

CONTAMINACION MARINA ACCIDENTAL ESTUDIO PARA LA APLICACION DE ACCIONES CORRECTORAS

(1) OBJETO

La catástrofe del Prestige,

debe servir como punto de referencia para acometer **con caracter de urgencia** las acciones o medidas correctoras precisas para **la protección del medio ambiente marino**.

Conviene recordar lo manifestado por el Almirante Silva Cardoso, en la Revista Hidromar del Instituto Hidrográfico de Portugal, en diciembre de 2002 : "**Quedó evidenciado que en el accidente del Prestige , por causa de la omisión, negligencia o ganancia de algunos, el patrimonio de millones de personas y su calidad de vida, cuando no la suya propia, pueden ser dramáticamente afectados "**.

Estas palabras, a modo de mensaje, obligan a una profunda reflexión de los responsables del mundo marítimo que deben **prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación**.

La respuesta a una contaminación accidental en la mar, requiere una programada experiencia y cualificación de los profesionales marítimos comunitarios y de la estructura directiva que están obligados a actuar en tiempo y forma.

Desde la petición de socorro del buque Prestige, España, debió activar de oficio su Plan Nacional de Contingencias.

El objeto de este estudio, no es otro que demostrar que la Orden Comunicada de 23 de febrero de 2001, por el que se aprobaba el Plan Nacional de Contingencias, era un guión perfecto para evitar una catástrofe.

La propia Orden Comunicada de 23 de febrero, en su apartado de Ejercicios Programados, obliga al cumplimiento de los ejercicios teóricos y prácticos cuyas conclusiones son susceptibles de mejoras para mejorar la respuesta de lucha anticontaminación.

(2)

ANTECEDENTES

La Constitución Española, dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Marina Mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del Salvamento Marítimo y Protección del Medio Ambiente Marino, conformado por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España, habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo y **de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz**.

El artículo 87 de la actual Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, en su apartado 2, establece que el Gobierno, a propuesta del ministro competente, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino, **al cual se deberán acomodar los planes similares que aprueben las comunidades autónomas**.

El Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino cuya aprobación a propuesta del Ministro de Fomento, corresponde al Gobierno, **contiene dos servicios públicos diferenciados :**

a.- El Salvamento de Vidas en la Mar.

b.- La protección del Medio Ambiente Marino.

Corresponde a la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) la misión de la prestación de los servicios indicados en dicho Plan Nacional.

(3) PLAN NACIONAL DE CONTINGENCIAS

El Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990, fue ratificado por España el 3 de diciembre de 1993 (BOE de 5 de junio de 1995) determinando en su art. 6.1.b. la OBLIGACION de que los Estados Partes establezcan un Plan Nacional de Contingencias.

La OMI, Organismo de Naciones Unidas dedicado a los temas relacionados con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación, la prevención y contención de la contaminación de la mar ocasionada por los buques, a través de su **Comité de Protección del Medio Marino**

(CPMM) editó un Manual de Lucha Contra la Contaminación, que recogía tanto aspectos operativos como organizativos con objeto de orientar a los Estados Miembros en la elaboración de sus Planes de Contingencias respectivos.

Los Planes de Contingencias,

cualquiera que sea su nivel (interior, territorial o nacional) determinan las líneas generales a seguir y todos ellos han de contar con una **estructura común** de forma tal que el paso de un Plan a otro se pueda realizar **sin que sea necesario efectuar ajustes o perder un valioso tiempo en el cambio.**

Los Planes de Contingencias, definen los criterios básicos que han de cumplir las comunidades autónomas y otras entidades en la realización de sus Planes Territoriales e Interiores con el fin de adaptarse a las Normas de los Tratados Internacionales y Recomendaciones sobre la materia, sentando las bases que permitan una acción coordinada y eficaz con los medios humanos y materiales adscritos a distintos Planes que operan conjuntamente en un mismo suceso de contaminación marina accidental.

España, aprobó su Plan Nacional de Contingencias el 23 de febrero de 2001, por medio de Orden Comunicada del Ministro Alvarez - Cascos, en la que se decía que esta Orden, SERA COMUNICADA A LAS COMUNIDADES AUTONOMAS DEL LITORAL ESPAÑOL.

Antes del 23 de febrero de 2001,

ya existía en España el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino, aprobado por el Gobierno en enero de 1998, en virtud del art. 87 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM) **que contempla la respuesta en equipos y medios dedicados a la prevención y lucha contra la contaminación, estableciendo asimismo las bases desde donde se emplean estos medios en caso de sucesos de contaminación.**

El mencionado art. 87, al aludir al Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino, **prevé que será objeto de desarrollo** mediante Programas Sectoriales y Territoriales.

(4) NORMAS DE CALIDAD EN LA MAR Y EN TIERRA

El fomento de la cultura de la calidad, el respeto al medio ambiente y la protección y seguridad de los hombres de la mar, deben ser los objetivos prioritarios de los administradores marítimos.

Las normas de calidad son las bases en las que se sustenta la seguridad de los buques en la mar y la gestión de los accidentes y catástrofes por parte del personal comunitario marítimo de tierra.

