



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 5.3.2003  
COM(2003) 105 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO**

**Informe al Consejo Europeo sobre las medidas que han de adoptarse  
para paliar las consecuencias de la catástrofe del *Prestige***

# ÍNDICE

|          |  |    |
|----------|--|----|
| 1.       | Introducción .....   | 4  |
| 2.       | La prevención: protección civil, seguridad marítima y aspectos internacionales .....   | 5  |
| 2.1.     | Protección civil .....   | 5  |
| 2.1.1.   | Mecanismos de cooperación entre las autoridades nacionales .....   | 5  |
| 2.1.2.   | Asesoramiento científico .....   | 5  |
| 2.2.     | Seguridad marítima.....  | 6  |
| 2.2.1.   | Aplicación anticipada de las medidas ya adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo .....   | 6  |
| 2.2.1.1. | Constitución anticipada de la Agencia Europea de Seguridad Marítima .....  | 6  |
| 2.2.1.2. | Lista negra de buques que no cumplen la normativa.....   | 7  |
| 2.2.1.3. | Lugares de refugio .....   | 7  |
| 2.2.1.4. | Desigual incorporación de los conjuntos de medidas ERIKA I y II a los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros .....                    | 7  |
| 2.2.1.5. | Ayudas estatales en el sector del transporte marítimo .....  | 8  |
| 2.2.1.6. | Acuerdo voluntario con las compañías petroleras .....  | 8  |
| 2.2.2.   | Nuevas propuestas de la Comisión .....   | 9  |
| 2.2.2.1. | Transporte de fuelóleo pesado y retirada anticipada de buques de casco único.....  | 9  |
| 2.2.2.2. | Formación y aptitudes de la gente de mar .....   | 9  |
| 2.2.2.3. | Sanciones penales .....  | 9  |
| 2.2.3.   | Iniciativas europeas en el plano internacional .....   | 10 |
| 2.2.3.1. | Apoyo activo a la adhesión de la Comunidad Europea a la Organización Marítima Internacional (OMI).....   | 10 |
| 2.2.3.2. | Solicitud de aplicación de la normativa comunitaria en materia de seguridad marítima a escala internacional .....                              | 11 |
| 2.2.3.3. | Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.....  | 11 |
| 2.2.3.4. | Mayores indemnizaciones para las víctimas de la contaminación .....  | 11 |
| 2.2.3.5. | Responsabilidad civil.....   | 12 |
| 3.       | Movilización de fondos y medios técnicos comunitarios para intervenciones de reparación inmediata y recuperación del potencial económico ..... | 12 |
| 3.1.     | Fondo Europeo de Desarrollo Regional .....   | 12 |

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 3.2.   | Fondo de Cohesión .....  | 13 |
| 3.3.   | Iniciativa comunitaria INTERREG III (dimensión transnacional).....                               | 13 |
| 3.4.   | IFOP/ayudas a mariscadores, acuicultores y pescadores.....                                       | 14 |
| 3.5.   | Fondo de Solidaridad de la Unión Europea .....   | 14 |
| 3.6.   | Investigación en el campo de las nuevas tecnologías .....  | 15 |
| 3.7.   | Proyectos piloto y otras actividades .....   | 15 |
| 3.8.   | Lucha contra la contaminación y rehabilitación del medio ambiente .....                          | 16 |
| 3.8.1. | Evaluación de los efectos en el medio ambiente .....   | 16 |
| 3.8.2. | Reparación e indemnización de daños causados al medio ambiente.....                              | 16 |
| 3.8.3. | Puesta en común de medios de lucha contra la contaminación e intercambio<br>de experiencias..... | 17 |
| 4.     | Conclusión .....   | 17 |

## **1. INTRODUCCIÓN**

### **Una catástrofe transnacional de gran magnitud**

El 13 de noviembre de 2002 el *Prestige*, petrolero de casco único y con pabellón de las Bahamas que iba cargado con 77 000 toneladas de fuelóleo pesado, sufrió una avería mientras navegaba frente a la costa occidental gallega. Las condiciones climáticas, sumamente adversas, obstaculizaron las operaciones de remolque que se habían iniciado y el buque se fue a pique el 19 de noviembre a una profundidad de unos 4 000 metros. En el momento del naufragio se derramó una cantidad importante de fuelóleo en el océano<sup>1</sup> y desde entonces no han dejado de observarse fugas más difusas. Tras llegar a las costas españolas y portuguesas, la marea negra también afectó y sigue afectando a las costas francesas. Se calcula que hasta el momento se han escapado unas 40 000 toneladas de los tanques del petrolero.

