

ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE LA NORMATIVA NORTEAMERICANA, COMUNITARIA Y ESPAÑOLA SOBRE RESPONSABILIDAD PARA LA CONTAMINACIÓN DEL MAR DESDE LOS BUQUES.

Dr. Jaime Rodrigo de Larrucea. Profesor de Derecho Marítimo (UPC)¹.

1. LA OIL POLLUTION ACT AMERICANA

1.1.- INTRODUCCIÓN

Tras el accidente del 'Exxon Valdez' en 1989 en las costas de Alaska, los Estados Unidos, ante la debilidad de las normas internacionales sobre la prevención de la contaminación por los buques, adoptaron en 1990 la Ley de contaminación por petróleo ("*Oil Pollution Act*", conocida popularmente como "OPA"), que mejoró los mecanismos para prevenir y responder a los derrames de crudo estableciendo provisiones que aumentan la capacidad de los gobiernos y proveen los recursos y medios materiales necesarios para responder a dichos sucesos. Así dispone el alejamiento a más de 200 millas de los buques sospechosos, prohibiendo la entrada de todo buque que no demuestre haber cumplimentado las condiciones exigidas de responsabilidad financiera, la reclamación de responsabilidad civil ilimitada para los armadores, la exigencia de doble casco a los que transporten mercancías contaminantes o peligrosas, la aplicación de duras sanciones a las navieras que infrinjan las normas y la creación del Fondo de confianza ("*OSLTF*"-*OIL SPILL LIABILITY TRUST FUND*) en responsabilidad a los derrames de crudo, que provee hasta mil millones de \$ por incidente.

Finalmente, dicha legislación sentó las bases para la creación de un Instituto de investigación sobre contaminación por vertidos de petróleo y para la restauración y rehabilitación de los recursos naturales, del medio ambiente, de la economía y del bienestar en las zonas afectadas, así como la puesta en marcha de un programa federal de Investigación y Desarrollo Tecnológico para la prevención y lucha contra los vertidos de crudo y la recuperación de las zonas afectadas, dotado con 22 millones de dólares y con el concurso de la industria, investigadores, instituciones científicas, Estados Federados y otros países.

La OPA está constituida por 9 títulos, entre los cuales hay que poner de relieve sobre todo el título primero (relativo a responsabilidad y compensación) y el título cuarto que trata sobre la prevención y la remoción. El ámbito de aplicación de esta ley es muy amplio, con jurisdicción en aguas territoriales y en la zona económica exclusiva, y cubre, entre otros, los daños producidos a las personas, a los recursos naturales, propiedades, pérdida de medios potenciales de subsistencia y rentas derivadas, coste de los servicios públicos prestados por las Administraciones públicas para el control y la salud de las personas.

¹ Comunicación presentada II Jornadas *Qui Embruta la Mar*-Museu Marítim de Barcelona-Diputació de Barcelona-CSIC 9-10 abril 2003. A efectos de la presente publicación (Enero 2009) se ha actualizado el artículo teniendo en cuenta las enmiendas al MARPOL en 2005 y los nuevos calendarios de retirada de petroleros de casco sencillo y doble casco.

Esta legislación incluye la participación directa de los ciudadanos, de los Ayuntamientos y de los Estados Federados, en la elaboración, adopción y actualización de los Planes de Contingencia por vertidos de crudo, creando Consejos Ciudadanos de asesoramiento a escala regional.

1.2.- RESPONSABILIDAD Y COMPENSACIÓN

En materia de responsabilidad por contaminación marina, existe por un lado un régimen basado en normas internacionales auspiciadas por la OMI (que es el vigente en España) y, por otro lado, está el régimen interno estadounidense en el que, a las distintas soluciones que se pueden alcanzar en cada uno de los 50 estados, ha venido a añadirse la OPA. Ésta contiene en su Título I las previsiones legislativas aplicables a la responsabilidad civil por vertidos de hidrocarburos y otras sustancias en las aguas de aquel país.

Es importante subrayar que esa legislación federal no excluye la legislación estatal sobre estas mismas cuestiones, de manera que dependiendo de cada Estado se pueden encontrar normas complementarias que introducen novedades sustanciales y que la OPA representa solamente una parte de la respuesta estadounidense a los vertidos de hidrocarburos.

En su sección 1001 (23), la OPA define el ámbito objetivo de responsabilidad, mencionando todos los vertidos de petróleo en sentido muy amplio: se incluye el crudo, el fue-oil, emulsiones, residuos de petróleo, mezclas de petróleo con otros sedimentos distinto a los dragados, excepto las sustancias peligrosas enumeradas en la CERCLA (*Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act*). Estos vertidos pueden producirse desde buques petroleros, instalaciones petroleras marítimas (plataformas petrolíferas, oleoductos,...) y terrestres (en sentido amplio, ya que se incluyen vehículos a motor) (secc.1001 (24, 24).

La responsabilidad solidaria entre los distintos responsables se establece como una responsabilidad objetiva corregida con algunas excepciones. Es destacable que esas excepciones no son de aplicación si el responsable no informa del vertido a las Autoridades o si no coopera con ellas en las tareas de limpieza. Las mencionadas excepciones se describen en las secciones 1002 y 1003:

Fuerza mayor (*Act of God*) - Actos de guerra: el responsable del vertido no responde ante un demandante concreto que haya sufrido daños por su propia conducta dolosa o gravemente culpable (sección1003, b). Se consideran indemnizables los costes de la limpieza del vertido, los daños personales y los daños sufridos en los bienes de la propiedad de los afectados y los daños puramente económicos: se permite reclamar por el lucro cesante experimentado a causa del vertido sin necesidad de que sea consecuencia de una lesión a un derecho absoluto de la víctima.

Además se indemniza el llamado daño ecológico (*natural resources*) relacionado a daños por pérdidas, pérdida de uso o destrucción de los recursos naturales. La OPA establece con exactitud las cantidades indemnizables (en DEG), en base a la capacidad de carga. La OPA exige a los potenciales responsables dar

prueba de su capacidad económica para hacer frente a los niveles de responsabilidad que esta Ley impone a cada tipo de responsable.

La OPA obliga a los armadores a depositar fianzas multimillonarias y a designar un representante que resida en territorio estadounidense y responda de los eventuales daños y delitos que puedan concurrir en un siniestro de este tipo. También se establece una acción directa de los perjudicados contra el asegurador o garante del responsable. El régimen de responsabilidad civil establecido en la OPA es muy exigente, conviene tener presente que cada Estado configura sobre el régimen federal de la OPA su propio derecho de daños².

1.3.- PREVENCIÓN Y REMOCIÓN

La sección 4115 titulada 'Establecimiento de requerimientos de doble casco en los buques tanque' dicta como primera norma que cualquier buque al que sea de aplicación ese capítulo (todo buque tanque), excepto que otra cosa se indique en esta sección, debe estar equipado con un doble casco en los casos de transporte de crudo como carga o como residuo y, segundo, cuando opere en las aguas sujetas a la jurisdicción de los EE.UU., incluyendo la zona económica exclusiva.

La sección 3703 del *US Code* se aplica a todos los buques tanque en aguas norteamericanas menos cuando exista derecho de paso inocente. En esta sección vemos que el Secretario de Transporte de los EEUU deberá indicar regulaciones para el diseño, construcción, reparación y mantenimiento de estos buques y deben incluir requerimientos sobre superestructuras, cascos, etc.). Notamos que previo a la OPA esta sección era meramente reguladora de las funciones del Secretario de Transporte. Ahora bien, con la introducción de ella la cosa cambia considerablemente.

