

Nuevos Planteamientos Jurídicos sobre la Seguridad Marítima en España tras el Caso Prestige

DR. FRANCISCO JAVIER SANZ LARRUGA
Profesor Titular de Derecho Administrativo
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

INTRODUCCIÓN.

Cuando ya se han cumplido más de dos años de la catástrofe ocasionada por el hundimiento del buque *Prestige*, a 130 millas de la costa de Galicia, cabe preguntarse si, desde entonces, se ha avanzado algo en el campo de la seguridad marítima y qué medidas deberían adoptarse, en su caso, para evitar otro suceso como aquel que conmocionó la entera sociedad española y aún buena parte de la sociedad internacional durante mucho tiempo. No en vano, ha sido una constante histórica y universal que en este terreno de la seguridad marítima y, más concretamente, en la Política y en el Derecho marítimos, se ha producido un claro efecto de *acción-reacción*, por el cual, a una gran catástrofe ecológica originada por buques petroleros han seguido –en los casos más significativos- medidas e instrumentos normativos que han mejorado la protección ambiental del medio marino, si bien, no hasta el punto –como es palmario- de hacer desaparecer todos los riesgos.

En efecto, tras muchas de las más importantes normas jurídicas, nacionales e internacionales, sobre prevención de la contaminación marina por hidrocarburos hay tristes y espectaculares episodios de mareas negras. Así, por ejemplo, después del naufragio del petrolero *Torrey Canyon*, que vertió 860.000 barriles (107.000 toneladas) de petróleo frente a las costas de Cornualles (Inglaterra), en 1967, se pusieron en marcha, bajo los auspicios de la *Organización Marítima Internacional* (OMI), los trabajos para la aprobación del *Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de los daños debidos a la contaminación por hidrocarburos* (firmado en Londres el 29 de noviembre de 1969). Por su parte, el accidente del *Exxon Valdez* acontecido en las costas de Alaska, más de veinte años después, en 1989, con un vertido de 240.000 barriles (40.000 toneladas), fue el revulsivo en la sociedad norteamericana que propició la aprobación de la *Oil Pollution Act* de 18 de agosto de 1990, una de las normativas nacionales más exigentes del mundo sobre el control del tráfico marítimo de hidrocarburos. Más recientemente, a raíz del accidente del buque *Erika*, ocurrido en las costas francesas, en diciembre de 1999, la Unión Europea inició un proceso de refortalecimiento de la política de seguridad marítima en el ámbito comunitario con las medidas recogidas en los llamados *paquetes Erika I y Erika II*, que ha culminado, entre otras manifestaciones, en la creación y puesta en marcha de la *Agencia Europea de Seguridad Marítima*.

Pues bien, tras el *Prestige*, ¿puede afirmarse que se ha producido mejoras en la prevención de eventos similares que, tozudamente, vienen castigando en nuestro país el litoral gallego? Desde luego la sociedad, que tan masivamente reaccionó con un despliegue de solidaria ayuda, los reclama con urgencia. Pero somos conscientes de que el problema no se resuelve con fórmulas simplistas, ni con medidas unilaterales. Nuestra estrecha dependencia energética del petróleo, la lógica empresarial del transporte marítimo que busca economizar gastos a costa de la seguridad, la débil ordenación internacional del Derecho del Mar, son entre otros muchos, factores que ponen en jaque los crecientes valores ambientales y aun la tranquilidad y el sustento de los pueblos que dependen más directamente del litoral.

Con una simbólica presentación, a modo de decálogo, se exponen a continuación algunas tesis o propuestas –necesariamente sintetizadas- que, a nuestro juicio, deberían orientar las futuras actuaciones en esta materia. Partiendo de la formación y dedicación jurídicas de los autores, se inciden en las medidas de esta naturaleza, sin desconocer que, en íntima relación con éstas, hay muchas otras soluciones técnicas, económicas, etc. que deben aplicarse armonizadamente. En cualquier caso, se trata de un largo y apasionante capítulo de la “lucha por el Derecho”.

PRIMERA TESIS: SOBRE LAS LIMITACIONES DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y DEL VIGENTE DERECHO INTERNACIONAL DEL MAR. SU NECESARIA REVISIÓN.

SEGUNDA TESIS: SOBRE LA OPORTUNA REESTRUCTURACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN JURÍDICO-ADMINISTRATIVA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN ESPAÑA: HACIA UN MAYOR PROTAGONISMO DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y LA MEJORA DE LOS MECANISMOS DE COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN.

TERCERA TESIS: SOBRE LA RECONDUCCIÓN DEL TÍTULO COMPETENCIAL DE MARINA MERCANTE EN CASO DE CONTAMINACIÓN ACCIDENTAL: LA FUERZA EXPANSIVA DE LA PROTECCIÓN CIVIL Y LA CONVENIENCIA DE UN MANDO ÚNICO.

CUARTA TESIS: SOBRE LA IMPORTANCIA DE ALGUNAS MEDIDAS PREVENTIVAS: LA DECLARACIÓN DE ÁREAS MARÍTIMAS ESPECIALMENTE SENSIBLES, EL CONTROL DE LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN, Y LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA.

QUINTA TESIS: SOBRE EL DISPOSITIVO DE RESPUESTA ANTE LA CONTAMINACIÓN CATASTRÓFICA: LA MEJORA DEL VIGENTE PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS Y LA INTRODUCCIÓN DE UNA PREVIA “DECLARACIÓN JURÍDICA DE EMERGENCIA”.

SEXTA TESIS: SOBRE LA NECESIDAD DE ESTABLECER UNA ESTRUCTURA PERMANENTE CIENTÍFICO-TÉCNICA DE APOYO A LAS DECISIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD MARÍTIMA. LA INCORPORACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE GESTIÓN DE RIESGOS.

SÉPTIMA TESIS: SOBRE LA DETERMINACIÓN DE LOS LUGARES Y PUERTOS DE REFUGIO. REFLEXIONES CRÍTICAS A LA REGULACIÓN VIGENTE EN ESPAÑA.

OCTAVA TESIS: SOBRE LA MEJORA DE LOS PROCEDIMIENTOS Y MECANISMOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL. LA CREACIÓN DE ÓRGANOS JUDICIALES ESPECIALIZADOS.

NOVENA TESIS: SOBRE LAS MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE REPARACIÓN Y RESARCIMIENTO DE LOS DAÑOS. LA APORTACIÓN DEL “ESTADO SOCIAL” Y EL PRINCIPIO DE SOLIDARIDAD SOCIAL.

DÉCIMA TESIS: SOBRE LA CONVENIENCIA DE UN SISTEMA DE INVESTIGACIÓN PÚBLICA E INDEPENDIENTE DE LA GESTIÓN DE LAS CATÁSTROFES MARÍTIMAS: “APRENDER DE LOS ERRORES”.