El comité científico encargado de asesorar al Gobierno español sobre la neutralización de los restos del buque ha planteado varias soluciones técnicas, entre las que figuran la de bombear las cantidades que quedan en los tanques o la de cubrir el pecio de forma definitiva con un sarcófago de hormigón. Aun cuando los costes de realización de las diversas soluciones varíen, las autoridades españolas calculan que habrá que desembolsar de 150 a 200 millones de euros.

### **Reacciones rápidas y respuestas concretas de la Comunidad Europea**

Gracias a la rápida difusión de la información - el 24 de noviembre el Presidente Prodi se entrevistó con el Sr. Aznar, Presidente del Gobierno español -, la solidaridad europea se movilizó de inmediato. Así, en respuesta a la petición de ayuda de las autoridades españolas, varios Estados miembros pusieron a su disposición barreras flotantes, varios buques y aviones de vigilancia.

La Comisión adoptó el 3 de diciembre una Comunicación sobre el refuerzo de la seguridad marítima<sup>2</sup> que preveía una serie de medidas con el fin de adelantar la constitución de la Agencia de Seguridad Marítima, prohibir el transporte de fuelóleo pesado en buques de casco único y establecer sanciones penales. Esta Comunicación, que se transmitió al Parlamento Europeo y al Consejo, recibió un amplio apoyo por parte de ambas instituciones. En el Consejo de Transportes de 6 de diciembre y en el Consejo de Medio Ambiente de 9 de diciembre también se confirmó la idoneidad del planteamiento propuesto y se insistió en la extrema urgencia que revestía la aplicación de las disposiciones previstas.

La Comunidad pretende con su intervención expresar la solidaridad de la Unión para con sus Estados miembros y sus ciudadanos. Ahora bien, esta solidaridad no ha de suplir la responsabilidad de terceras partes que, en virtud del principio de que "quien contamina paga", son las principales responsables de los daños que han causado, ni

---

<sup>1</sup> Unas 22 000 toneladas (compárense con las 20 000 toneladas que derramaron los tanques del ERIKA de un total de 35 000 toneladas).

<sup>2</sup> COM (2002) 681 final de 3.12.2002 sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero *Prestige*.

restar importancia a las medidas de prevención, tanto a escala nacional como comunitaria.

## **Presentación de un informe ante el Consejo Europeo de primavera, de conformidad con el mandato del Consejo Europeo de Copenhague**

En el Consejo Europeo de Copenhague de los días 12 y 13 de diciembre de 2002<sup>3</sup>, los Jefes de Estado y de Gobierno confirmaron las conclusiones adoptadas en el Consejo Europeo de Niza de diciembre de 2000, en las que se propugnaba la aplicación anticipada de los conjuntos de medidas legislativas ERIKA I y ERIKA II. También solicitaron a la Comisión que en la siguiente reunión presentara un informe sobre los avances logrados (punto 34 de las conclusiones).

En el siguiente texto se describen las numerosas medidas que se han tomado o se tomarán a escala comunitaria y en los Estados miembros. Más concretamente, en él se incorporan y amplían los puntos abordados por el Presidente Prodi en la carta que dirigió el 17 de enero de 2003 al Sr. Simitis, Presidente del Consejo Europeo, y que transmitió asimismo a los demás Jefes de Estado y de Gobierno. Tales puntos se agrupan en torno a los aspectos relativos a la prevención, por una parte, y a los aspectos relacionados con la indemnización y reparación de daños, por otra.

## **2. LA PREVENCIÓN: PROTECCIÓN CIVIL, SEGURIDAD MARÍTIMA Y ASPECTOS INTERNACIONALES**

### **2.1. Protección civil**

#### *2.1.1. Mecanismos de cooperación entre las autoridades nacionales*

Los mecanismos de cooperación creados en los últimos meses permitieron responder inmediatamente, a través del Centro de Control e Información de la Comisión<sup>4</sup>, a las peticiones de asistencia con medios de lucha especializados presentadas por las autoridades españolas. De este modo, la Comisión facilitó la asistencia prestada por los demás Estados miembros; a saber: 14 buques especializados procedentes de 8 países europeos, alrededor de 20 km de barreras flotantes y varios aviones de vigilancia especializados.