La Orden Fom 2296/2002

(BOE Núm. 226, viernes 20 de septiembre de 2002) transposición del Convenio Internacional de Titulación, Formación y Guardias para Gente de la Mar (STCW 78/95) al ordenamiento jurídico español, es un proceso estructurado que busca establecer y mantener un Sistema Integrado de Gestión, efectivo y eficaz, orientado hacia una mayor seguridad marítima, a la protección de la salud de los hombres de la mar y a la conservación del medio ambiente. **Sus Normas y Reglas están encaminadas a respetar y cumplir en todo momento la legislación vigente.**

En su Regla I/5, apartado 1, advierte que todo lo que constituya una amenaza directa para la Seguridad, estará sujeto a una investigación.

Los objetivos de la OMI, son desarrollar los procesos de mejora conjunta a través de cursos de especialización para lograr los fines marcados.

Es la propia OMI, la que manifiesta como deseable alcanzar y mantener las más elevadas normas posibles de Seguridad.

En el artículo 8, Sanciones y Medidas Disciplinarias, punto C, se obliga a los Estados a sancionar o aplicar medidas disciplinarias para las personas que desempeñen una determinada tarea para la cual el Convenio prescribe la oportuna titulación.

España está obligada a habilitar mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los notificados de incompetencia, omisiones u otros actos que puedan hacer peligrar directamente la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, Bienes o Medio Marino.

La Orden Fom 1415/2003,

de 23 de mayo, regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas (BOE Núm. 133 de 4 de junio de 2003).

El Real Decreto 2062/1999

, de 30 de diciembre, regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas establece en su art. 14 un conjunto de disposiciones sobre normas de calidad y normas de competencia que deberán cumplir todas las entidades que desarrollen actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación en el campo de las profesiones marítimas.

La exigencia de la formulación de estas normas de calidad viene derivada de la Regla I/8 y la Sección A-I/8 del Código de Formación integrante del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de la Mar, 1978, en su forma enmendada.

En especial, según el mencionado artículo, corresponde al Ministerio de Fomento establecer el sistema de normas de aseguramiento de la calidad para los centros homologados por la DGMM que lleven a cabo actividades de formación conducentes a la expedición de certificados de especialidad marítima.

Asimismo, la disposición final segunda, apartado g) de ese Real Decreto autoriza a este Ministerio para la regulación de las orientaciones sobre el sistema de normas de calidad, conforme a la Regla I/6 del anexo del Convenio STCW y la Sección A-I/6 del Código de Formación y en desarrollo del artículo 14 de ese Real Decreto.

El objetivo del sistema de calidad no es otro que establecer un método de mejora continua para las organizaciones que forman y acreditan profesionales marítimos, de modo que estos profesionales cuenten con una habilitación conforme a la reglamentación nacional, conozcan y cumplan la normativa existente y sepan satisfacer las necesidades y expectativas del sector. Este sistema de calidad, entendido como conjunto de técnicas y acciones planificadas, sistemáticas y

demostrables, que se llevan a cabo mediante una metodología determinada, aporta como principales ventajas :

a.- Permite detectar los puntos fuertes y las áreas de mejora de la organización en aras a perfeccionar sus servicios o productos y aumentar su rendimiento.

b.- Permite a los interesados tener una información objetiva y fiable de la calidad de la organización.

(5) ORDENAMIENTO JURIDICO

España, consolidó las Directivas del Parlamento Europeo relativas al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas mediante su transposición al ordenamiento jurídico nacional, **asumiendo que todas las medidas que se tomen en el plano comunitario sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina deben conformarse a las Reglas y Normas acordadas internacionalmente.**

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, en su Resolución de 8 de junio de 1993,

relativa a una política común de seguridad marítima, fijaba como objetivo la eliminación de las tripulaciones que no cumplan las normas y dio carácter prioritario a la actuación comunitaria encaminada a la mejora de la formación y la enseñanza a través de la formulación de normas comunes para los " niveles mínimos de formación del personal clave " incluída la cuestión de una lengua común a bordo de los buques comunitarios.

En su Resolución de 24 de marzo de 1997

, relativa a una nueva estrategia destinada a aumentar la competitividad del transporte marítimo comunitario, el Consejo perseguía la contratación de gente de mar y de personal de tierra comunitarios. A tal efecto, el Consejo convino en que deberían tomarse medidas para contribuir a que el transporte marítimo comunitario siguiera esforzándose por mantener un elevado nivel de calidad y por mejorar su competitividad garantizando la continuidad de una formación de alta calidad para la gente de la mar comunitaria de todas las categorías, así COMO PARA EL PERSONAL DE TIERRA.

Las Directivas 89/48/CEE y 92/51/CEE del Consejo de Europa,

relativas al sistema general de reconocimiento de formaciones profesionales, SE

APLICAN A LAS PROFESIONES MARITIMAS DE LA PRESENTE

DIRECTIVA ; la formación armonizada, resulta esencial desde el punto de vista de la seguridad marítima.

