

Sumario

Página

PRESENTACIÓN	17
PRELIMINAR	21

PRIMERA PARTE

LA ORGANIZACIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

I. Introducción	27
II. Organización Supranacional de la Seguridad Marítima	28
1. La Organización Marítima Internacional	28
2. La Agencia Europea de Seguridad Marítima	29
III. La Organización Interna de la Seguridad Marítima	31
1. Los títulos competenciales concurrentes	32
A. La seguridad marítima y la marina mercante	32
a) El transporte marítimo	34
b) La seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar ..	34
c) La seguridad marítima	35
d) El salvamento marítimo	37
e) La prevención de la contaminación que tenga origen en el mar y la protección del medio marino	40
B. La prevención de la contaminación marina y el medio ambiente ...	42
C. El principio de territorialidad y la lucha contra la contaminación marina	45
a) Introducción	45
b) Las contradicciones	45
c) Hacia la ordenación integrada del litoral	48
D. La seguridad marítima y la protección civil	50
2. Estructura administrativa de la seguridad marítima	52
A. La organización estatal de la seguridad marítima	53
a) La Administración central	53
b) La Administración periférica	54

	Página
c) La Administración Marítima en el extranjero	54
d) La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	55
B. La organización marítima de las Comunidades Autónomas	55
3. La organización administrativa de las emergencias catastróficas	57
A. La organización estatal	57
a) La Administración central	57
b) La Administración periférica	57
B. La organización autonómica	58
C. La organización local	58
4. La coordinación en las situaciones de crisis	59
A. Los instrumentos de coordinación vigentes	61
a) El Sistema Nacional de Conducción de Situaciones de Crisis	61
b) El modelo de coordinación de alertas y emergencias del Ministerio de Sanidad	65
B. Una propuesta de reorganización	66
a) Las premisas	66
b) Hacia la gestión integral de la seguridad marítima	71
c) El tratamiento conjunto de los grandes riesgos	75
SEGUNDA PARTE	
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA	
I. Introducción	77
1. Los retos y dificultades de la sociedad del riesgo	77
2. La prevención de la contaminación marina como asignatura pendiente	78
II. Las principales carencias del Derecho Internacional del Mar	79
1. Las limitaciones de la regulación internacional vigente sobre Derecho del Mar	79
A. Las obligaciones del Estado del Pabellón o Abanderamiento. La proliferación de los «pabellones de conveniencia»	80
B. Los limitados poderes atribuidos al Estado Ribereño en la Zona Económica Exclusiva	81
a) La escasa capacidad normativa de los Estados ribereños	82
b) Las insuficientes competencias de ejecución y control	82
C. Competencias atribuidas al Estado del puerto y dificultades para su operatividad práctica	83
a) Facultades normativas	84
b) Los poderes de control	84
c) Planteamiento crítico y propuestas	85

	Página
2. Revisión de los principios tradicionales del Derecho Internacional del Mar	86
A. Medidas relativas a los Estados del pabellón	86
a) Compeler a los Estados del pabellón a que ejercen las facultades de control que les reconoce el Derecho Internacional del Mar	86
b) Restringir la libertad de elección del país de matriculación de buques	86
B. Revisión de las competencias de los Estados ribereños	87
C. El fortalecimiento de los Estados del puerto	89
D. La regionalización del Derecho del Mar. En particular, las aportaciones de la Unión Europea	90
a) Medidas de reforzamiento del Estado ribereño comunitario	90
b) Medidas de control por Estado rector del puerto en el ámbito regional europeo	92
III. Medidas preventivas y seguridad marítima	94
1. Instrumentos y mecanismos dirigidos a la protección de las áreas marítimas especialmente sensibles	94
2. Control de las sociedades de clasificación	99
3. Modernización de la flota. Retirada gradual del servicio de los petroleros de casco único	101
4. Formación de las profesiones marítimas	103
5. La gestión integrada y sostenible del litoral	104
TERCERA PARTE	
LA INTERVENCIÓN EN CASO DE ACCIDENTES MARÍTIMOS	
I. Introducción	111
II. La declaración de emergencia marítima	112
1. El concepto de emergencia	112
2. Las fases de la emergencia	114
A. La fase de pre-emergencia o alarma	114
B. La fase de emergencia	115
a) Valoración inicial de la situación: el accidente, la zona afectada y la situación de emergencia	115
b) Notificación de la emergencia	118
c) Declaración jurídica de la emergencia	118
C. La fase de normalización o recuperación	120
III. La planificación de la prevención y lucha contra la contaminación marina accidental	121