***Medidas pendientes: seguir poniendo medios de asistencia a disposición de los afectados a través del Centro de Control e Información de la Comisión.***

***Responsables: Comisión y Estados miembros.***

#### *2.1.2. Asesoramiento científico*

El Centro Común de Investigación prestó asesoramiento técnico y científico a fin de analizar las consecuencias de la catástrofe a partir de las primeras

---

<sup>3</sup> Conclusiones de la Presidencia - Documento 15917/02 de 29.1.2003.

<sup>4</sup> Decisión del Consejo, de 23 de octubre de 2001, por la que se establece un mecanismo comunitario para facilitar una cooperación reforzada en las intervenciones de ayuda en el ámbito de la protección civil (2001/792/CE, Euratom).

imágenes por satélite recogidas por la Agencia Espacial Europea. Creó, además, una estructura de coordinación para prestar asistencia rápida en caso de accidentes graves en el marco de las competencias de la Comisión en materia de protección civil.

Por otra parte, la Comisión comunicó a las autoridades españolas los nombres de una serie de expertos que podían incorporarse al comité científico por ellas creado para elaborar sobre una base científica la lista de las medidas que había que tomar.

***Medidas pendientes: información sobre la manera en que se ha utilizado la lista de los expertos que pueden incorporarse al comité científico.***

***Responsable: Estado miembro interesado.***

## **2.2. Seguridad marítima**

### **2.2.1. *Aplicación anticipada de las medidas ya adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo***

#### **2.2.1.1. Constitución anticipada de la Agencia Europea de Seguridad Marítima**

La Agencia Europea, cuyo cometido es velar por una aplicación más eficaz de las normas comunitarias en materia de seguridad marítima, quedó constituida antes de lo previsto, tras haber decidido la Comisión albergarla provisionalmente en sus dependencias en espera de que el Consejo determinara su sede.

El 4 de diciembre de 2002 el Consejo de administración tomó una serie de decisiones de índole administrativa y técnica con el fin de que la Agencia pudiera iniciar lo antes posible sus actividades. El 29 de enero de 2003 fue nombrado el director ejecutivo de la Agencia, quien en estos momentos está procediendo a la contratación del personal de la Agencia y al establecimiento de su estructura administrativa.

Está previsto concretar y ampliar las competencias de la Agencia para que ésta pueda adquirir o alquilar buques equipados con tecnologías avanzadas u otros medios de lucha contra la contaminación al servicio de la Unión. El valor añadido de una iniciativa de este tipo reside en disponer de una capacidad de intervención complementaria en relación con la situación actual. Cualquier decisión en este ámbito se tomará con miras a lograr un máximo de eficacia y una repercusión presupuestaria óptima. Ya se ha previsto una dotación en la Estrategia Política Anual (EPA) para 2004, adoptada por la Comisión el 5 de marzo de 2003<sup>5</sup>. Estas actividades se llevarán a cabo en coordinación con el mecanismo de protección civil de la Comisión.

---

<sup>5</sup>

COM(2003)83 de 5.3.2003 sobre la Estrategia Política Anual para 2004.

***Medidas pendientes: fijar la sede de la Agencia y afianzar sus actividades.***

***Responsable: Consejo.***

***Precisar y ampliar las competencias de la Agencia.***

***Responsable: Comisión (presentación de una propuesta).***

#### 2.2.1.2. Lista negra de buques que no cumplen la normativa

La Comisión elaboró una primera lista negra de los buques que incumplen las normas en diciembre de 2002. Se trata de una lista indicativa de los buques a los que se hubiera prohibido navegar de haber estado en vigor las disposiciones del conjunto de medidas ERIKA I.

#### 2.2.1.3. Lugares de refugio

La Comisión organizó una primera reunión con los Estados miembros el 31 de enero de 2003 con el fin de agilizar la designación de los lugares de refugio para acoger a los buques con dificultades en las aguas bajo su jurisdicción, tal y como establece la directiva sobre el seguimiento del tráfico marítimo. En dicha reunión se analizaron el contenido de los planes nacionales y los lugares de refugio para buques en peligro.