(6) INCIDENTE DEL BUQUE CASTOR EN AGUAS DEL MEDITERRANEO

El incidente del buque Cástor en aguas del Mediterráneo (antes de la catástrofe del Prestige) provocó el interés de la OMI y de su Secretario General, William O'Neil, que manifestó que " ha llegado el momento de la OMI intervenga en el problema de los lugares de refugio para buques con averías y adopte las medidas necesarias para asegurarse que, en interés de la seguridad de la vida humana en la mar y la protección del medio ambiente, los estados costeros revisen sus planes de contingencias de manera que esos buques sean asistidos con las ayudas y facilidades necesarias según lo requieran las circunstancias ".

El Comité de Seguridad Marítima (MSC) decidió considerar el asunto y el Subcomité de Seguridad de la Navegación (NAV) se puso a trabajar con otros Subcomités para desarrollar unas " guías de ayuda " que deberán cubrir los siguientes aspectos :

a.- Las acciones que deberán tomar los capitanes de buques en peligro cuando necesiten un lugar de refugio (incluyendo las acciones a tomar a bordo y las acciones requeridas cuando se solicita asistencia de otros buques próximos, operadores de salvamento y Estados Costeros).

b.- **La evaluación de los riesgos**, incluyendo la metodología implicada, asociada con la provisión de lugares de refugio tanto en base a casos generales y caso por caso.

c.- **Las acciones que se esperan de los Estados Costeros** para la identificación, designación y provisión de lugares de refugio apropiados junto con cualquier instalación relevante.

El Subcomité de Seguridad de la Navegación en su 48 período de sesiones de julio de 2002,

acordó un borrador que contiene las guías de lugares de refugio para buques necesitados de ayuda. Estas guías se encuentran en el anexo 12 del documento NAV 48/19.

En el anexo 12 y en su punto 3.1.3.1. se dice :

Un equipo de inspección designado por el Estado Costero abordará el buque, cuando sea apropiado y si hay tiempo para ello, con el fin de recoger datos para la evaluación. El equipo estará formado por personas con la experiencia apropiada a la situación

En su punto 3.1.3.2. :

El análisis se llevará a cabo comparando los riesgos supuestos si el buque permanece en la mar y los riesgos que plantearía al lugar de refugio y su medio de ambiente.

Después de completar el análisis final, la autoridad marítima, se asegurará de que las demás autoridades afectadas sean debidamente informadas.

La European Sea Ports Organization (ESPO) ha comunicado que un puerto no es necesariamente el mejor lugar para un buque necesitado de ayuda. El mejor lugar puede ser

" aguas abrigadas " donde se puede controlar más fácilmente y en caso de accidente, la economía, seguridad y medio ambiente del puerto no peligran, además si el buque está cercano a tierra la contaminación queda limitada a un área pequeña.

(7) PLANES DEL GOBIERNO PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y EL SALVAMENTO MARITIMO

Comisión de Infraestructuras N° 31, Diario de Sesiones 455, 13 de marzo de 2002.

Intervención del Director General de la Marina Mercante, José Luis López-Sors, pág. 14629.

" En cuanto a la lucha contra la contaminación, hay un convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha de 1990, el OPCR 90, que establece los planes de contingencias. Por esos planes de contingencias las partes firmantes se comprometen a trabajar conjunta o armonizadamente para luchar contra la contaminación. **El Ministerio, con fecha 23 de febrero de 2001, dio una Orden Comunicada que tenía tres objetivos importantes, estableciendo el plan de contingencias de España.** El establecimiento de operaciones básicas de actuación en caso de accidente o por producción de una contaminación en la mar. La coordinación de los distintos medios materiales y humanos que intervienen en un suceso de esta naturaleza, que una parte serán de la Administración central, otra parte importante será de las comunidades autónomas y otra parte importante será de las administraciones locales. Toda contaminación termina en la playa. Por lo tanto las tres administraciones están involucradas. **La adaptación a la respuesta será a través de los esquemas internacionales "**

" Les quiero decir a SS.SS. que ya estamos trabajando en este tema con las comunidades autónomas, Por ejemplo, con la Comunidad de Canarias, hemos tenido ya dos reuniones para ayudarles a establecer sus planes de contingencias territoriales. Con los puertos y costas tendremos que trabajar para definir los planes de contingencias interiores. Habrá también otras cuestiones que formarán parte del plan de contingencias nacional. Esto es un ejemplo de cooperación internacional ".

Pág. 14636.-

" España ya tiene el plan nacional de contingencias. Como le decía estamos trabajando con las comunidades autónomas ".

(8) XUNTA DE GALICIA : PLAN TERRITORIAL DE CONTINGENCIAS

La catástrofe del Prestige se inició el 13 de noviembre de 2002 ; en plena crisis la Xunta reconoció no tener aprobado su Plan Territorial de Contingencias.

En el DOGA de 22 de diciembre de 2003, Núm. 247,

la Xunta publicaba el Decreto 438/2003, de 13 de noviembre, por el que se aprobaba el Plan Básico de Contingencias por Contaminación Marina para la defensa de los recursos pesqueros, marisqueros, paisajísticos, acuícolas y ambientales de Galicia.

