>
	<u>1978</u>	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers,	<u>STCW</u>
<u>OMI-IMO</u>	<u>1979</u>	The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels,,	<u>SFV</u>
	<u>1979</u>	International Convention on Maritime Search and Rescue	<u>SAR</u>
	<u>1988</u>	Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Maritime Navigation	<u>SUA</u>
	<u>1989</u>	International Convention on Salvage	<u>SALVAGE</u>

<u>1993</u>	IMO Assembly Resolution A 741 (18) on International Safety Management Code	<u>ISM Code</u>
<u>1995</u>	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel	<u>STCW-F</u>
<u>1996</u>	International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea	<u>HNS</u>
<u>1999</u>	IMO Resolution A 882 (21) on Port State Control	<u>PORT STATE CONTROL</u>
<u>2000</u>	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances	<u>HNS PROTOCOL</u>
<u>2001</u>	International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships	<u>AFS</u>
<u>2001</u>	International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage	<u>BUNKERS</u>
<u>2002</u>	International Ship and Port Facility Security Code	<u>ISPS CODE</u>

	<u>2004</u>	Resolution IMO A 949 (23), Guidelines on Places of Refuge for Ships in need of Assistance	<u>PLACE OF REFUGE</u>
	<u>2004</u>	Wreck Removal Draft Convention,	<u>WRDC</u>
	<u>2004</u>	International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments	<u>BALLAST WATER</u>
<u>MOU</u>	<u>1982</u>	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control	<u>PARISMOU</u>
	<u>1992</u>	Latin American Agreement on Port State Control of Vessels	<u>VINA DEL MAR MOU</u>
	<u>1993</u>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia- Pacific Region	<u>TOKYOMOU</u>
	<u>1996</u>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Carribean Region	<u>CARRIBEAN MOU</u>
	<u>1997</u>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region	<u>MEDMOU</u>
	<u>1998</u>	Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region	<u>INDIAN OCEAN MOU</u>

	<u>1999</u>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the West and Central African Region	<u>WEST AND CENTRAL AFRICAN MOU</u>
<u>MOU</u>	<u>2000</u>	Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region	<u>BLACK SEA MOU</u>
<u>CNUCED - UNCTAD</u>	<u>1974</u>	United Nations Convention on a Code of conduct for Liner Conferences	<u>CODE FOR LINER CONFERENCES</u>
	<u>1980</u>	United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods	<u>MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS</u>
	<u>1986</u>	United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships	<u>REGISTRATION OF SHIPS CONVENTION</u>
	<u>1993</u>	International Convention on the Arrest of Ships	<u>ARREST OF SHIPS</u>
<u>UNCITRAL</u>	<u>1968</u>	International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 and the Protocol to amend the International Convention for the Unification of Law relating to Bills of Lading,	<u>HAGUES RULES-VISBY RULES</u>
	<u>1978</u>	United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea	<u>HAMBURG RULES</u>

	<u>1991</u>	United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade	<u>LIABILITY OF TERMINAL OPERATORS</u>
	<u>1993</u>	International Convention on Liens and Mortgages	<u>LIENS AND MORTGAGES CONVENTION</u>
OIT/ ILO	<u>1973</u>	C 137 Convention concerning the Social Repercussions of New Methods of cargo Handling in Docks	<u>DOCK WORK</u>
	<u>1976</u>	C 147 Convention concerning minimum standard in Merchant Ships	<u>MERCHANT SHIPPING</u>
	<u>1979</u>	C 152 Convention concerning Occupational Safety and Health (Dock work)	<u>OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH</u>
	<u>1987</u>	C 163 Convention concerning seafarers' welfare at Sea and in Ports	<u>SEAFARERS' WELFARE</u>

3. LISTA DE LAS NORMATIVAS Y DIRECTRICES ADOPTADAS POR LA UNIÓN EUROPEA

→ **Directive n° 76/464 du Conseil. 4 mai 1976.**

Concerne la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique de la Communauté.

→ **Résolution du Conseil. 26 juin 1978.**

Pour l'adoption d'un programme d'action des Communautés européennes en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures dans la mer.