***Medidas pendientes: presentar la documentación pertinente necesaria para elaborar los planes nacionales de refugio y designar los lugares de refugio antes del 1 de julio de 2003.***

***Responsables: Estados miembros.***

#### 2.2.1.4. Desigual incorporación de los conjuntos de medidas ERIKA I y II a los ordenamientos jurídicos de los Estados miembros

El accidente del *Prestige* confirma la idoneidad de las medidas incluidas en las dos series de propuestas legislativas ERIKA I (marzo de 2000) y ERIKA II (diciembre de 2000). Si las medidas adoptadas por la Unión Europea hubieran estado en vigor, el *Prestige* hubiera quedado fuera de servicio dos meses antes de su naufragio.

Cabe recordar que, en virtud de dichas propuestas legislativas, los Estados miembros deben incorporar antes del 22 de julio de 2003 al Derecho nacional las directivas sobre el control por el Estado del puerto y sobre las sociedades de clasificación, y antes del 5 de febrero de 2004 la directiva sobre el seguimiento del tráfico marítimo. El reglamento sobre las primeras retiradas de petroleros de casco único es aplicable desde el 1 de enero de 2003.

Según la información de que dispone la Comisión, todavía falta mucho para concluir este proceso en la mayoría de los Estados miembros. Éstos se comprometieron a agilizarlo en los Consejos Europeos de Niza y Copenhague, pero hasta el momento sólo tres - Alemania, Dinamarca y España - han notificado a la Comisión medidas nacionales de incorporación.

***Medidas pendientes: generalizar la incorporación de las directivas a los ordenamientos jurídicos nacionales.***

***Responsables: Estados miembros.***

#### 2.2.1.5. Ayudas estatales en el sector del transporte marítimo

Las ayudas estatales al transporte marítimo pueden autorizarse en determinadas condiciones<sup>6</sup>, en particular si se destinan a aumentar la seguridad a bordo de los buques o a instalar en ellos equipamientos que cumplen con creces las normas vigentes en materia de seguridad y medio ambiente<sup>7</sup>. Las ayudas a la construcción naval todavía están más limitadas por cuanto en general son incompatibles con el Tratado.

También pueden autorizarse las ayudas al desguace anticipado, siempre y cuando reflejen la pérdida económica sufrida por el propietario. En este ámbito cabe citar el precedente de Italia, país que aprobó en 2002 un sistema de retirada voluntaria de buques de casco único, especialmente los más antiguos, que se está aplicando con resultados satisfactorios. Este precedente podría resultar de interés para los Estados miembros interesados.

Sea como fuere, la Comisión debe examinar caso por caso las solicitudes sobre la base de una notificación de los Estados miembros y proceder, en particular, a una exhaustiva evaluación de los efectos en la competencia.

***Medidas pendientes: examinar las solicitudes que hayan presentado los Estados miembros.***

***Responsable: Comisión.***

#### 2.2.1.6. Acuerdo voluntario con las compañías petroleras

En el Consejo de Transportes de 6 de diciembre se pidió a los Estados miembros que celebraran acuerdos con sus respectivas industrias con el fin de garantizar un transporte de calidad y prohibir el transporte de fuelóleo pesado en antiguos petroleros de casco único. Asimismo, el Consejo instó a la Comisión a elaborar un modelo de acuerdo. A tal fin, desde diciembre de 2002 la Comisión Europea mantiene conversaciones con las compañías petroleras con objeto de elaborar un «código de buena conducta».

Un acuerdo de este tipo contribuiría a adelantar la aplicación de las medidas de prohibición del transporte de fuelóleo pesado a bordo de petroleros de casco único sin tener que esperar a que concluya el proceso legislativo. Ante todo, garantizaría la cobertura de los buques en tránsito en la zona económica exclusiva, es decir, de buques no fletados por empresas petroleras europeas,

---

<sup>6</sup> Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DOCE C 205/1997) y Comunicación COM(1993) 66 de 24.2.1993.

<sup>7</sup> Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DOCE C 37/2001).

por cuanto los imperativos internacionales sólo permiten que la normativa comunitaria abarque los buques que hacen escala en los puertos de la Unión.