En su artículo 2, objetivos del plan, se dice :

El Plan Básico de Contingencias por Contaminación Marina para la defensa de los recursos pesqueros, marisqueros, acuícolas, paisajísticos y ambientales de Galicia, tiene como objetivo establecer unos mecanismos de respuesta rápida y eficaz de las administraciones públicas a nivel interior, portuario y de ría ante la situación de vertidos tierra-mar.

En los supuestos de que la contaminación marina tenga su origen en la mar, en virtud del principio de cooperación interadministrativa, por parte de la Administración General del Estado, se podrá requerir la activación de aquellos medios necesarios para la lucha contra la contaminación, debiendo adoptar la comunidad autónoma la puesta en marcha de dichos medios.

(9) CATASTROFE DEL PRESTIGE : ANALISIS SECUENCIAL, GESTION Y OPTIMIZACION DE LOS RECURSOS.

La catástrofe del Prestige debe servir para aplicar acciones o medidas correctoras en futuras emergencias marítimas por contaminación o riesgo de contaminación del medio marino y para ello es fundamental el manejo de los siguientes parámetros :

a.- Análisis secuencial desde la emisión del socorro.

b.- Gestión de la catástrofe.

c.-Optimización de los recursos.

CONCLUSIONES

CONSIDERANDO, que la OMI y sus gobiernos miembros tienen como objetivo promover el desarrollo internacional de regulaciones necesarias para la prevención de la contaminación del ambiente marino.

CONSTATANDO, que la Constitución Española dispone la adopción de medidas para la protección del medio marino adecuadas y eficaces, siendo prueba de ello, la ratificación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990.

CONFIRMANDO, que España aprobó su Plan Nacional de Contingencias por Orden Coomunicada el 23 de febrero de 2001, adaptándolo al Manual de Lucha Contra la Contaminación del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI.

TENIENDO PRESENTE, que la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante, establece que las Comunidades Autónomas deberán acomodar sus Planes Territoriales de Contingencias al Plan Nacional.

ADVIRTIENDO, que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI, editó un Manual de Lucha Contra la Contaminación, que recogía tanto aspectos operativos como organizativos con objeto de orientar a los Estados Miembros en la elaboración de sus Planes de Contingencias respectivos.

VISTO, que los Planes de Contingencias han de contar con una estructura común, adaptándose a las Normas de los Tratados Internacionales y Recomendaciones

sobre la materia, sentando las bases que permitan una acción coordinada y eficaz con los medios humanos y materiales adscritos a distintos Planes que operan conjuntamente en un mismo suceso de contaminación marina accidental.

RATIFICANDO, que las Normas de Calidad, son las bases en las que se sustenta la seguridad de los buques en la mar y la gestión de los accidentes y catástrofes por parte del personal comunitario marítimo de tierra.

ASUMIENDO, que todas las medidas que se tomen en el plano comunitario sobre prevención de la contaminación marina, deben conformarse a las Reglas y Normas acordadas internacionalmente.

COMPROBANDO, que la formación y titulación armonizada, resulta esencial para prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación marina.

RECORDANDO, que la OMI, recomendó a sus Estados Miembros la revisión de sus planes de contingencias a raíz del incidente del buque Cástor en aguas del Mediterráneo.

GESTION DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE

1.- No se activó el Plan Nacional de Contingencias.

2.- La Xunta de Galicia no tenía aprobado su Plan Territorial de Contingencias.

3.- Las conclusiones del Ejercicio La Coruña 2001, pudieron ser determinantes en la gestión de la catástrofe.

4.- Como consecuencia de la inaplicación del Plan Nacional de Contingencias, el inspector de la Capitanía Marítima de La Coruña, D. Serafín Díaz, actuó de forma irregular por figurar en el Cuadro Orgánico como Auxiliar de Coordinación de Operaciones en la Mar.

5.- Por el mismo motivo, el Capitán Marítimo de La Coruña, Don Angel del Real, ejerció un mando ejecutivo que no le correspondía, pues dentro del Cuadro Orgánico, figuraba como Coordinador de las Operaciones en la Mar, debiendo asumir las instrucciones emanadas de la Dirección Ejecutiva de las Operaciones en la Mar.

6.- Debido a estas manifiestas irregularidades, la peritación del buque Prestige, no fue realizada por técnicos expertos y cualificados, tal y como se contempla en el seno de la OMI y en las conclusiones del Ejercicio La Coruña 2001.

7.- Que, la inhibición de la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar, responsabilidad del Subdirector General de Seguridad, Tráfico y Lucha Contra la Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante y la inexistencia del Plan Territorial de la Xunta de Galicia, provocaron el fracaso del Organismo Rector que debió constituirse en la Delegación del Gobierno de La Coruña.

8.- Que, en el inicio del accidente, el director de la emergencia era el Director General de la Marina Mercante, pasando a un segundo plano desde el momento de la contaminación marina, ejerciendo desde ese momento la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar, el Subdirector General de Lucha Contra la Contaminación.