	Página
1. Los planes de contingencias ante la contaminación marina. El convenio OPRC	121
2. El Plan Nacional Español de Contingencias por contaminación marina accidental de 2001	122
A. Introducción	122
B. Clases de Planes de Contingencias	123
C. Administraciones y organismos públicos competentes. Criterios para la coordinación de los Planes e instrumentos de colaboración	124
D. Procedimientos de actuación y organización operativa del Plan Nacional de Contingencias	125
E. Ejercicios periódicos de entrenamiento, formación y revisión del Plan	126
3. Algunas consideraciones críticas y propuestas de mejora del vigente Plan Nacional de Contingencias	127
A. Aspectos generales. Naturaleza, estructura y contenido	127
B. Aspectos relativos a la distribución de competencias entre las Administraciones Públicas	128
a) La urgente necesidad de implantar los Planes territoriales de contingencias en las Comunidades Autónomas litorales	128
b) El ámbito terrestre y marítimo de aplicación de los Planes territoriales	129
c) La importante función de los Planes locales de contingencias	129
d) La ayuda exterior. La importancia de los acuerdos de colaboración con los países vecinos	131
C. Aspectos relativos al apoyo científico y técnico del Plan	131
a) Asesoramiento científico-técnico	131
b) La introducción del modelo de gestión de riesgos y de las determinaciones técnicas en los planes de contingencias	133
D. Aspectos relativos a la gestión ambiental de los problemas derivados de la contaminación	133
a) La protección de las zonas de especial sensibilidad ecológica	133
b) La gestión ambiental de las tareas de limpieza y de los residuos resultantes de la contaminación	134
c) El Plan de recuperación ambiental de las zonas afectadas	136
E. Aspectos relativos a la comunicación de la crisis generada por la contaminación marina	136
F. Aspectos financieros	136
G. A modo de recapitulación	137
4. La determinación de los lugares y puertos de refugio	137
A. Introducción	137
B. Los lugares de refugio en el Derecho internacional	138

C. La normativa europea sobre lugares de refugio	140
F. La normativa española sobre lugares de refugio. Reflexiones críticas	141
cas	144
IV. El salvamento marítimo	145
1. La vertiente pública del salvamento: la salvación de personas como obligación pública	145
A. Introducción	146
B. La regulación española: el salvamento marítimo como servicio público y la planificación del salvamento	146
a) El servicio público de salvamento	148
b) Los planes de salvamento marítimo	150
2. La perspectiva jurídico-privada del salvamento marítimo	150
A. El principio «no cure no pay» del Convenio de Bruselas de 1910	151
B. El Convenio de Londres de 1989	153
C. Los límites al principio de autonomía de la voluntad en la negociación de contratos de salvamento	154
D. Los contratos LOF con cláusula Scopio	154
V. La sociedad al servicio de la emergencia. La cooperación social	154
1. El papel de los pescadores en la gestión de la crisis	156
2. El voluntariado	157
A. Regulación de la acción voluntaria en España	158
B. La canalización del voluntariado	158
a) La funcionalidad de las organizaciones no gubernamentales	160
b) Los Consejos Sectoriales de Asociaciones	160
C. Reflexiones finales sobre el voluntariado	162
3. La responsabilidad social de las empresas	164
VI. Aprender de los errores. La investigación pública de la catástrofe	164
1. Introducción	164
2. El modelo de la seguridad aérea	164
3. El observatorio de seguridad marítima	166

CUARTA PARTE

RESPONSABILIDAD Y REPARACIÓN

I. Introducción	167
II. Responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos desde buques	168
1. El régimen legal aplicable a la responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos	168
A. El Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, de 27 de noviembre de 1992 (CLC/2)	168