Pese a todo, las empresas europeas se han mostrado hasta el momento muy reticentes a un acuerdo voluntario, manifestando su preferencia por la vía reglamentaria, que les garantiza la igualdad de trato con respecto a las compañías petroleras de terceros países con las que compiten.

#### 2.2.2. *Nuevas propuestas de la Comisión*

##### 2.2.2.1. Transporte de fuelóleo pesado y retirada anticipada de buques de casco único

La Comisión transmitió el 20 de diciembre de 2002 al Parlamento Europeo y al Consejo un proyecto de reglamento en el que se proponen las dos siguientes medidas:

- Prohibición de entrar en los puertos, terminales y zonas de anclaje de la Unión Europea a los petroleros de casco único que transporten productos petrolíferos pesados, sea cual sea su pabellón.
- Calendario anticipado de retirada de petroleros de casco único.

***Medidas pendientes: lograr la prohibición del transporte de fuelóleo pesado a bordo de buques de casco único y activar la retirada de tales petroleros.***

***Responsables: Parlamento Europeo y Consejo (acuerdo definitivo al término de la Presidencia griega).***

##### 2.2.2.2. Formación y aptitudes de la gente de mar

La Comisión transmitió el 13 de enero de 2003 al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta de directiva relativa al reconocimiento de los certificados de aptitud de los marinos con el fin de garantizar un nivel mínimo de formación, sobre la que se espera lograr un acuerdo político en el Consejo de Transportes de marzo de 2003.

Esta propuesta prevé un sistema comunitario de reconocimiento de los títulos de aptitud a fin de garantizar un nivel adecuado de formación y titulación de los marinos extracomunitarios que trabajan a bordo de buques con pabellón de los Estados miembros de la Unión Europea.

***Medidas pendientes: adoptar la propuesta de directiva relativa al reconocimiento de los certificados de aptitud de las profesiones marítimas.***

***Responsables: Parlamento Europeo y Consejo.***

##### 2.2.2.3. Sanciones penales

En respuesta a la petición del Consejo Europeo de Copenhague y sin que ello excluya la posibilidad de tomar otras iniciativas legislativas, la Comisión tiene previsto adoptar en breve una propuesta de directiva del Parlamento

Europeo y del Consejo sobre la contaminación ocasionada por los buques y la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales. La propuesta abarca los vertidos ilegales y los casos de contaminación grave por hidrocarburos.

Esta propuesta cubre toda la cadena de responsabilidades (armador, fletador, sociedad de clasificación, etc.) y pretende colmar las lagunas del Derecho comunitario en materia de contaminación accidental o deliberada causada por los buques. Quienes hayan provocado la contaminación ya no podrán eludir sus responsabilidades.

***Medidas pendientes: llegar a un acuerdo una vez que la Comisión haya adoptado la propuesta de directiva por la que se crea un régimen de sanciones penales aplicables a quienes hayan contaminado el mar.***

***Responsables: Parlamento Europeo y Consejo (acuerdo político al término de la Presidencia griega).***

### *2.2.3. Iniciativas europeas en el plano internacional*

Los armadores europeos sólo controlan el 34% de la flota mundial, gran parte de la cual está registrada bajo pabellón de terceros países y por tanto está sujeta a su jurisdicción. En su carta al Sr. Simitis, el Presidente Prodi insistía en lo importante que resultaba para la Unión Europea cambiar radicalmente su política con respecto a los países políticamente responsables de las catástrofes económicas y ecológicas ocasionadas por las mareas negras, y en particular aquéllos que, al ofrecer pabellones de conveniencia o no proceder a los controles oportunos, permiten que naveguen buques peligrosos e inadaptados en aguas internacionales con toda impunidad. Más concretamente, el Sr. Prodi sugería que la Comisión propusiera al Consejo una intervención directa ante esos países, la mayoría de los cuales mantienen estrechos vínculos con la Unión.