En general, la edad de un buque se determina por la fecha de entrega de este después de la construcción original. Para empezar, se señala que los buques de menos de 5.000 D.W. cuya fecha de construcción es anterior a 30 de Junio de 1990 y la entrega a ese contrato anterior al 1 de Enero de 1994 no podrán operar en las aguas navegables de la ZEE de los EEUU después del 1 de Enero de 2015 a menos que el buque esté equipado con doble casco o sistema equivalente.

Seguidamente se establece el calendario general de la OPA³ de aplicación del doble casco (buques a partir de 5.000 toneladas) referido a la edad de los buques y al hecho de disponer, o no, tanques laterales o doble fondo:

1.- Actualmente los buques entre 5.000 y 15.000 toneladas monocasco de edad entre los 25 y 35 años sólo podrán operar hasta el 1 de Enero de 2005.

² En el año 1983 el Estado de Massachussets promulgó la *Chapter 21E of the General Laws* (llamada también "el *estatuto del superfondo*") con el fin de detectar y limpiar sitios contaminados por desechos peligrosos y derrames. El capítulo 21E asigna al Departamento por la protección del medio ambiente de Massachusetts (DEP) la tarea de asegurar la limpieza general del aceite y otros materiales peligrosos, determinando el sujeto legalmente responsable, y requiriéndole a éste el reembolso de los costes de la limpieza general. Además establece la responsabilidad por las partes involucradas de reparar los daños al medio ambiente originadas por el derrame de aceite o otros materiales peligrosos.

³ Ver concretamente las páginas 34 y 35.

2.- Actualmente los buques entre 15.000 y 30.000 toneladas monocasco de edad entre los 25 y 26 años sólo podrán operar hasta el 1 de Enero de 2005.

3.- Actualmente los buques de más de 30.000 toneladas monocasco de más de 23 años ya no pueden operar.

Para el resto de los casos y aparte de las excepciones cualquier buque monocasco no podrá operar después del 1 de Enero de 2010 y en caso de tener tanques laterales de lastre o doble fondo, hasta el 1 de Enero de 2015. Finalmente se contempla la previsión de que el Secretario pueda dictar unas reglas finales de procedimientos para hacer que los buques tanque sujetos a la OPA cumplan hasta el 1 de Enero de 2015 con requerimientos estructurales y operacionales para proveer una protección substancial al medioambiente que sea, económica y tecnológicamente, fácilmente asequible.

Al margen del sistema global de PSC de la OMI, consistente en los citados sistemas regionales, existe el mecanismo de PSC de Estados Unidos: el “*New US Coastguard Programme on Port State Control*” (Nuevo Programa de Guardacostas de EEUU sobre Control del Estado Portuario)⁴.

El sistema planteado por este programa funciona con puntos dependiendo del propietario, pabellón, sociedad de clasificación, tipo y antecedentes del buque en cuestión. La prioridad de la inspección dependerá del resultado obtenido (a más puntos obtenidos, mayor prioridad de inspección). Se trata de un sistema aparentemente complicado pero que ha resultado ser muy efectivo. Los datos obtenidos en las inspecciones son públicas y accesibles a cualquiera.

Este nuevo sistema le otorga a la *US COSTGUARD* la condición de agencia más rigurosa en el mundo en cuanto a Control del Estado Portuario. Esto es debido a la obligación que tiene cada buque que quiere entrar en la aguas de EEUU de notificar sus intenciones, lo que ha cambiado el concepto de “paso inocente” tal y como se conocía hasta ahora. Esta postura adoptada unilateralmente por los EEUU, junto con el resto de su normativa marítima interna (que establece unos estándares muy altos) se halla en el límite del Derecho Internacional y totalmente ajeno al desarrollo de la OMI (sin embargo, no sería la primera vez que una ley interna de EEUU se traduce en un Convenio internacional).

Por su parte la OMI se ha comprometido a asegurar que el PSC constantemente se ponga al día y se mejore mediante el intercambio de experiencias, intentando estandarizar procesos en la medida que las diferencias regionales lo permitan e intentando el máximo número de ratificaciones de los respectivos Acuerdos regionales (ya que faltan muchas). Para ayudar en este proceso, el OMI está desarrollando un estrategia global para PSC y, mediante el trabajo del “*Sub-Committee on Flag State Implementation*”⁵, ha incorporado en los

4 Ver “*International Shipping Law. Legislation and Enforcement*”, por G.P. Pamborides, ed. Kluwer, La Haya 1999 , págs. 128 y ss.

5 Este “Sub-Comité sobre Ejecución del Estado de Abanderamiento” fue creado en 1992 con el fin de mejorar la ejecución de estándares por parte de los Estados de abanderamiento.

procedimientos de PSC un perfil riguroso, exigiendo entrenamiento y calificación a los oficiales de PSC.⁶

Ante la medida unilateral de los estadounidenses, la OMI (Organización Marítima Internacional) adoptó medidas en este sentido y estableció en 1992 normas en materia de doble casco en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). Este Convenio exige que todos los petroleros con un peso muerto igual o superior a 600 toneladas entregados a partir de julio de 1996 estén construidos con un doble casco o diseño equivalente. Por consiguiente, desde esa fecha ya no se construyen petroleros de casco único de este tamaño.

En el caso de los petroleros de casco único con un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, entregados antes del 6 de julio de 1996, este Convenio internacional exige que se ajusten a las normas en materia de doble casco a más tardar cuando tengan 25 ó 30 años de antigüedad, según dispongan o no de tanques de lastre separados (el objetivo de los tanques de lastre separados es reducir los riesgos de contaminación operativa garantizando que el agua de lastre no se encuentre nunca en contacto con el petróleo. Por otra parte, los tanques de lastre separado se colocan como protección en los lugares donde el impacto de una varada o de un abordaje puede ser más grave).

2) NORMATIVA DE LA COMUNIDAD EUROPEA

2.1. MEDIDAS EXISTENTES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD

A raíz de varias catástrofes (*Torrey Canyon* en 1967, *Exxon Valdez* en 1989), se adoptaron una serie de convenios en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de luchar contra la contaminación accidental (imprevista) y la contaminación causada por la explotación normal (deliberada, como la limpieza de tanques con agua de mar). Así, por ejemplo, en 1973 se adoptó el Convenio internacional MARPOL sobre la prevención de la contaminación ocasionada por los buques.

Además del aspecto medioambiental, dicho Convenio también tiene por objeto eliminar progresivamente los petroleros de casco único y sustituirlos por otros de doble casco o de diseño equivalente. El Convenio MARPOL prevé asimismo un mayor control del estado de los petroleros viejos. Con el paso de los años, las directrices de la OMI se han ido precisando y exigen una inspección del casco de los petroleros mucho más rigurosa que antes.

El naufragio del ERIKA ha demostrado, por una parte, el riesgo que representan los buques viejos y, por otra, que el marco normativo actual, mal aplicado además por los Estados miembros, especialmente en lo que respecta al número de controles en los puertos, debe reforzarse sobre una base específicamente comunitaria que sea más avanzada que las normas de la OMI.