	Página
a) Ámbito de aplicación	168
b) Sujetos responsables	169
c) Características de la responsabilidad que contempla el Convenio	172
d) Presupuestos de la responsabilidad	172
e) Exoneración de la responsabilidad del propietario del buque	172
f) Ejercicio de las acciones de responsabilidad	173
g) Limitación de la responsabilidad civil	174
h) Aseguramiento de la responsabilidad por vertido de hidrocarburos	177
B. El Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC), de 1992	178
C. Propuestas para una mejora del régimen de responsabilidad civil por vertido de hidrocarburos	180
2. La responsabilidad de la sociedad matriz por los daños causados al medio ambiente por la filial propietaria del buque-tanque	182
A. Consideraciones previas	182
a) El principio de responsabilidad limitada de los socios de las sociedades de capital y su incidencia en el transporte marítimo de hidrocarburos	182
b) Ventajas e inconvenientes del principio de responsabilidad limitada de los socios	182
c) Nota breve sobre los grupos de sociedades	183
d) La imputación a la sociedad dominante de la responsabilidad por las deudas de la sociedad dominada	183
B. La responsabilidad de la sociedad matriz por los daños causados al medio ambiente por la filial propietaria del buque-tanque: soluciones «de lege lata»	184
a) La doctrina del levantamiento del velo	184
b) La responsabilidad basada en el comportamiento	186
c) La responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante frente a los acreedores de la sociedad dominada	187
C. La responsabilidad de la sociedad matriz por los daños causados por la filial propietaria del buque-tanque: soluciones «de lege ferenda»	188
a) Propuesta	188
b) Características de la responsabilidad de los miembros del grupo	189
c) Justificación de la propuesta	189
d) Precedentes en el ordenamiento jurídico español	190
III. La responsabilidad administrativa en los siniestros marítimos	191

	Página
1. Introducción	191
2. La lesión indemnizable	191
A. La antijuridicidad	192
a) El «estado del conocimiento» y la responsabilidad administrativa	194
b) La naturaleza jurídica de la cláusula de los riesgos del progreso	194
B. La imputación del daño al funcionamiento de un servicio público	195
a) La relación de causalidad	195
b) El funcionamiento de un servicio público	197
c) Los límites de la responsabilidad patrimonial y el Estado Social	197
3. La exclusión de responsabilidad administrativa: la fuerza mayor	198
4. La prescripción de la acción de responsabilidad patrimonial de la administración	199
A. El «dies a quo» del plazo previsto en el artículo 142.5 de la Ley 30/1992	199
B. La eficacia interruptiva de la acción penal	200
5. Reflexiones sobre la responsabilidad administrativa y los siniestros marítimos	200
A. Los precedentes	200
a)* El Urquiola	204
b) El Aegean Sea	204
B. El Prestige	205
a) Las decisiones de carácter científico-técnico	206
b) El nexo causal	206
c) La fuerza mayor	207
C. Recapitulación	207
IV. La reparación de los daños catastróficos	207
1. Introducción	207
2. Medidas financieras de reparación y resarcimiento	208
A. Incentivos tributarios orientados a la regeneración del medio marino	209
B. Los beneficios fiscales creados a favor de los damnificados por la catástrofe ambiental	210
C. Los procedimientos de ejecución del gasto público ante las catástrofes	211
D. En particular, el fondo autonómico de reserva para paliar catástrofes medioambientales	212
3. Medidas de fomento	213

A. El Real Decreto 692/1981, de 27 de marzo, de coordinación de medidas con motivo de situaciones de emergencia o de naturaleza catastrófica	213
B. En particular, las ayudas de carácter inmediato	214
C. Las intervenciones «ad hoc»	216
4. El sistema de abono inmediato de indemnizaciones	217
V. Medidas penales y sancionadoras	221
1. La represión de la contaminación marina en el derecho interno	222
2. La contaminación marina producida por buques extranjeros	223
3. La irresponsabilidad penal de las personas jurídicas	224
4. Las reacciones de la Unión Europea	225
5. Reflexiones sobre la organización judicial de la seguridad marítima	228

CONCLUSIONES

231

RECOMENDACIONES

241

ANEXO: Legal-administrative problems posed by the «Prestige»

247