→ **Directive n° 79/409 du Conseil. 2 avril 1979.**

Concerne la conservation des oiseaux sauvages.

Appelée « Directive oiseaux ».

Définit des Zones Spéciales de Conservation, constitutives du réseau Natura 2000.

→ **Décision de la Commission n° 80/686. 25 juin 1980.**

Relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures à la mer.

→ **Décision de la Commission n° 85/208. 25 mars 1985.**

Modifie la décision 80/686 relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures à la mer.

→ **Décision du Conseil n° 86/85. 6 mars 1986.**

Pour l'établissement d'un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses dans la mer ou dans les eaux intérieures.

→ **Décision de la Commission n° 87/144. 13 février 1987.**

Modifie la décision 80/686 relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures dans la mer.

→ **Décision du Conseil n° 88/346. 16 juin 1988.**

Modifie la décision 86/85 pour l'établissement d'un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses dans la mer ou dans les eaux intérieures.

→ **Règlement n° 613/91 du Conseil. 4 mars 1991.**

Relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté.

→ **Directive n° 92/43 du Conseil. 21 mai 1992.**

Concerne la conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvages.
Appelée « Directive habitat ».
Définit des Zones Spéciales de Conservation, constitutives du réseau Natura 2000.

→ **Règlement n° 2158/93 de la Commission. 28 juillet 1993.**

Relatif à l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires aux fins du règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil.

→ **Directive n° 93/75 du Conseil. 13 septembre 1993.**

Relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

→ **Règlement n° 2978/94 du Conseil. 21 novembre 1994.**

Concerne la mise en œuvre de la résolution A747 de l'OMI relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé.

→ **Directive n° 94/57 du Conseil. 22 novembre 1994.**

Établit des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

→ **Directive n° 94/58 du Conseil. 22 novembre 1994.**

Concerne le niveau minimal de formation des gens de mer.
(Introduit, dans le droit communautaire, les dispositions de la convention STCW de 1978)

→ **Directive n° 95/21 du Conseil. 19 juin 1995.**

Concerne l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).
(Intègre les dispositions du Mémoire de Paris dans l'ordre juridique communautaire).

→ **Directive n° 96/40 de la Commission. 25 juin 1996.**

Institue un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port.

→ **Décision de la Commission n° 96/513. 29 juillet 1996.**

Application, sur demande de la France, de l'article 5 §4 de la directive n° 93/75/CEE du Conseil relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

→ **Directive n° 97/34 de la Commission. 6 juin 1997.**

Modifie la directive n° 93/75 sur les conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

→ **Décision du Conseil. N° 98/392. 23 mars 1998.**

Concerne la conclusion par la Communauté européenne de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention.

→ **Directive n° 98/18 du Conseil. 17 mars 1998.**

Établit des normes et règles de sécurité pour les navires à passagers.

→ **Directive n° 98/25 du Conseil. 27 avril 1998.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).

(Mise à jour de la directive n° 95/21 quant aux conventions applicables en matière de contrôle ☞ inclut tous les amendements intervenus pour la convention SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78 et le Mémoire de Paris.)

→ **Directive n° 98/42 de la Commission. 19 juin 1998.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).

(Donne une nouvelle liste des navires à inspecter prioritairement)

→ **Directive n° 99/97 de la Commission. 13 décembre 1999.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).

→ **Directive n° 2000/59 du Parlement européen et du Conseil. 27 novembre 2000.**

Concerne les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

(Possibilité de retenir un navire qui soit ne certifie pas qu'il a déposé ses déchets et résidus dans le port, soit qui n'atteste pas qu'il a la capacité d'aller au port suivant pour le faire. Objectif : réduire le nombre de situations de dégazage sauvage.)

→ **Décision du Parlement européen et du Conseil. N° 2850/2000. 20 décembre 2000.**

Établit un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle.

→ **Directive n° 2001/25 du Parlement européen et du Conseil. 4 avril 2001.**

Concerne le niveau minimal de formation des gens de mer et la délivrance de leurs titres.

→ **Décision du Conseil. N° 2001/792. 23 octobre 2001.**

Institue un mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des interventions de secours relevant de la protection civile.

