

## SEGURIDAD MARITIMA EN LA UNION EUROPEA Y PREVENCIÓN

Fernando González Laxe  
Director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos  
Universidade da Coruña

Después de la catástrofe del *Erika*, la Comisión Europea decidió la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, cuya misión consistía en suministrar a los Estados Miembros y a la Comisión la ayuda técnica y científica necesaria para mejorar el nivel de las normas en materia de seguridad marítima, vigilar que su aplicación fuera uniforme en Europa y promover su difusión en el mundo.

No obstante, y a pesar de estos voluntariosos deseos, no fue hasta pasado el accidente del *Prestige* cuando fueron conocidas las nominaciones de los Estados Miembros para convocar la reunión inaugural del consejo de administración de la citada agencia; y todavía, a día de hoy, no tenemos constancia de dónde se ubicará y quién será el director ejecutivo y su plan de acción. Ello no impide que la comisaria europea de Transportes y Energía pueda afirmar que “la Comisión hará todo lo que esté en su poder para dotar a esta agencia de toda su operatividad y en el menor plazo posible”. De ahí nuestra primera sorpresa ante tanta declaración ampulosa y falta de compromiso.

Sí estaban claros, después del accidente del *Erika*, los objetivos estratégicos de la agencia, sus necesidades de una cooperación sostenida en este campo de actuación con los servicios competentes de los Estados Miembros y de la Comisión, y la definición de los mecanismos de prevención de la contaminación causados por los barcos. También estaba nítido que las prioridades de la Agencia de Seguridad Marítima Europea incluían como objetivos:

- La designación de espacios de refugio y escenarios de utilización en caso de urgencia
- La asistencia a los oficiales de control del Estado del puerto, el análisis de los datos, la asistencia en el marco del Memorándum de París, la visita a los países miembros y asistencia a países candidatos
- La vigilancia de las sociedades de clasificación
- La puesta a disposición y difusión de métodos y técnicas posibles de descontaminación en mar, en condiciones meteorológicas difíciles, y el desarrollo de escenarios posibles para luchar contra los distintos tipos de contaminación marina
- Seguimiento de la formación y de la cualificación técnica

La revisión de lo acontecido por mor de la catástrofe del *Prestige* y sus efectos sobre la geografía gallega ha puesto de manifiesto la lentitud europea a la hora de implantar y desarrollar los acuerdos políticos suscritos por los Gobiernos y una carencia absoluta de sensibilidad ante los desarrollos de políticas de prevención una vez pasados los impactos inmediatos procedentes de un accidente.

El retraso en la constitución de la agencia y la laxitud en la formulación de medidas y dispositivos de prevención y desarrollo de técnicas para luchar de forma rápida y eficiente contra la contaminación marina fue ostensible estos últimos días en las playas y costas gallegas.

Otra de las lecciones es la relativa a la existencia y dotación de infraestructuras portuarias para responder a condiciones y accidentes externos. Nuestros puertos, además de buscar su eficacia económica, reducir costes y promover la intermodalidad, ¿poseen medios de seguridad?, ¿están desarrollados los mecanismos para que el acuerdo y colaboración entre cargueros y transportistas pueda garantizar que no queden afectados ni el comercio ni el transporte?, ¿poseen medios para excluir a barcos dudosos y transporte de mercancías peligrosas de su tránsito cercano a las costas?

Ciertos expertos estiman que accidentes como los del *Erika* y el *Prestige* no son debidos a la fatalidad, ni a errores humanos, sino que responden al principio de utilizar como frontispicio económico el de siempre lo menos caro; y, en consecuencia, al no existir reglamentaciones estrictas en lo que concierne a las condiciones de los transportes, los mecanismos de control y las reglas de competencia poco transparentes, los Gobiernos tardan en ratificar las convenciones marítimas y dejan pasar mucho tiempo hasta que entran en vigor.

Los puertos no disponen de medios de control y de mecanismos de acción en el mar, con lo que se sienten huérfanos al proteger su zona de intervención e influencia. Por eso, no sería descabellado que entre las nuevas funciones y objetivos que presenten los próximos años se encuentren aquellos dispositivos de

prevención adecuados para responder de manera inmediata a los nuevos escenarios de un mayor tráfico de mercancías peligrosas y una mayor atención al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y prevención marítima.

En suma, después de los accidentes del *Erika* y el *Prestige* todavía seguimos preguntándonos sobre la eficacia de los planes teóricos existentes, sobre las dificultades de funcionamiento, sobre los procedimientos indemnizatorios y sobre los problemas que presentan la acogida de una embarcación en dificultades, o sea, la existencia de puertos refugio, lugares de refugio o puertos apropiados.

Los Estados preocupados por salvaguardar el medio ambiente y la seguridad de las sociedades ribereñas tratan de cerrar los puertos a todo buque portador de una avería y, sobre todo, a los petroleros y portadores de productos tóxicos y contaminantes. Si bien esta decisión parece lógica, también debemos manifestar asombro, porque si la adoptáramos (sobre la base de evitar todo riesgo de contaminación), esos puertos no servirán de acogida y quedarían excluidos de los circuitos marítimos, con el consiguiente perjuicio económico para el hinterland correspondiente. Es preciso elaborar una verdadera política de seguridad marítima que contemple medidas legislativas y reglamentarias, así como tener las competencias necesarias para la intervención en alta mar cuando se presente un barco con peligro grave.

Se debe buscar y asegurar la coherencia de las acciones en el mar, en la que las Administraciones públicas y las Autoridades Portuarias puedan determinar las medidas de seguridad; y poder establecer y conciliar los intereses de la seguridad de la navegación y los de los puertos.

Esta concertación entre diferentes autoridades permitirá determinar los distintos factores de las decisiones y adoptar la solución más adecuada en cada momento. En consecuencia, conviene resolver el problema de las instalaciones portuarias, la designación de lugares refugio, y debe ser inadmisibles que un barco en dificultad sea empujado hacia el mar, que es patrimonio de la humanidad y no de una empresa específica.

Esperemos que tantas interrogaciones y cuestiones están concretadas urgentemente, antes de esperar un nuevo accidente.