LA CATASTROFE DEL PRESTIGE EN NOVIEMBRE DE 2004

El fracaso de la gestión de la catástrofe del Prestige, es evidente que fue provocada por el " factor humano de tierra " es decir la " formación y el entrenamiento de políticos y profesionales marítimos que ocupaban puestos clave " no estuvo a la altura de las necesidades requeridas en aquellos trágicos momentos.

El Plan Nacional de Contingencias, contempla el entrenamiento y la formación de todos y cada uno de los que lo componen.

Los entrenamientos y ejercicios periódicos, asegurarán que la Estructura Directiva gestione de forma eficaz los recursos humanos y técnicos y los integrantes de los

Grupos de Respuesta estén familiarizados con el manejo de equipos y de las técnicas de la lucha contra la contaminación.

Sería un gravísimo error dar la razón a quienes continúan empeñados buscando " un mando único " o " una cadena de mando " para luchar contra la contaminación.

España, no debe perder más tiempo en buscar alternativas que provocarían grandes retrasos en la puesta en marcha de absurdos Coast Guard.

El guión para prevenir, contener, reducir, vigilar o combatir la contaminación está escrito y será mejorable siempre y cuando se realicen los ejercicios programados teóricos y prácticos de los Grupos de Respuesta y de la Estructura Directiva.

ACCIONES CORRECTORAS

(1) Curso de Formación Armonizada.

a.- Profesionales comunitarios marítimos de mar y tierra.

El Ministerio de Fomento y el de Administraciones Públicas, elaborarán un programa conjunto de cursos de formación estableciendo las condiciones para el acceso al mismo, con el objeto de facilitar a los Organismos Autonómicos responsables de elaborar y ejecutar los Planes Territoriales de Contingencias por Contaminación Marina Accidental la necesaria preparación para afrontar un suceso de esta naturaleza.

Las condiciones para acceder a este plan de formación, deberán ajustarse estrictamente a lo establecido en la Orden Fom 2296/2002, Titulación, Formación y Guardias para Gente de la Mar (STCW 78 /95).

Dado que la Orden Fom 2296/2002, está orientada a respetar y cumplir en todo momento la legislación vigente a través de sus Normas y Reglas, quedará exento de esta formación todo aquel profesional ajeno a la Marina Mercante o de Pesca.

b.- Estructura Directiva (incluyendo políticos) y Coordinadores del Plan de Contingencias.

Curso de Formación Armonizada (A estudio y planificación).

Obligación de realizar ejercicios teóricos y prácticos con el fin de familiarizarse con las distintas situaciones que puedan plantearse.

(2) Entrenamiento, ejercicios, formación y revisión periódica del Plan Nacional de Contingencias.

Se asegurará la realización de los ejercicios prácticos regulares, en función de :

a.- Nivel.

b.- Tipo de ejercicio.

c.- Frecuencia.

(3) Evaluación de los resultados.

Todos los ejercicios, cualquiera que sea su naturaleza finalizarán con una evaluación de los resultados que incluirá propuestas de modificación de los mismos, al objeto de mejorar el grado de respuesta ante una contaminación real.

(4) Conclusiones.

Después de realizado un ejercicio General Conjunto (anual) se llevará a cabo una reunión conjunta de evaluación general de los resultados y posteriormente, cada organismo, institución o empresa participante confeccionará su propio informe, cuyos puntos principales se recogerán en un documento de Conclusiones que se distribuirá entre todos los participantes y que servirá de base para la revisión y actualización, si procede, de los mecanismos de coordinación entre el Plan Nacional y los Planes Territoriales.

(5) Revisión del Plan Nacional de Contingencias.

Se creará un Grupo de Trabajo, cuyo cometido será estudiar los informes correspondientes a los ejercicios realizados y a los sucesos reales de contaminación acaecidos, proponiendo, a la vista de los resultados, las modificaciones del Plan Nacional de Contingencias que se consideren oportunas para mejorar la respuesta ante un derrame accidental en la mar.

(6) Composición del Grupo de Trabajo.

A los miembros permanentes ya designados, habrá que añadir a Telefónica, por ser la responsable del Sistema Mundial de Socorro/GMDSS por contrato con el Estado.

(7) La selección de forma temporal de profesionales del sector público o privado que los miembros permanentes acuerden para asistir a las sesiones del Grupo de Trabajo, deberá ajustarse al Convenio STCW 78/95 o bien a la Orden Fom 2296/2002.

(8) Organismo Rector.

Será fundamental para la gestión eficaz del Plan Nacional de Contingencias, que los Delegados del Gobierno se sumen a los ejercicios teóricos y prácticos programados, al igual que tendrán que hacerlo los Consejeros Autonómicos responsables de las áreas marítimas y medioambientales.

(9) Comité Técnico Asesor.

El Plan Nacional de Contingencias, lo define como un comité formado por especialistas en distintas disciplinas, que asesora al Organismo Rector en la toma de decisiones sobre aspectos técnicos concretos de la lucha contra la contaminación.

La experiencia adquirida tras la catástrofe del Prestige, obliga a una estricta selección de profesionales expertos y cualificados siempre sujetos a la Orden Fom 2296/2002.