6 Actas de las jornadas "QUI EMBRUTA EL MAR DES DEL MAR? *La eficacia de los instrumentos jurídicos en la lucha contra la contaminación marina*", del mismo autor, página 63.

2.2.- MEDIDAS PROPUESTAS

La Comisión ha propuesto una serie de medidas más inmediatas y otras medidas a más largo plazo y más complejas, respecto a las cuales presentará una segunda serie de propuestas llamadas "paquete ERIKA II".

2.2.1. Paquete "Erika I"

Por lo que respecta a las medidas reglamentarias a corto plazo, la Comisión, mediante el paquete "Erika I" tenía por objetivo aumentar la seguridad del transporte marítimo de productos petrolíferos.

2.2.1. a) Control de los Buques en los Puertos

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE⁷ del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros, que ha sido publicada en el Diario Oficial n° L 019 de 22 de enero de 2002 y entró en vigor el mismo día de su publicación. Los Estados miembros deberán trasponerla, en el plazo máximo del 22 de julio de 2003.

Se prohíbe el acceso a todos los puertos de la Unión a los buques de más de quince años que hayan permanecido inmovilizados más de dos veces durante los dos años anteriores, sobre la base de una "lista negra" que la Comisión publicará cada seis meses. Por otra parte, los controles de todos los buques se intensificarán en función de la edad del buque y se ejercerán sistemáticamente en uno de los tanques de lastre. Los buques enviarán una serie de datos antes de entrar en los puertos para que las inspecciones puedan prepararse eficazmente.

2.2.1. b) Sociedades de clasificación.

La DIRECTIVA 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas y considera que debe efectuarse un control más estricto de las sociedades de clasificación a las cuales los Estados miembros delegan sus poderes de comprobación de la calidad de los buques.⁸

⁷ Anteriormente modificada por la Directiva del Consejo 98/25/CE de 27 de abril de 1998

⁸ Diario Oficial n° L 019 de 22 de enero de 2002.

2.2.1. c) Petroleros de doble casco.

Reglamento (CE) n° 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 2978/94 del Consejo ⁹.

Se trata de un nuevo Reglamento que prohíbe la entrada en los puertos de la UE a los petroleros de casco sencillo a más tardar hasta 2015. Además se propone acelerar la sustitución de los petroleros de casco único por petroleros de casco doble de acuerdo con un calendario similar al de Estados Unidos (2005, 2010, 2015, según el arqueo).¹⁰

Estas tres propuestas forman un conjunto que afecta no sólo a los petroleros, sino también, en lo que respecta a las dos primeras, a los demás buques que transportan materias peligrosas o contaminantes. En concreto, la información recogida en los controles en cada puerto o en las comprobaciones efectuadas por las sociedades de clasificación se difundirá ampliamente, sobre todo a través del banco de datos "EQUASIS", de modo que se conozca sistemáticamente el estado de un buque y que, en caso de accidente, las responsabilidades estén claramente delimitadas.

2.2.2.- Paquete "Erika II"

En una segunda etapa, a través del llamado "paquete ERIKA II", la Comisión prevé propuestas complementarias en los siguientes ámbitos:

2.2.1. a) Una mayor transparencia.

La falta de información disponible sobre la seguridad de los buques preocupa a las autoridades. Al recoger diversas entidades la información sobre los buques, ésta queda dispersa en muchos sitios diferentes y resulta difícil de acceso incluso para los profesionales del transporte marítimo. Por consiguiente, la Comisión Europea, en cooperación con la administración marítima de Francia, ha empezado a crear una nueva base de datos sobre seguridad de los buques, EQUASIS, que

⁹ publicado en el *Diario Oficial* n° L 064 de 7 de marzo de 2002.

¹⁰ Propuesta de REGLAMENTO- COM (2002)780 FINAL- de 20 de diciembre de 2002. La Comisión anunció en su *Comunicación sobre el aumento de la seguridad en el mar como consecuencia del accidente del Prestige* (COM (2002)681 final) una serie de medidas para reducir al mínimo en el futuro el riesgo de accidentes en los que estén implicados buques como el ERIKA o el PRESTIGE. El Consejo de Transportes del 6 de diciembre de 2002 pidió además que se acelerara la retirada progresiva de los petroleros monocasco, se exigiera la aplicación del régimen de evaluación del estado de los buques a partir de 15 años de antigüedad, así como que se celebraran acuerdos administrativos entre los Estados miembros con el fin de denegar el acceso a sus puertos, terminales no costeras y zonas de anclaje de los petroleros monocasco que transporten petróleo de los tipos más pesados. La Comisión propone alcanzar esos objetivos modificando el reglamento (CE) n° 417/2002 para ajustarlo a la propuesta inicial de la Comisión.

recogerá información relacionada con la seguridad y la calidad de los buques y sus operadores y la facilitará a través de Internet (www.EQUASIS.org).

2.2.2. b) Vigilancia de la navegación marítima - sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

La Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2002¹¹ derogan la Directiva 93/75/CEE del Consejo. El objeto de la esta Directiva es establecer en la Comunidad un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la seguridad y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la respuesta de las autoridades a los incidentes, los accidentes, o las situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate, y contribuir a una mejor prevención y a la detección de la contaminación por los buques. Los Estados miembros harán un seguimiento y tomarán todas las medidas necesarias y adecuadas para asegurar que los capitanes, los operadores de buques¹² y los agentes navieros, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de dichos buques, cumplen los requisitos de esta Directiva.

2.3.- DESARROLLOS RECIENTES

Ningún petrolero de casco único estará autorizado a transportar fueloil pesado en las aguas de la Unión Europea: así lo ha decidido el Consejo en fecha 27 de marzo de 2003 a propuesta de la Comisión. Además, todos los petroleros de casco único del tipo del *Erika* y el *Prestige* con una antigüedad de más de 23 años quedarán inmediatamente excluidos de los puertos de la Unión, mientras que la eliminación de los buques más recientes tendrá lugar antes, es decir, entre 2005 y 2010 en virtud de un calendario más riguroso que el previsto por las normas en vigor. Finalmente, durante el período de eliminación progresiva, los petroleros que no hayan alcanzado todavía el límite de antigüedad estarán sometidos a controles de seguridad más estrictos. Gracias a estas medidas, la Unión Europea goza del mismo nivel de protección que los Estados Unidos y los buques como el *Erika* o el *Prestige* quedarán prohibidos inmediatamente.

El acuerdo alcanzado por el Consejo acerca de la propuesta de la Comisión permite reforzar las normas comunitarias internacionales sobre seguridad marítima

¹¹ relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo. La Directiva 93/75/CEE del Consejo quedará derogada a partir del 5 de febrero de 2004.

¹² Esta Directiva se aplicará a los buques de un arqueado bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que no se establezca otra cosa. Esta Directiva no se aplicará a:

- a) los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques propiedad de un Estado miembro o que estén a su servicio y presten servicios públicos de carácter no comercial;
- b) los barcos de pesca, los buques tradicionales y las embarcaciones de recreo de una eslora inferior a 45 metros;
- c) los buques cisterna de menos de 5000 toneladas, las provisiones de a bordo y el equipo a bordo de los buques.

aprobadas tras el naufragio del *Erika*.¹³ Quedará prohibido cualquier transporte de producto petroleros pesados¹⁴ en petroleros de casco único con destino o salida de los puertos de un Estado miembro de la Unión.¹⁵ Dado su valor comercial, relativamente escaso, y el pequeño riesgo de incendio o explosión que presenta, el fuel oil pesado se transportaba normalmente hasta ahora en viejos petroleros de casco único, cuando es el producto más contaminante si se vierte al mar. Debido a su escasa volatilidad y su elevada viscosidad, es el que puede causar daños más graves a los ecosistemas marinos y costeros.