→ **Directive n° 2001/96 du Parlement européen et du Conseil. 4 décembre 2001.**

Établit des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers.

→ **Directive n° 2001/105 du Parlement européen et du Conseil. 10 décembre 2001.**

Modifie la directive n° 94/57 du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

(Renforce l'encadrement des sociétés de classification en introduisant une procédure de suspension ou de retrait de l'agrément par la Commission.)

→ **Directive n° 2001/106 du Parlement européen et du Conseil. 19 décembre 2001.**

Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port).

(Obligation pour les États membres d'inspecter certaines catégories de navires présentant des risques importants et de refuser l'accès à leurs ports des navires ayant été immobilisés à deux reprises, au cours des deux années précédentes, pour manquement aux règles de sécurité.)

→ **Règlement n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil. 18 février 2002.**

Relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abroge le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil.

→ **Directive n° 2002/25 de la Commission. 5 mars 2002.**

Modifie la directive n° 98/18 du Conseil établissant des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers.

→ **Décision de la Commission. N° 2002/221. 14 mars 2002.**

Modifie la décision n° 96/587 relative à la publication de la liste des organismes agréés qui ont été notifiés par les États membres conformément à la directive n° 94/57 du Conseil.

→ **Règlement n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil. 27 juin 2002.**

Institue une Agence européenne pour la sécurité maritime.

→ **Directive n° 2002/59 du Parlement européen et du Conseil. 27 juin 2002.**

Relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'informations, et abroge la directive n° 93/75 du Conseil.

Relative aux lieux de refuge : demande aux États membres d'établir des plans-types.

→ **Décision du Conseil. N° 2002/762. 19 septembre 2002.**

Autorise les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer.

→ **Règlement n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil. 5 novembre 2002.**

Institue un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifie les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (pour y inclure des références au COSS).

→ **Directive n° 2002/84 du Parlement européen et du Conseil. 5 novembre 2002.**

Porte modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires.

→ **Règlement n° 2012/2002 du Conseil. 11 novembre 2002.**

Institue le Fonds de solidarité de l'Union Européenne.

(Objectif : permettre à la Communauté de répondre de façon rapide, efficace et souple à des situations d'urgence).

→ **Décision du Conseil. N° 2002/971. 18 novembre 2002.**

Autorise les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS), ou à y adhérer.

→ **Règlement n° 782/2003 du Parlement européen et du Conseil. 14 avril 2003.**

Interdit les composés organostanniques sur les navires.

→ **Règlement n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil. 22 juillet 2003.**

Modifie le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.

→ **Directive n° 2003/103 du Parlement européen et du Conseil. 17 novembre 2003.**

Modifie la directive n° 2001/25 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

→ **Décision du Conseil. N° 2004/246. 2 mars 2004.**

Autorise les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorise l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence.

→ **Règlement n° 415/2004 de la Commission. 5 mars 2004.**

Modifie le règlement n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires.

→ **Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil. 31 mars 2004.**

Relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

→ **Règlement n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil. 21 avril 2004.**

Relatif au changement de registre des navires de charge et des navires à passagers à l'intérieur de la Communauté, et abroge le règlement n° 613/31 du Conseil.

4. CUESTIONARIO DIRIGIDO A LAS REGIONES MARÍTIMAS DE LA RTA

1. PREVENCIÓN : APLICACIÓN DE LA LEGISLACIÓN Y EVOLUCIÓN

1.1. Aplicación de la legislación para la Seguridad del tráfico marítimo

- **En su país, de las directivas europeas**
 - el control de los buques
 - la vigilancia del tráfico marítimo
 - lucha contra la limpieza ilícita de los fondos
 - la identificación de los puertos o bahías de refugio para los buques en dificultades

- **En su región, de la reglamentación nacional (eventualmente de la reglamentación regional)**
 - el control de los buques
 - la vigilancia del tráfico marítimo
 - lucha contra la limpieza ilícita de los fondos
 - la identificación de los puertos o bahías de refugio para los buques en dificultades
 - los contenciosos judiciales en curso

1.2. Las mejoras necesarias

- nacionales
- regionales

Para cada punto: ¿Cuáles son las insuficiencias? ¿Cuáles son los mecanismos o normativas que faltan? ¿Cuáles son los costes suplementarios que deben preverse y quién debe asumirlos?

