



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Reportaje de Prensa PLADESEMAPESGA: Juicio Prestige Día 22 de Noviembre de 2012

[Estudio complemento reportaje_prensa_JuicioPrestige_hasta_el_Dia_22_de_Noviembre_de_2012](#)

El Director General de la Marina Mercante " no estuvo diligente " en la toma de decisiones.

La " decisión política " se contempla en las Directrices de la Organización Marítima Internacional con el fin de evaluar las ventajas o riesgos. El Subdirector General de Seguridad, Tráfico y Lucha Contra la Contaminación y Director Ejecutivo de Operaciones en la Mar se ha convertido " en pieza clave " para resolver todo el entramado del Prestige.

Actualmente ocupa el cargo de Consejero Técnico de Medio Ambiente en la Capitanía Marítima de Tenerife.

El ordenamiento jurídico nacional e internacional " reconocía y reconoce " la posibilidad de embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo producido, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera del Estado ribereño competente.

De esa forma, las autoridades marítimas pueden conocer de forma inmediata y precisa las circunstancias en que se desarrolla una emergencia marítima y su posible evolución, dado que tal información se constituye en el elemento fundamental para la toma de decisiones en situaciones críticas, especialmente cuando de tales circunstancias puedan desprenderse consecuencias para la vida humana, el medio ambiente marino y el interés general.

Permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa.

Resolución A.949 (23)

Adoptada el 5 de diciembre de 2003
(Punto 17 del orden del día)

DIRECTRICES RELATIVAS A LOS LUGARES DE REFUGIO PARA LOS BUQUES NECESITADOS DE ASISTENCIA

1.7 Por ello, permitir el acceso a un lugar de refugio puede implicar una

decisión política que solamente pueda tomarse después de estudiar cada caso individualmente, sopesando por un lado las ventajas que esa acción puede reportar al buque afectado y al medio ambiente y, por otro, el riesgo que supone para el medio ambiente el hecho de que ese buque se encuentre cerca de la costa.

Finalidad de las Directrices

1.12 La finalidad de las presentes Directrices es brindar tanto a los Gobiernos Miembros como a los capitanes, las compañías (en particular en el marco del Código IGS y de los procedimientos derivados de éste) y los salvadores un marco que les permita responder eficazmente y de manera tal que, en una situación determinada, los esfuerzos del capitán y de la compañía naviera afectada y los de las autoridades gubernamentales pertinentes sean complementarios.

En particular, se ha intentado ofrecer un marco común para evaluar la situación de los buques necesitados de asistencia.

Evaluación de la situación

2.1 El capitán, con la asistencia de la compañía y/o del salvador si es necesario, debe indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia.

Medidas de respuesta

2.7 A reserva de la autorización previa del Estado ribereño, si es necesaria, el capitán y la compañía naviera interesada deben tomar cualesquiera medidas de respuesta necesarias, tales como la firma de un contrato de salvamento o de remolque o cualquier otra prestación de servicio destinada a remediar la situación del buque.

Procedimientos de notificación

2.9 Los procedimientos de notificación deben ajustarse a los procedimientos establecidos en el sistema de gestión de la seguridad del buque en cuestión, con arreglo a las disposiciones del Código IGS o de la resolución A.852(20), relativa a las Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo, según corresponda.

3.1 De conformidad con el derecho internacional, el Estado ribereño puede exigir al capitán o a la compañía del buque que tomen, dentro de un plazo determinado, las medidas apropiadas para que cese una amenaza de peligro.

En caso de omisión o en situaciones de emergencia, el Estado ribereño puede

hacer uso de su autoridad adoptando las medidas de respuesta que exija la amenaza.

3.2 Es importante, por tanto, que los Estados ribereños establezcan procedimientos para resolver estas cuestiones, aun en los casos en que no haya un problema real de daños y/o contaminación.

"Todo Estado Parte, al dictar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general."

BOE núm. 26 Miércoles 30 enero 2008 5457

MINISTERIO DE FOMENTO

1544 ORDEN FOM/93/2008, de 23 enero, por la que se regula la composición y funciones, de los equipos de evaluación ante emergencias marítimas.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, atribuye al Ministerio de Fomento, las competencias relativas a la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, al salvamento marítimo y a la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, que ejerce a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

A los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio marino, el artículo 112 de la ley de puertos del Estado y de la marina mercante, permite al actual Ministerio de Fomento, a través de las capitanías marítimas, visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo, apresar, iniciar procedimientos judiciales y, en general, adoptar las medidas que se estimen necesarias respecto a buques que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos, siempre que se que se encuentre navegando, parado o en cualquier otra condición.

2. Cualesquiera que comprometan la seguridad de la navegación, como los fallos

que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, instalaciones de producción de electricidad o los equipos de navegación o comunicación.

3. Los que ocasionen o puedan ocasionar riesgos de contaminación de las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como los regulados en el Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos de 1969 y en el Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos de 1973.

4. Aquellos de los que se derive la existencia de contenedores o bultos a la deriva observados en la mar así como, en su caso, los relativos a las actuaciones en las zonas costeras en el ámbito de los planes de contingencias correspondientes.

5. Cualesquiera otros que afecten o puedan afectar a la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 3. Atribuciones de los jefes de equipo.