La nueva legislación invierte la tendencia actual y hace obligatorio el transporte de los productos más contaminantes en los barcos más seguros. Asimismo, permite reducir notablemente el riesgo de catástrofes ecológicas como las provocadas por los naufragios del *Prestige* y el *Erika*.

Según este nuevo Reglamento, la Unión Europea va a aplicar normas tan estrictas como las que están en vigor en Estados Unidos en lo que se refiere a la eliminación gradual de petroleros de casco único. Esta legislación dará un nuevo impulso a la modernización de la industria del transporte marítimo de productos petroleros.

Durante los tres últimos años, la parte de los petroleros de doble casco en la flota mundial, expresada en tonelaje, ha pasado del 30% al 50% y los astilleros tienen pedidos por una capacidad suplementaria de 60 millones de toneladas. La industria europea del transporte marítimo de petróleo, que en gran medida se ha anticipado ya a la aplicación de las normas en vigor en lo que se refiere a la retirada gradual del mercado de los petroleros viejos, lleva a cabo actualmente el programa de modernización más amplio de toda su historia.

Finalmente, el nuevo Reglamento impone una aplicación más amplia y más temprana de normas de aplicación reforzadas para los petroleros de casco único que no hayan alcanzado todavía el límite de antigüedad. Todos los petroleros de casco único, comprendidos los más pequeños, que inicialmente habían estado excluidos, quedarán ahora sometidos al "Régimen de evaluación del estado de los buques" (*o Condition Assessment Scheme - CAS*) a partir de los 15 años de antigüedad.

El CAS es un régimen complementario de inspecciones reforzadas pensados especialmente para detectar las debilidades estructurales de los petroleros de casco único. Los petroleros, aunque sean relativamente recientes, que no superen la prueba del régimen de evaluación no podrán ser autorizados a entrar en los puertos comunitarios o a enarbolar el pabellón de un país comunitario.

¹³ La Comisión presenta una propuesta de modificación del Reglamento (CE) n° 417/2002 en vigor.

¹⁴ El Consejo ha acordado una definición técnica que recoge los tipos más contaminantes de petróleo bruto pesado, fueloil pesado, betún de petróleo y alquitrán.

¹⁵ La propuesta de la Comisión cubre los puertos, terminales no costeros y zonas de anclaje bajo la jurisdicción de los Estados miembros.

2.4.- DIRECTIVA 2002/6/CE¹⁶

Dentro de la política de fomento de la navegación, especialmente de la navegación de corta distancia, como sistema alternativo a otros medios de transporte, la Unión europea ha considerado necesario, entre otras medidas, uniformizar la información que los buques se ven obligados a facilitar o prestar cada vez que hacen escala en puerto, tratando de esta manera de eliminar los obstáculos que la falta de uniformidad pudiera provocar. A tal fin ha acordado reconocer a nivel comunitario los distintos formularios normalizados adoptados al efecto en el marco del llamado Convenio FAL de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional adoptado por la Conferencia Internacional de 9 de abril de 1965.

El plazo de transposición de la Directiva concluyó el 9 de septiembre de 2003.

2.5.- DIRECTIVA 2001/96/CE¹⁷

Habida cuenta de la preocupación existente por la alta siniestralidad que afecta a buques graneleros y que un gran número de esos accidentes tienen su origen en defectuosas o incorrectas operaciones de carga y descarga en las terminales portuarias, el Parlamento europeo y el Consejo de la Unión Europea han decidido introducir en la Comunidad Europea, mediante la presente directiva, las directrices contenidas en la Resolución A.862(20), de 27 de noviembre de 1997, de la Organización Marítima Internacional ("OMI").

2.6.- REGLAMENTO Nº 2012/2002 SOBRE LA CREACIÓN DEL FONDO DE SOLIDARIDAD DE LA UNIÓN EUROPEA.¹⁸

Mediante este reglamento se creó el fondo de solidaridad de la Unión Europea, que se destinará a permitir a la Comunidad responder de manera rápida, eficaz y flexible a situaciones de urgencia en las condiciones establecidas en el presente Reglamento. En caso de catástrofe grave, la Comunidad debe ser solidaria con la población de las regiones afectadas y aportarle una ayuda financiera para contribuir, cuanto antes, al restablecimiento de unas condiciones de vida normales en las regiones siniestradas. La ayuda debería movilizarse principalmente en caso de desastres naturales. A petición de un Estado miembro podrá activarse la intervención del Fondo principalmente cuando en el territorio de dicho Estado

¹⁶ DIRECTIVA 2002/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, sobre las formalidades de información para los buques que lleguen a los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y salgan de éstos.

¹⁷ DIRECTIVA 2001/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de diciembre de 2001, por la que se establecen requisitos y procedimientos armonizados para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de los graneleros.

¹⁸ de 11 de noviembre de 2002.

sobrevenga una catástrofe grave¹⁹ de carácter natural que repercuta gravemente en las condiciones de vida de los ciudadanos, el medio natural o la economía de una o varias regiones o de uno o varios Estados.

La solidaridad de la Unión Europea debe ampliarse también a los Estados cuya adhesión está en proceso de negociación. La ayuda de la Comunidad debe completar los esfuerzos de los Estados afectados y cubrir una parte de los gastos públicos destinados a hacer frente a los daños causados por una catástrofe grave. En aplicación del principio de subsidiariedad, la ayuda prestada en virtud de este instrumento debe limitarse a las catástrofes que tengan repercusiones graves en las condiciones de vida de los ciudadanos, el medio natural o la economía. La intervención comunitaria no debe relevar de su responsabilidad a terceros que, en virtud del principio de "*quien contamina, paga*", sean los primeros responsables de los daños por ellos causados, ni desalentar las medidas preventivas tanto a nivel comunitario como de los Estados miembros. Ello debería permitir, mediante una toma de decisión rápida, comprometer y movilizar lo antes posible recursos financieros específicos. Los procedimientos administrativos deberían ser ajustados en consecuencia y limitados al mínimo estrictamente necesario.²⁰

2.7.-REGLAMENTO Nº 2099/2002 - COMITÉ DE SEGURIDAD MARÍTIMA.²¹

El Reglamento nº2099/2002 crea el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) y se modifican los reglamentos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación por los buques: Las medidas de ejecución de los Reglamentos y Directivas vigentes en el ámbito de la seguridad marítima fueron adoptadas mediante un procedimiento de reglamentación que prevé el recurso al Comité creado mediante la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, y, en algunos casos, a un Comité ad hoc.²²

La función del Comité COSS consiste en centralizar las tareas de los comités creados en el marco de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima, prevención de la contaminación por los buques y protección de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques, así como asistir y aconsejar a la Comisión en todas las cuestiones de seguridad marítima y de prevención o reducción de la contaminación del medio ambiente en el marco de las actividades marítimas.