1.3. ¿Otros mecanismos de prevención?

- pertinencia de los criterios de clasificación aplicable a las sociedades de clasificación
- pertinencia del doble casco
- cualificación y formación del personal
- ...

2. GESTIÓN DE LOS SINIESTROS

2.1. Autoridades competentes

Precisar las competencias de cada interventor en la gestión de un siniestro:

- Estado
- Región
- Colectividades locales
- Actores socio-profesionales

2.2. Mecanismos puestos en marcha durante los naufragios o durante las limpiezas ilícitas de los fondos de los petroleros

Estudio de caso de las intervenciones durante los naufragios o durante las limpiezas ilícitas de los fondos de los petroleros: ¿cómo se ha organizado en su región?

- los mecanismos existentes y su aplicación
- fuerzas / debilidades
- ¿Cuáles son las coordinaciones interregionales o transnacionales?

2.3. Las mejoras y las clarificaciones

Propuestas:

- ventajas
- insuficiencias
- investigaciones y procesos que poner en marcha
- ¿cuáles son los costes suplementarios que deben preverse y quién debe asumirlos?

3. LAS INDEMNIZACIONES Y LAS REPARACIONES

3.1. Procedimientos seguidos, organización

- FIPOL
- Nacional
- Regional

3.2. Indemnizaciones obtenidas

- Comparativo/requerido
- Daños indemnizados, no indemnizados particularmente vinculados con los recursos
- Plazos

3.3. Propuestas

- Efectos esperados
- Procedimientos
- Recursos

Anexo

Situación de los accidentes marítimos y estimación de las limpiezas ilícitas de los fondos

1. Accidentes y naufragios marítimos que han afectado su región

- Fecha
- Nombre del buque carguero
- Contexto y razones de la catástrofe:
- Productos derramados:
- Toneladas vertidas en el mar:
- Daños causados:
- Estimación de los costes (si es posible)

2. Estimación de las limpiezas ilícitas de los fondos en su región y coste para la colectividad

5. BIBLIOGRAFÍA

Principales documentos utilizados por el Ponente:

- ⇒ Assemblée Nationale (France) : **Rapport sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux et polluants et l'évaluation de leur efficacité**, 10 juillet 2003, Assemblée Nationale, Paris.
- ⇒ BELLAYER-ROILLE : **Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne**, 2000,
- ⇒ Centre de Recherche et de Documentation Européenne de l'Université Montesquieu-Bordeaux IV : **L'Europe des Transports**, actes du colloque, octobre 2004 Bordeaux-Agen (France) à paraître (2005) Documentation Française (Paris)
- ⇒ Conférence des Régions Périphériques Maritime d'Europe (CRPM) : **Rapport de la Mission d'Expertise sur la coopération transnationale en matière de sécurité maritime**, novembre 2004, Rennes
- ⇒ Conseil Économique et Social Européen : **La sécurité maritime**, cahiers du CES 2003 Bruxelles
- ⇒ CES d'Aquitaine : **la pollution du Prestige Aquitaine un an après**, juin 2004, CESR Bordeaux
- ⇒ CESR des Pays de la Loire : **les conséquences économiques et environnementales de la marée noire**, décembre 2000, CESR Nantes
- ⇒ LE GARREC Marcel-Yves : **L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires**, communication aux 3èmes rencontres juridiques des Affaires maritimes (2003), Port autonome de Bordeaux
- ⇒ VIALARD Antoine : **Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?** communication devant l'Association française du droit maritime, avril 2003.

Principales sitios web consultados :

- ⇒ Asociación francesa de los Comandantes de navío (AFCAN)
- ⇒ Asociación francesa de Derecho Marítimo (AFDM)
- ⇒ Comisión Europea (EUROPA)
- ⇒ Fondo internacional para la contaminación por hidrocarburos (FIPOL)
- ⇒ Organización Marítima Internacional (OMI-IMO)