Independientemente de los técnicos de lucha contra la contaminación, será preciso contar por profesionales de Puente, Máquinas y Radioelectrónica Naval.

(10) Consejo de Dirección.

Estará formado por las Autoridades Locales de las zonas afectadas y por la Alta Dirección de los organismos y empresas implicados en la lucha contra la contaminación marina, cuya misión es asesorar al Organismo Rector en la toma de decisiones que afecten a sus áreas de competencia.

Resulta obvio reseñar nuevamente, que la formación armonizada a través de los ejercicios teóricos y prácticos resultará definitiva para la optimización de los recursos que pueda facilitar el Consejo de Dirección.

(11) Grupos de Respuesta de lucha contra la contaminación.

Estarán a cargo de SASEMAR, con sus medios materiales y humanos, que permitirán tres labores principales :

a.- Salvamento de Vidas Humanas en la Mar.

b.- Operaciones marítimas de descontaminación.

c.- Operaciones aéreas (vigilancia de la progresión del derrame, obtención de pruebas gráficas y aplicación de productos tensoactivos).

La vertebración de servicios de SASEMAR, están sujetos a la exclusividad o disponibilidad de sus remolcadores.

En marzo de 2002, el anterior Director General de la Marina Mercante, comunicaba en una Comisión de Infraestructuras que esto dificultaba una respuesta inmediata.

La catástrofe del Prestige evidenció actuaciones dignas de ser investigadas a nivel interno, para conocer donde y cuando nace y muere el salvamento público, donde y

cuando la cooperación mercantil que permite succulentos negocios, donde y cuando la respuesta inmediata y así la sociedad sabrá de una vez para siempre el por qué los buques en peligro siempre acaban cerca, muy cerca de la costa, o cuando ya no hay capacidad de respuesta, embarrancados. La historia está escrita y las hemerotecas llenas de casos de auténtico escalofrío.

(12) Partes periódicos de situación y relaciones públicas.

El Plan Nacional de Contingencias, contempla que en el Centro de Operaciones, los oficiales del mismo confeccionarán los correspondientes Partes de Operaciones, a intervalos no superiores a 12 horas, los cuales, tras la supervisión del Coordinador de Operaciones Marítimas, serán retransmitidos a la Dirección de las Operaciones, que determinará su difusión a través del correspondiente Departamento de Prensa adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, así como, al final de cada jornada, se enviará un Resumen de Operaciones a los organismos implicados.

El Gabinete de Relaciones Públicas, se constituirá en el Departamento de Prensa de la Dirección General de la Marina Mercante y tendrá a su cargo la redacción de los comunicados y ruedas de prensa a los medios de comunicación y a otros organismos y departamentos.

Los comunicados sobre el desarrollo de las operaciones serán aprobados en pleno por los miembros de la Dirección de las Operaciones antes de su difusión.

Todas las peticiones puntuales de información serán canalizadas a través del mencionado Gabinete de Relaciones Públicas, evitándose que el Centro de Operaciones tenga que atender a los medios de comunicación, a fin de que su labor no se encuentre afectada.

En el caso de que se encuentren activados conjuntamente el Plan Nacional con uno o más Territoriales, el Organismo Rector, será quién disponga la confección y difusión de Partes Informativos, tomará cualquier otra decisión relativa a la información facilitada a los medios de comunicación, así como sobre el acceso de los informadores a las zonas de operaciones, todo ello a través del Grupo de Relaciones Externas y Medios de Comunicación.

(13) Portavoz único.

Uno de los grandes y graves problemas que tuvo la opinión pública en la catástrofe del Prestige, fue el caos informativo emanado de la Delegación del Gobierno.

Es prioritario, que el Departamento de Prensa de la Dirección General de la Marina Mercante, participe en los ejercicios programados teóricos y prácticos del Plan Nacional de Contingencias, para después poder asumir " a pie de playa " en las Delegaciones del Gobierno, la coordinación de los informes entre la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar (Madrid/DGMM) y el Organismo Rector, para poder facilitar posteriormente a los medios de comunicación como Portavoz Unico, todos los detalles de los Partes de Operaciones.

Es un error, dejar los Partes Informativos en manos del Organismo Rector, puesto que el Delegado del Gobierno y el Director Técnico del Plan Territorial, siempre dependen de las instrucciones emanadas de la Dirección Ejecutiva de Operaciones en la Mar.

El Portavoz Unico, deberá ser siempre el Departamento de Prensa de la Dirección General de la Marina Mercante, siendo auxiliado por el Gabinete de Prensa de la Delegación del Gobierno.

(14) Comunicaciones operativas.

El Plan Nacional de Contingencias, contempla el establecimiento de los medios y frecuencias más convenientes para mantener una comunicación directa con los Grupos de Respuesta.

Para la supervisión de estos canales y enlaces por radio, se hace imprescindible la presencia de un Oficial Radioelectrónico de la Marina Mercante, sujeto a las Normas y Reglas de la Orden Fom 2296/2002.

(15) Alerta Rápida.