¹⁹ Se considerará "*catástrofe grave*", a efectos del presente Reglamento, toda catástrofe que produzca daños que, por lo menos en uno de los Estados afectados, se estimen en más de 3000 millones de euros, a precios de 2002, o representen más del 0,6 % de la RNB.

²⁰ Para ello, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión han celebrado el 7 de noviembre de 2002 un acuerdo interinstitucional relativo a la financiación del Fondo de Solidaridad de la Unión Europea, complementando el Acuerdo interinstitucional, de 6 de mayo de 1999, sobre la disciplina presupuestaria y la mejora del procedimiento presupuestario.

²¹ Reglamento (CE) no 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de noviembre de 2002.

²² Estos Comités estaban regulados por las normas establecidas por la Decisión 87/373/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1987, por la que se establecen las modalidades del ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión.

2.8.- DIRECTIVA 2000/59/CE SOBRE INSTALACIONES PORTUARIAS RECEPTORAS DE DESECHOS GENERADOS POR BUQUES Y RESIDUOS DE CARGA.

Esta directiva aborda uno de los graves problemas medioambientales de la contaminación marítima. Hay que tener en cuenta que la política comunitaria de medio ambiente tiene por objetivo alcanzar un nivel de protección elevado; dicha política está basada en el principio de cautela y en los principios de acción preventiva y de que quien contamina paga. Por su propia naturaleza, la contaminación marina tiene implicaciones internacionales. Habida cuenta del principio de subsidiariedad, una actuación comunitaria es la forma más eficaz de garantizar unas normas medioambientales comunes para los buques y puertos de toda la Comunidad.

En el caso español, se ha adoptado el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre^{23 24}. Este Decreto hace mención de un nuevo término: "Entidad gestora del puerto", que en su Art. 2 i) se define como "la *entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto...*", "...*Dentro de esta denominación se engloban las Autoridades Portuarias de los puertos de titularidad estatal...*". Esta entidad y la Capitanía Marítima del puerto son a las que el Real Decreto les encarga los principales cometidos. En el caso de la primera se trata de garantizar la prestación del servicio conforme a su régimen jurídico propio, bien a través de empresas autorizadas para el ejercicio de la actividad, bien a través de la gestión directa o indirecta, cuando, con arreglo a la legislación aplicable sea titular del puerto. Por el contrario, en el caso de la Capitanía Marítima su principal cometido es la intensificación de las facultades de inspección y de adopción de medidas cautelares.

3. NORMATIVA ESPAÑOLA²⁵

El nuevo caso de accidente marítimo delante de las costas españolas ha desencadenado la redacción de una normativa que intenta asemejarse a los ya

²³ REAL DECRETO 1381/2002, de 20 de diciembre sobre las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga (BOE núm. 305, de 21 de diciembre de 2002).

²⁴ Se deroga el REAL DECRETO 438/1994

²⁵ Normativa española sobre responsabilidad para la contaminación de mar desde los buques :
Ley de Costas 22/1988
Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 27/1992
OM sobre Normas de Construcción de Buques para evitar la contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. 1 junio 1963
OM relativa a las normas para evitar la contaminación en Aguas de Mar. 1 junio 1963
Real Decreto 1621/1997 sobre Reglamento para Control de cumplimiento de la Normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros
OM 3056/2002 que establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general
Real Decreto 9/2002 por el que se adoptan medidas para buques tanque que transportan mercancías peligrosas o contaminantes
Orden Fom /3479/2002 sobre firma y visado de informes de Inspección y certificación de buques civiles.

conocidos convenios y normativas existentes pero aplicado al territorio español y yendo más allá. Las siguientes normas españolas forman parte del “*post Prestige*” y desarrollan sobre todo las directivas europeas DIR 2002/59 (sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga), DIR 105/2001 (sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas) y DIR 106/2001 (sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros)²⁶.

²⁶ La normativa básica “*postprestige*” consiste en diferentes decretos, ver con carácter general: a) REAL DECRETO-LEY 9/2002 de 13 de diciembre: El Artículo 1 de este Real Decreto es muy estricto y explica la principal medida que España ha querido adoptar contra la reiterada secuencia de catástrofes y ocasiones de riesgo. En ella leemos que “*Se prohíbe la entrada en puertos españoles, en terminales o en zonas de fondeo, de buques petroleros de casco único, cualquiera que sea la bandera que enarboles, que transporten fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado*”. El segundo y último artículo establece un régimen sancionador en caso de incumplimiento de este. La multa es de hasta 3 millones de euros y la abonará la empresa naviera del buque o el capitán en su defecto. b) REAL DECRETO 1/2003 DE 3 DE ENERO : El artículo 1 dispone la creación del Comisionado para llevar a cabo la coordinación de las medidas que se adopten por la Administración General del Estado, con ocasión de la catástrofe del buque «*Prestige*», así como para desarrollar las relaciones de colaboración con las Administraciones territoriales afectadas. El Comisionado, para el cumplimiento de los objetivos encomendados, asumirá las competencias y dispondrá de los recursos y medios necesarios. Corresponderá al Comisionado: Proponer al Gobierno las actuaciones necesarias para reparar los daños causados por el accidente del buque «*Prestige*», entre las que se incluyen, tanto las adoptadas por la Administración General del Estado en el ámbito de sus competencias, como las de apoyo y colaboración con las Administraciones territoriales afectadas. Recibir del Gobierno la información necesaria para el ejercicio de sus funciones. Elevar informes periódicos al Gobierno sobre las actividades desarrolladas y los resultados obtenidos. Participar en los trabajos de las comisiones, grupos de trabajo y órganos colegiados constituidos como consecuencia de los daños derivados del accidente del buque *Prestige*». c) REAL DECRETO 4/2003 DE 3 DE ENERO 26: Creada la figura del Comisionado para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque *Prestige*, por Real Decreto 1/2003 de 3 de enero, se hace necesario proceder a modificar la composición de la Comisión Interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige*, con el fin de incorporar como Vicepresidente de la misma al citado Comisionado y de esta forma mejorar la coordinación de todos los trabajos y las actuaciones previstas por los distintos órganos intervinientes de la Administración General del Estado. El artículo único dispone la modificación del Real Decreto 1220/2002, de 22 de noviembre que queda redactado en los siguientes términos: “*La Comisión Interministerial estará presidida por el Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia y será Vicepresidente de la misma el Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque Prestige.*” d) REAL DECRETO 101/2003 DE 24 DE ENERO 26: El Real Decreto 1/2003 de 3 de enero, crea la figura del Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque *Prestige*, con la finalidad de asegurar la programación y ejecución coordinadas de las actividades llevadas a cabo por la Administración General del Estado, y la cooperación con las restantes Administraciones territoriales. Para la consecución de este objetivo, resulta necesario dar la máxima coherencia y eficacia a las actuaciones que se lleven a cabo, especialmente en los Ministerios de Fomento, Medio Ambiente y Defensa mediante la creación de un Comisionado, con rango de Director general, en los Ministerios de Fomento, de Medio Ambiente y del Ministerio de Defensa, que faciliten la adopción de las decisiones que permitan la inmediata puesta en práctica de las medidas necesarias para impedir o corregir los efectos dañinos producidos. El Real Decreto 101/2003 dispone en su artículo la creación de Comisionados de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente y de Coordinador en el Ministerio de Defensa, que una vez cumplidos los objetivos que determinaron su creación, serán suprimidos correspondiendo a los Comisionados las siguientes funciones: coordinar, en el ámbito de competencia de los respectivos Ministerios, todas las actuaciones programadas o llevadas a cabo para impedir o reducir los daños. Impulsar y, en su caso, ejecutar las actuaciones de esta naturaleza que sean competencia del correspondiente Ministerio. e) REAL DECRETO 102/2003, DE 24 DE ENERO 26: La