1. En el ejercicio de sus funciones, el jefe del equipo de evaluación tendrá consideración de autoridad pública.

2. A bordo del buque, en situación de emergencia, el jefe del equipo de evaluación representará a la autoridad marítima española ante el capitán del buque.

Artículo 4. Dependencia funcional.

Los equipos de evaluación estarán, en todo momento, a las órdenes del capitán marítimo responsable del área geográfica en la que tenga lugar la emergencia, sin perjuicio de las instrucciones que, en su caso, pueda dictar el Director General de la Marina Mercante o, por delegación de éste, el Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, y con independencia de su actuación por propia iniciativa si las condiciones de urgencia de la emergencia así lo exigen.

Artículo 5. Funciones.

Los equipos de evaluación estarán disponibles para ser movilizados las 24 horas del día, todos los días del año y sus funciones serán las siguientes:

1. Informar y asesorar al capitán marítimo responsable de las aguas en la que tenga lugar la situación de emergencia y así como, en su caso, a la Dirección

General de la Marina Mercante, directamente o a través del Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, **respecto de la condición de la avería o de riesgo en que se encuentre el buque involucrado en el incidente o accidente o sobre las características y evolución de la contaminación y sobre las medidas adoptadas y sus resultados.**

Para ello, realizarán todas las actuaciones necesarias, incluido, en su caso, el acceso al buque o el sobrevuelo de las aguas o zonas contaminadas, que permitan la obtención, en forma presencial, de la máxima cantidad de información y su adecuada valoración.

2. Evaluar las medidas que se puedan adoptar, de acuerdo con la situación del buque, de su carga, del tipo de contaminante, su cantidad y extensión superficial sobre las aguas contaminadas, y de otros elementos, para encuentren en las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

El Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, lleva a cabo la transposición de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. En el artículo 19, referido a las medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar, **reconoce la posibilidad de embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo producido, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera del Estado ribereño competente.**

De esa forma, las autoridades marítimas pueden conocer de forma inmediata y precisa las circunstancias en que se desarrolla una emergencia marítima y su posible evolución, dado que tal información se constituye en el elemento fundamental para la toma de decisiones en situaciones críticas, especialmente cuando de tales circunstancias puedan desprenderse consecuencias para la vida humana, el medio ambiente marino y el interés general.

No obstante, frente a la importancia de disponer de dicha información, frecuentemente la administración marítima se encuentra con la dificultad de conocer con la máxima exactitud y veracidad el tipo de emergencia que se ha producido a bordo de un buque u originada por el mismo, y esto es debido no sólo a su complejidad o extensión, sino también por el medio físico en que se produce, la mar, y a las condiciones meteorológicas reinantes, generalmente adversas.

Todas estas razones hacen aconsejable que la emergencia deba ser evaluada desde el propio lugar en donde se haya originado es decir, desde el buque y en las aguas marítimas o costeras afectadas.

Para dar cumplimiento a lo anterior y conforme a la habilitación normativa contenida en la disposición final segunda del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, se hace necesaria la regulación de la naturaleza, composición y procedimientos de actuación de los equipos de evaluación previstos dicho real decreto, de tal forma que, en situaciones de emergencia por incidentes o accidentes en la mar, además de asesorar al capitán del buque, permiten a la administración marítima, tanto central como periférica, disponer de información real, inmediata y precisa sobre las condiciones del buque, el desarrollo de la emergencia y de su posible evolución, facilitándose así la adopción de las decisiones y medidas más eficaces para su resolución.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. Objeto.

Esta orden tiene por objeto establecer la composición y funciones de los equipos de evaluación contemplados en el artículo 19 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, así como la formación técnica de las personas que los integren.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Esta orden se aplicará a los equipos de evaluación movilizados para actuar en casos de accidentes o incidentes ocurridos en las aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes supuestos:

1. Abordajes, varadas, daños, incendios, fallos o averías, inundaciones, alteración en la debida estiba de la carga, o defectos en el casco o fallos estructurales, que afecten a la seguridad de cualquier buque civil, artefacto o plataforma, cualquiera que sea su tipo, tamaño o nacio- reducir o minimizar los riesgos inherentes al incidente o accidente.
3. Asesorar al capitán del buque para la adopción de las decisiones mas apropiadas.
4. Comprobar que el capitán del buque cumple las órdenes e instrucciones dictadas por el capitán marítimo o por el Director General de la Marina Mercante en relación con lo dispuesto en el artículo 19.2 a), b) y d) del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, o, en su caso, instar a su cumplimiento.
5. Ejecutar cualquier otra medida ordenada por el Director General de la Marina Mercante o por el capitán marítimo responsable de la dirección de la emergencia. En ningún momento el equipo de evaluación sustituirá al capitán

del buque en sus funciones.

6. Efectuar el seguimiento de las operaciones de salvamento realizadas por las empresas especializadas contratadas por los navieros y comprobar que dichas operaciones se realizan de acuerdo con el plan presentado por la empresa y aprobado por la autoridad marítima competente o el establecido por esta.

7. Aportar cuanta información le requiera la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, relativa a los datos obtenidos en su estancia a bordo o en el lugar de la emergencia.

8. Emitir un informe de la actuación desarrollada.

Acerca de: la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 . con más de 9.700 socios y formada por personas físicas, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca, que comparten el interés y la inquietud por el entorno del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. Cuya presencia en Internet queda reflejada en: www.pladesemapesga.com y www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com