El Consejo de Ministros del viernes 3 de julio de 2003, dio luz verde al acuerdo de seguridad con Portugal, indicando que constituye un mecanismo de alerta rápida para reforzar la seguridad en la navegación marítima en las aguas jurisdiccionales de ambos países.

Su objetivo es prevenir los efectos nocivos de los desastres marítimos para el medio ambiente.

Ambos países acordaron designar como responsables al Director General de la Marina Mercante por parte de España y al Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada por parte de Portugal.

a.- Urge conocer el grado de implementación del Sistema Mundial de Socorro/GMDSS en Portugal.

b.- En la catástrofe del Prestige, el Instituto Hidrográfico de Portugal, utilizó sistemas de información geográfica (SIG) para almacenar, procesar, integrar y analizar la información obtenida por la célula de acompañamiento.

c.- La información tuvo diversos orígenes, entre los que destacaron :

Información cartográfica de base - Detección y localización de los vestigios de fuel - Sistemas derivantes por seguimiento de constelación de satélites - Imágenes por satélite - Previsión de la deriva de las manchas de fuel.

Quizás la más importante fuera el seguimiento de los sistemas derivantes por la constelación de satélites y que sirvieron no sólo para que Portugal tuviera controlada la situación desde el primer momento sino también para causar el asombro y la indignación de los medios de comunicación de todo el mundo, al conocer de primera mano la información a través del Instituto Hidrográfico de Portugal y el mutismo más absoluto o informaciones descabelladas por parte del Gobierno español.

(16) Manual de Calidad.

Sería de vital importancia que el Ministerio de Fomento estudiara la posibilidad de establecer un sistema de normas de aseguramiento de la calidad del Plan Nacional de Contingencias y elaborara un Manual de la Calidad, previo estudio del Inventario de Medios Disponibles, en donde se describirían los medios materiales disponibles para la contención y recuperación de un derrame contaminante, incluyendo su localización en el territorio de la Comunidad y la indentificación de los responsables de su custodia, mantenimiento y operación, permitiendo :

a.- Detectar los puntos fuertes y las áreas de mejora de la organización en aras a perfeccionar sus servicios o productos y aumentar su rendimiento.

b.- Información objetiva y fiable de la calidad de la organización.

VALORACION FINAL

Como decíamos anteriormente, en la catástrofe del Prestige, el guión existía y no era otro que el Plan Nacional de Contingencias.

A día de hoy y con caracter de urgencia, caso de aplicarse las acciones o medidas correctoras expuestas en este documento, el Gobierno podría conseguir :

a.- La evaluación exacta de una situación de emergencia de lucha contra la contaminación, a la vista de la información obtenida.

- b.- La consideración de las posibles alternativas para controlar la situación.**
 - c.- El establecimiento de un orden de prioridades.**
 - d.- La ejecución de las acciones.**
 - e.- El seguimiento de los resultados y la introducción de las correcciones necesarias.**
 - f.- La información puntual y detallada a los medios de comunicación que evitarán la alarma social de los ciudadanos.**
- En La Coruña, a 28 de octubre de 2004.**

ESCRITO EN 2004.

Quisiéremos recordarles que a principios del presente año, se celebró en la Casa de las Ciencias de A Coruña (Domus), una conferencia sobre el Prestige y en ella el Comandante Ezequiel del Instituto Hidrográfico de Portugal, nos fue explicando a los asistentes todo el seguimiento del fuel del Prestige muy detalladamente.

Hoy, podemos denunciar bien alto y muy clarito, que allí estaban ecologistas, físicos y biólogos, pero no estaban ni los medios de comunicación, ni políticos (salvo Henrique Tello del BNG), ni los mal llamados "expertos o responsables de distintos pelajes ", ni tampoco marinos mercantes ¿ eh ? ni marinos mercantes " docentes ", ni " voceiros " de los que escuchamos y leemos en los medios de comunicación...etc, etc. etc...

Viene todo esto a cuento, porque ahora se demuestra, que no hay capacidad de respuesta ,para rebatir en lo más mínimo los argumentos de los indocumentados que con sus respuestas están utilizando la " vacilada institucional " como moneda de cambio para justificar la catástrofe del Prestige.

Vamos a relatarles a continuación los sistemas y métodos utilizados por los portugueses, esperando y deseando que ustedes los contrasten con las respuestas que obtenemos de nuestros " expertos y responsables " que en nada coinciden con las de nuestros vecinos y que pudieron servir, caso de solapar el seguimiento del fuel desde el primer momento, para conocer en todo momento la situación exacta de las derivas de las grandes manchas.

La gestión de la información del Instituto Hidrográfico de Portugal (IHP) fue a través de la utilización de sistemas de información geográfica (SIG) para almacenar, procesar, integrar, analizar y procesar la información obtenida por la célula de acompañamiento. La información tuvo diversos orígenes, que se explican a continuación :

1.- Información cartográfica de base.- Por ser el IHP un productor oficial nacional de cartografía náutica, la información cartográfica estuvo inmediatamente disponible en un formato digital compatible con el SIG

ArcView, comprendiendo la línea de costa, los límites administrativos (FIR, ZEE, mar territorial), batimetría y toponimia de la zona de interés.