4. CONCLUSIONES

A) Comparación entre los distintos fondos de compensación y esquemas indemnizatorios:

	OSLTF ²⁷	FIDAC ²⁸	FONDO DE SOLIDARIDAD DE LA UE ²⁹
Tipo de responsabilidad	Responsabilidad objetiva con seguro obligatorio	Responsabilidad objetiva y solidaria entre todos los responsables. Se exige el mantenimiento de seguro o de otra forma de garantía.	
Sujetos responsables	Exclusivamente propietario inscrito del barco.	El propietario inscrito del barco. Si daños originados por acción o omisión, actuando con intención de causar esos daños, por parte del fletador (inclusive el fletador) a casco desnudo, práctico, agentes o empleados del propietario posible reclamar contra ellos.	
Daños indemnizables	Se indemnizan daños patrimoniales: daño material, lucro cesante y medidas de prevención, mitigación y limpieza y restauración (si resulta "razonable")	<ol style="list-style-type: none"> 1. Costes de limpieza 2. Daños en la persona o bienes de la víctima, incluido el lucro cesante resultante. 3. Daños puramente económicos. 4. Impuestos dejados de percibir por las autoridades públicas y coste de los el servicios adicionalmente prestados por ellas. 5. Daño puramente ecológico. 	

creación del Comisionado del Gobierno para las actuaciones derivadas de la catástrofe del buque *Prestige*, llevada a cabo por el Real Decreto 1/2003, de 3 de enero, aconseja reforzar la estructura de la citada Comisión interministerial. El artículo 1 dispone la modificación de la composición de la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige* y la creación de la Comisión delegada de la Comisión Interministerial, que tendrá las siguientes funciones y serán suprimidos una vez cumplidos los objetivos que determinaron su creación: Asegurar la debida coordinación de actuaciones con las Comunidades Autónomas y Corporaciones locales, así como con las organizaciones sectoriales y demás personas o entidades, tanto públicas como privadas. Ejercer las funciones de impulso y seguimiento, así como de adaptación y aplicación de los planes y programas, en relación con las medidas adoptadas en el ámbito de la Administración General del Estado.

²⁷ *Oil Spill Liability Trust Fund, Chapter 98* - creado por la OPA, *Title 26 U.S.C. § 9509*.

²⁸ Fondo Internacional por Daños debidos a la contaminación por Hidrocarburos

²⁹ Reglamento N° 2012/2002 de 11 de noviembre 2002, que deja todavía abiertos los requisitos detallados, definiendo únicamente que destinará a permitir a la Comunidad responder de manera rápida, eficaz y flexible a situaciones de urgencia en las condiciones establecidas en el presente Reglamento. En caso de catástrofe grave, la Comunidad debe ser solidaria con la población de las regiones afectadas y aportarle una ayuda financiera para contribuir, cuanto antes, al restablecimiento de unas condiciones de vida normales en las regiones siniestradas. A petición de un Estado miembro podrá activarse la intervención del Fondo principalmente cuando en el territorio de dicho Estado sobrevenga una catástrofe grave de carácter natural que repercuta gravemente en las condiciones de vida de los ciudadanos, el medio natural o la economía de una o varias regiones o de uno o varios Estados.

Límites	Máximo absoluto \$1,000,000,000 por accidente. Las reclamaciones por daños ecológicos ³⁰ relacionados a un incidente no podrán exceder los \$500.000.000.	Indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1971: 60 millones de DEG. Indemnización máxima pagadera por el Fondo de 1992: 135 millones de DEG.	

B) Comparación entre las nuevas normas propuestas en fecha 27 de marzo de 2003 por parte de la Comisión Europea y las aprobadas anteriormente: Las tres principales categorías de petroleros de casco único siguen siendo las definidas en el Reglamento (CE) n° 417/2002³¹:

<i>Tipo de petrolero/carga</i>	<i>Normas en vigor</i>	<i>Nuevas normas propuestas</i>
Productos petroleros pesados: fueloil pesado, petróleo bruto pesado, desechos de aceite, betún de petróleo y alquitrán.		
Petroleros de casco único de cualquier bandera	No existía reglamentación	Excluidos de los puertos de la UE. Todo transporte de petróleo pesado con destino o salida de puertos, terminales no costeros o zonas de anclaje de la UE tiene que hacerse con petroleros de doble casco, lleven el pabellón que lleven. Cuando: a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento propuesto para todos los petroleros, excluidos los pequeños petroleros de 600 a 5.000 toneladas (en este caso a partir de 2008)
Todos los productos petroleros		

³⁰ La sección 1002 (b, 2) de la OPA define los daños ecológicos como "*perjuicios al, destrucción del, pérdida o pérdida del uso de reservas naturales, inclusive el coste razonable para valorar los daños.*"

³¹ La categoría 1 son los petroleros de casco único denominados "pre -MARPOL", es decir, los petroleros cuyo peso muerto es igual o superior a 20.000 toneladas y que transportan petróleo bruto, así como los buques cuyo peso muerto es igual o superior a 30.000 toneladas y que transportan productos petroleros y no disponen de tanques de lastre separados en lugares protegidos (SBT/PL). Son los más viejos y los más expuestos. Generalmente construidos antes de 1982. La categoría 2 comprende los petroleros de casco único MARPOL del mismo tamaño que los de la categoría 1, pero equipados de tanques de lastre separados en lugares protegidos (SBT/PL). Generalmente construidos entre 1982 y 1996. La categoría 3 son los petroleros de casco único cuyo peso muerto se sitúa entre 5.000 toneladas y los límites de las categorías 1 y 2, pero de una capacidad superior a 5.000 toneladas de peso muerto. Estos petroleros más pequeños se utilizan a menudo en el tráfico regional.

Petroleros de casco único de cualquier bandera	Excluidos de los puertos de la UE Cuando: límites de antigüedad comprendidos entre 26 y 30 años; las fechas de retirada definitiva son las siguientes: - Categoría 1: 2007 - Categoría 2: 2015 - Categoría 3: 2015	Excluidos de los puertos de la 'UE Cuando: superados los límites de antigüedad de 23 y 28 años; las fechas de retirada definitiva son las siguientes: - Categoría 1: 2005 - Categoría 2 y 3 : 2010 ³²
Cumplimiento de las normas del CAS		
	Exigido para entrar en los puertos comunitarios - Cuando: - Categoría 1: 2005 -Categoría 2: 2010 -Categoría 3: no aplicable	Exigido para entrar en los puertos comunitarios –Cuando: - Categoría 1: no aplicable (retirada progresiva) - Categoría 2: 2005 a partir de los 15 años de antigüedad Categoría 3: 2005 a partir de los 15 años de antigüedad

El Consejo ha remitido a la Comisión, como nueva posibilidad que no existía en su formulación original, que tan pronto esté ultimado el texto definitivo del reglamento, se presente a la OMI, en aras a buscar un marco internacional uniforme. Estos acuerdos significan que el calendario previsto para la eliminación total de los buques de casco sencillo se aplicarían: a) a todos los buques tanques, cualquiera que sea su bandera que descarguen en puertos de la UE y b) a todos los buques tanque que tengan pabellón comunitario, aunque no toquen puertos europeos. En este último supuesto, en el caso que la OMI no haga suyo este calendario, existe la posibilidad de que los armadores europeos se vean obligados transferir sus buques a pabellones extracomunitarios.

Acto	Entrada en vigor Fecha de expiración	Diario Oficial
Reglamento (CE) nº 417/2002	27.03.2002	DO L 64 de 7.3.2002
Reglamento (CE) nº 1726/2003	21.10.2003	DO L 249 de 1.10.2003

³² Para los buques con doble pared o doble fondo, la fecha límite será el 2015 o 25 años (como en Estados Unidos)

Reglamento (CE) nº 2172/2004	07.01.2005	DO L 371 de 18.12.2004
Reglamento (CE) nº 457/2007	20.05.2007	DO L 113 de 30.4.2007

En este cuadro aparecen los últimos Reglamentos Europeos con referencia a la retirada del casco sencillo, la fecha de entrada en vigor y el diario oficial donde se publican.³³

RETIRADA DE LOS PETROLEROS DE CASCO SENCILLO			
	Reglamento CE	Propuesta consejo	Aprobado 22/07/2003
Categoría 1	2003/2007	2003/2005	2003/2005
Categoría 2	2003/2005	2003/2010	2003/2010
Categoría 3	2003/2015	2003/2010	2003/2010
Gabarras	No figura	2010	2008

En este cuadro aparece la retirada del casco sencillo según las categorías de las embarcaciones.

³³ Fuente: europa.eu/scadplus/leg/es

C) Comparación entre las normas relativas a los petroleros de doble casco, entre la OPA y el Convenio MARPOL (antigua REGLA 13).^{34 35}

PETROLEROS	ANTERIOR 13G	OPA90	NUEVA 13G
Categoría 1: Petroleros DE CRUDO mayores de 20.000 tpm y de productos mayores de 30.000 tpm que NO tengan SBT/PL	Edad máxima 25 años (hasta el 15/02/2007) Si se cargan en balance hidrostático – HBL – edad máxima 30 años (hasta el 15/02/2012)	Calendario con fecha límite 31/12/2009	Calendario de eliminación entre el 01/01/2003 y el 31/12/2004 (edad máx. 22 años)
Categoría 1(bis): Petroleros DE PRODUCTOS entre 20-30.000 tpm que lleven crudo o productos pesados persistentes que NO tengan SBT/PL	Exentos	Calendario con fecha límite 31/12/2014	Si se supera la CAS, el calendario se extiende hasta el 31/12/2007 (edad máx. 25 años)
Categoría 2: Petroleros DE CRUDO mayores de 20.000 tpm y de productos mayores de 30.000 tpm que SI tengan SBT/PL	Edad máxima 30 años (hasta el 01/07/2026)	Calendario con fecha límite 31/12/2009	Calendario de eliminación entre el 01/01/2003 y el 31/12/2009 (edad máx. 13 años)
Categoría 2(bis): Petroleros DE PRODUCTOS entre 20-30.000 tpm que lleven crudo o productos pesados persistentes que SI tengan SBT/PL	Exentos	Calendario con fecha límite 31/12/2014	Si se supera la CAS, el calendario se extiende hasta el 31/12/2015 (edad máx. 19 años) y la administración de abanderamiento puede extender este límite hasta los 25 años sin exceder el 31/12/2017 y sin que sea de aceptación obligada para otros países
Categoría 3: Otros petroleros mayores de 5.000 tpm	Exentos	Calendario con fecha límite 31/12/2014	Calendario de eliminación entre el 01/01/2003 y el 31/12/2015 (edad máx. 19 años)
Petroleros, de cualquier tamaño, con dobles costados (DS) o doble fondo (DB) completos	Igual que si tienen SBT/PL	Fecha límite 31/12/2014	Si se supera la CAS, edad máxima 25 años, sin límite de fecha
Petroleros hasta 5.000 tpm	Exentos	Exentos	Exentos

La formulación de la nueva regla 13 G, en el seno de la OMI, supone la solución de compromiso político entre el acortamiento del calendario de la eliminación de los buques monocasco, con la concesión a los armadores de una prórroga de tres años, si el buque supera la inspección estructural (CAS).

En el MARPOL 73/78 aparecía un calendario de retirada de doble casco a muchos años vista. Ante la medida unilateral de EE.UU., la Organización Marítima Internacional (OMI) tuvo que adoptar medidas y estableció en 1992 normas en materia de doble casco el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78). Este Convenio exige que todos los petroleros con un peso muerto igual o superior a 600 toneladas entregados a partir de julio de 1996 estén contruidos con un doble casco o diseño equivalente. Por consiguiente, desde esa fecha ya no se construyen petroleros de casco único con este desplazamiento.

Mediante una modificación del convenio de 1973, el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó en diciembre de 2003 una serie de enmiendas del Anexo I de MARPOL 73/78, basadas en las medidas adoptadas por la Unión Europea. Con todo, dichas enmiendas

³⁴ Según la regla 13G MARPOL enmendada no podrán operar más allá de 1 de enero de 2005 y, en caso de superar el CAS (*Condition Assessment Survey* - Informe de evaluación de las condiciones del buque) hasta 31 de diciembre de 2007.

³⁵ SBT/PL son buques que tienen lastre segregado en situación protectora.

contienen ciertas excepciones, contempladas en el apartado 7 de la Regla 13G³⁶, referente al calendario de retirada de los petroleros de casco único, y en los apartados 5, 6 y 7 de la Regla 13H³⁷, referente a la prohibición de transportar hidrocarburos pesados en petroleros de casco único.

En el caso de los petroleros de casco único con un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, entregados antes del 6 de julio de 1996, este Convenio internacional exige que se ajusten a las normas en materia de doble casco a más tardar cuando tengan 25 ó 30 años de antigüedad, según dispongan o no de tanques de lastre separados³⁸.

El objetivo de los tanques de lastre separados es reducir los riesgos de contaminación operativa garantizando que el agua de lastre no se encuentre nunca en contacto con el petróleo. Por otra parte, los tanques de lastre separado se colocan como protección en los lugares donde el impacto de una varada o de un abordaje puede ser más grave.

El Convenio MARPOL distingue tres categorías de petroleros:

- **Categoría 1:** petrolero de un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, que transporte crudo, fuel óleo, gasóleo pesado o aceite lubricante como carga, y el de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas que transporte hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplan los requisitos aplicables a los petroleros entregados después del 1 de junio de 1982, definidos en la regla 1.28.4 del Anexo I de MARPOL.
- **Categoría 2:** petrolero de un peso muerto igual o superior a 20.000 toneladas, que transporte crudo, fuel óleo, gasóleo pesado o aceite lubricante como carga, y el de peso muerto igual o superior a 30.000 toneladas que transporte hidrocarburos distintos de los mencionados anteriormente, que no cumplan los requisitos aplicables a los petroleros entregados después del 1 de junio de 1982 y antes del 1996³⁹ definidos en la regla 1.28.4 del Anexo I de MARPOL.
- **Categoría 3:** petrolero de un peso muerto igual o superior a 5.000 toneladas pero inferior a las cifras de las categorías 1 y 2.