2.-Detección y localización de los vestigios del fuel.- Los datos fueron esencialmente obtenidos a partir de los vuelos realizados por la Fuerza Aérea Portuguesa y puntualmente por buques de la Marina Portuguesa. Estas detecciones eran comunicadas a un soporte no digital para una célula de acompañamiento, que utilizaba sus capacidades de adquisición manual de datos del software SIG para construir fuentes de información. Atendiendo la dispersión de los restos de fuel a largo plazo, los comunicados de avistamiento describían polígonos limitadores de conjuntos de manchas de fuel y sus características en cuanto a colores, concentración y volumen estimado.

3.-Sistemas derivantes.- Con el objetivo de garantizar un seguimiento efectivo de las manchas de fuel, fueron lanzados el 21 de noviembre y el 1 de diciembre, un total de 4 sistemas derivantes, cuyo seguimiento fue hecho por una constelación de satélites (periodicidad irregular de cerca de 4 veces por día) que transmitieron datos de posición a una estación terrena. Estos datos fueron recibidos diariamente por el IHP e introducidos en el SIG.

Los dos sistemas derivantes utilizados fueron el HOPS (Harvard Operational Prediction System) y el SWAM (Simulating Waves Nearshore).

El primero es un modelo de circulación que permite efectuar una previsión de corrientes, no sólo en la superficie sino también a varios metros de profundidad.

El segundo es un modelo de previsión de oleaje en las aguas costeras, permitiendo además a través de un módulo desarrollado por el IHP, estimar los cambios de corrientes de deriva en el litoral.

Los resultados de estos modelos permitieron corregir el modelo base DERIVA para fenómenos costeros, que resultó muy importante para controlar los cambios de corrientes en alta mar y en la costa.

El contraste meteorológico de los modelos referidos se hizo recurriendo a la información meteorológica de la Marina de los Estados Unidos (FNMOC) y/o de los centros europeos de meteorología.

4.-Imágenes por satélite.- Fueron establecidos contactos con ESA (Agencia Espacial Europea) para disponer de imágenes por satélite que fijaran el posicionamiento y extensión de las manchas de fuel. Dos imágenes fueron geo-referenciadas en el SIG, permitiendo la observación el 17 de noviembre de la amplitud de las manchas, antes del hundimiento y la confirmación de la detección de restos del fuel en la posición del hundimiento el 2 de diciembre.

5.-Previsión de la deriva de las manchas de fuel.- La previsión de la deriva de las manchas fue siempre un factor determinante para la toma de decisiones, para prevenir y combatir la contaminación. Estas derivas fueron calculadas en base a unos resultados de observaciones y dos modelos de previsión meteorológica (de diversos organismos) y oceanográfica (corrientes de deriva de litoral y olas). Los resultados de estas previsiones fueron pre-procesados con sistemas Microsoft - Office e importados para el SIG.

Toda esta información fue integrada en el SIG ArcGis 8 del fabricante ESRI. Este sistema permitió realizar un análisis muy flexible de la situación y transmitir de modo esclarecedor en cada período, un punto de situación del incidente. La capacidad de acceso a la información puntual de las manchas, la ampliación de las áreas de interés, la representación de las equidistancias, anotaciones, clasificación temática, simbología temática y representación selectiva son los ejemplos mas destacados del funcionamiento de los sistemas utilizados. Atendiendo al tipo de datos y a la capacidad de procesamiento y almacenamiento del SIG, fueron procesados los datos más relevantes, tales como la evolución del espacio temporal de las manchas y los sistemas derivantes.

Más allá del análisis interno, el IHP se responsabilizó de mantener informada a la opinión pública y otros organismos científicos sobre el desarrollo de la catástrofe. Esta información fue realizada a través de la elaboración diaria de datos integrando imágenes y cartografía con observaciones, previsiones y demás temas accesorios facilitados para este análisis. Estos mapas fueron utilizados en formato de papel , durante las conferencias de prensa y representados en formato digital via internet para la comunicación social, nacional e internacional y centros de actividad científica.

¿ Son ustedes conscientes de la importancia de lo relatado ? ¿ Recuerdan lo manifestado por el Ministro Rajoy ? ¿ Ladrillos, hilillos, plastilinas ? ¿ Quién o quiénes eran los responsables de asesorar " técnica y responsablemente " al Organismo Rector ? ¿ Es o no es una muestra más de que no se activó el Plan Nacional de Contingencias ? ¿ Es o no es el comportamiento del IHP "técnico y responsable" ?

¿ Hacemos el análisis comparativo con el de nuestros " técnicos y responsables " ? ¿ Existen o no existen sistemas para haber controlado desde el primer momento la contaminación ? ¿ Existen o no existen " técnicos y responsables " que deberían estar como imputados en el Juzgado de Corcubión ? ¿ Cómo que han desaparecido 23.000 toneladas de fuel ? ¿ No será más exacto decir que " técnicos y responsables " españoles no han sabido controlar la deriva de las manchas de fuel del Prestige ?

¿ Verdad que lo han pillado ? ¿ A qué no somos tan tontos ?