Sin embargo la regla 20.7 del Anexo I del MARPOL 73/78 especifica que si el buque pasa unas inspecciones demostrando sus buenas condiciones se puede seguir explotando hasta el 2015 o hasta que alcance los 25 años desde la fecha de entrega, si esta fecha es anterior.

La OMI ha modificado el Convenio MARPOL con el fin de aplicar a la flota mundial de petroleros un régimen similar al de la UE. Las nuevas disposiciones internacionales que modifican el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 prevén:

³⁶ En la nueva edición del MARPOL 73/78 del año 2006 aparece esa Regla como 20.7 del Anexo I.

³⁷ En la nueva edición del MARPOL 73/78 del año 2006 aparecen estas Reglas como 21.5, 21.6 y 21.7.

³⁸ La retirada de los buques monocasco depende de la edad y la categoría, especificado a continuación.

³⁹ Todos los petroleros construidos a partir del 1996 tienen doble casco o diseño equivalente especificado en la Regla 19 del Anexo I del convenio internacional MARPOL 73/78.

- Un programa acelerado de retirada escalonada de los petroleros de casco único que no podrán seguir en servicio más allá de 2010;
- La ampliación y la aplicación anticipada del régimen especial de inspección de los petroleros de casco único de más de 15 años. (CAS)

En consecuencia, desde la entrada en vigor de las enmiendas del Anexo I de MARPOL 73/78 (5 de abril de 2005), la normativa internacional intenta buscar el símil a la normativa europea, que son vinculantes para todos los buques, independientemente de su pabellón y su destino. Con todo, ofrece la posibilidad de beneficiarse de las excepciones de la Regla 13H⁴⁰ a los petroleros de casco único que enarbolan pabellón de un Estado miembro y operan fuera de los puertos de la Unión Europea.

D) La retirada de petroleros a nivel internacional.

A nivel internacional (MARPOL 73/78) especifica que desde 1996 todos los buques con un peso muerto igual o superior a 600 toneladas métricas estén construidos con doble casco o diseño equivalente, al mismo tiempo hay una retirada progresiva de los buques de más de 20.000 y 30.000 Tm según la carga (categoría 1 y 2, según el año de construcción y carga transportada) igual que para buques entre peso muerto de 5.000 y 20.000 /30.000 Tm. ¿Pero qué ocurre con los buques de peso muerto inferior a 5.000 Tm construidos antes del 1996?

Los objetivos de la Unión Europea es igualar los límites de retirada de casco sencillo con el calendario Americano establecido por la OPA el año 1990. Avanzándose al calendario internacional establecido por MARPOL regla 20 y regla 21 impiden que los buques que prohíben operar en Estados Unidos vengán a puertos Europeos donde también existen buenos fletes.

La suavidad del calendario internacional para la retirada del casco sencillo por un lado y las prisas de la Unión Europea forzada por la más acentuada rigurosidad americana hace desplazar la flota de petroleros sub-estándares. De esta manera los buques que no pueden operar en EE.UU. debido a la OPA del 1990 y gracias al Reglamento CE 457/2007 tampoco en la UE. Pueden seguir navegando actualmente en otras aguas bajo otra jurisdicción.

Un estudio realizado después de la entrada en vigor de los paquetes Erika I y Erika II argumenta que el doble casco no es la solución definitiva para evitar la posible contaminación que pueda ocasionar un petrolero al medio marino. Algunos accidentes como pequeñas grietas en el costado del buque debido a la corrosión que puede ocasionar con el contacto con estos productos extremadamente corrosivos pueden ser superados evitando la contaminación al medio con un doble casco. Impidiendo que el hidrocarburo contamine directamente a la mar pasando primeramente al tanque de lastre que hace de separación con el forro exterior.

Sin embargo este tipo de accidentes tienen un efecto contaminante muy pequeño comparado con las grandes catástrofes naturales como es el caso del *Prestige*, el *Erika* o el *Exxon Valdez*.

⁴⁰ En la nueva edición del MARPOL 73/78 del año 2005 aparecen estas Reglas como 21.

El doble casco frente un fallo estructural o una vara violenta puede tener los mismos problemas y provocar los mismos daños que un petrolero monocasco.

Parece que un buque con doble casco tenga menos posibilidades de tener un fallo estructural, sin embargo es un tipo de construcción demasiado nueva para poder sacar conclusiones. El hecho de tener los tanques de lastre en este doble fondo (entre los dos cascos) permite que el agua de mar corra este espacio que según la regla 19 del Anexo I de MARPOL tiene unas dimensiones extremadamente pequeñas para hacer un buen mantenimiento.

La Comisión también es consciente de que la retirada progresiva de los petroleros de casco único y su sustitución por los de doble casco repercutirá en el precio de los productos derivados del petróleo. Un estudio sobre la Ley OPA 90 publicado en 1998 por el Consejo nacional de investigación de los Estados Unidos concluía que el impacto de esta ley en el coste de los productos derivados del petróleo se estimaba aproximadamente en 10 dólares USA por barril, lo que supone la décima parte del coste del transporte, que a su vez sólo representa del 5 al 10% del coste total del producto.

Así, el impacto final sobre el precio de los productos derivados del petróleo será inferior al 1%. Comparado con los costes de limpieza de los grandes vertidos de crudo en accidentes similares al del *Erika* o del *Prestige*, la Comisión considera que este coste adicional no es superior a las ventajas si las medidas propuestas pueden evitar que vuelvan a producirse catástrofes similares en aguas comunitarias. Según la Comisión, se trata de un precio razonable para garantizar una reducción de los riesgos de contaminación.

	USA (OPA 90)	Internacional MARPOL	Propuesta EU
Categoría 1:			
MARPOL- Monocasco sin tanques de lastre separados	23/25 años el 2010	25/30 años el 2007/2012	23 años el 2005
Categoría 2:			
MARPOL- Monocasco con tanques de lastre separados	28/30 años el 2010/2015	30 años el 2026	28 años el 2010
Categoría 3:	Sin edad	Sin edad y sin	25/30 años

Monocasco con dimensiones por debajo del MARPOL	2015	fecha	el 2015
--	------	-------	---------

Cuadro donde se diferencia entre las normativas, americanas, europeas e internacionales en cuando a fechas de retirada de los buques de casco sencillo.

5. CONCLUSIÓN FINAL

A modo de conclusión final, se pueden formular las siguientes afirmaciones: en primer lugar la armonización de los aspectos técnicos en materia de doble casco de las normativas europeas y las de la OMI se encuentran, con los debidos matices temporales y soluciones de compromiso en atención a los intereses en presencia, abocados a un proceso de convergencia imparable con la regulación norteamericana de la OPA. Conviene en cualquier caso destacar que el doble casco no supone una clave absoluta en la seguridad marítima, pero resulta evidente su aportación como factor de gran importancia en la misma. La experiencia de la administración americana resulta absolutamente reveladora.

Mayor problema se vislumbra en el tratamiento de la responsabilidad, el planteamiento de la OPA, en cuanto al establecimiento de una responsabilidad ilimitada para el operador, resulta demasiado impactante para una comunidad marítima internacional, vinculada desde tiempos inmemoriales a la institución de la limitación de responsabilidad del naviero como rasgo básico y presupuesto esencial del negocio marítimo.