#### *2.2.3.1. Apoyo activo a la adhesión de la Comunidad Europea a la Organización Marítima Internacional (OMI)*

El 9 de abril de 2002 la Comisión remitió una recomendación al Consejo en la que propugnaba la adhesión de la Comunidad Europea a la OMI con el fin de que la Unión Europea pudiera hacer sentir su influencia a la hora de elaborar y adoptar normas internacionales más estrictas en materia de seguridad marítima. Tal y como recordó el Consejo Europeo de Copenhague, la Unión debe desempeñar un papel de liderazgo en los esfuerzos realizados a escala internacional, en particular en el marco de la OMI, para lograr los objetivos de la política de seguridad marítima.

***Medidas pendientes: examen rápido de esta propuesta.***

***Responsable: Consejo.***

#### 2.2.3.2. Solicitud de aplicación de la normativa comunitaria en materia de seguridad marítima a escala internacional

La Comisión ha solicitado a los países limítrofes, en particular Rusia y los países mediterráneos asociados, que, en el marco de los acuerdos que los vinculan a la Unión Europea, adopten medidas equivalentes a las de la UE en lo que respecta a la prohibición de transportar fuelóleo pesado y a la retirada acelerada de petroleros de casco único.

***Medidas pendientes: proseguir las negociaciones con terceros países y abordar asimismo con Rusia las condiciones de navegación de los petroleros en las zonas de hielo.***

***Responsables: Comisión y Estados miembros.***

#### 2.2.3.3. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

La Unión Europea debe tomar la iniciativa de proponer una revisión del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar a fin de que los Estados ribereños puedan protegerse con mayor eficacia, incluso en la zona económica exclusiva de las 200 millas, de los riesgos derivados del paso de buques que suponen un peligro para el medio ambiente y no cumplen las normas de seguridad.

***Medidas pendientes: obtener un mandato de negociación en el Consejo con vistas a la revisión del Convenio.***

***Responsable: Comisión.***

***Entretanto, será necesaria una intervención coordinada de la Unión Europea para apoyar las peticiones formuladas por Francia y otros países de que se recurra sin demora a la OMI con miras a la determinación y protección de las zonas especialmente vulnerables debido a sus recursos y a las particularidades del tráfico.***

***Responsables: Estados miembros.***

#### 2.2.3.4. Mayores indemnizaciones para las víctimas de la contaminación

Del 12 al 16 de mayo de 2003 se celebrará una conferencia diplomática en la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de establecer un tercer nivel de indemnización de las víctimas de las mareas negras.

Junto con Francia y España, la Comisión ha presentado a la OMI un documento en el que se propone incrementar el umbral a partir del que el armador pierde el derecho de limitar su responsabilidad de 185 millones de euros a 1 000 millones de euros.

***Medidas pendientes: lograr el apoyo de todos los Estados miembros a esta propuesta en la OMI.***

***Responsables: Estados miembros.***

***En su defecto, adopción inmediata de la propuesta de reglamento por el que se crea un fondo europeo específico con una dotación de 1 000 millones de euros, de acuerdo con el compromiso contraído por el Consejo el 6 de diciembre de 2002, y constitución de dicho fondo antes de finales de 2003.***

***Responsable: Consejo.***

#### 2.2.3.5. Responsabilidad civil

La Comisión ha propuesto modificar el régimen internacional de indemnización y de responsabilidad en el marco del Convenio Internacional sobre la Responsabilidad Civil con el fin de que los causantes de episodios de contaminación asuman la responsabilidad financiera.

En la reunión de los días 3 y 7 de febrero de 2003 se formuló un dictamen favorable sobre la necesidad de revisar el sistema de responsabilidad civil, si bien no se indicaron las orientaciones correspondientes ni el calendario de revisión.

***Medidas pendientes: apoyo activo de los Estados miembros a esta propuesta en la OMI.***

***Responsables: Estados miembros.***

***En su defecto, la Comisión propondrá un sistema de indemnización y de responsabilidad para la Unión Europea ampliada.***

### 3. MOVILIZACIÓN DE FONDOS Y MEDIOS TÉCNICOS COMUNITARIOS PARA INTERVENCIONES DE REPARACIÓN INMEDIATA Y RECUPERACIÓN DEL POTENCIAL ECONÓMICO

#### 3.1. Fondo Europeo de Desarrollo Regional

Por lo que respecta a las medidas de reparación de los efectos de la marea negra en el territorio de las regiones de los Estados miembros afectados, las autoridades competentes pueden optar a la cofinanciación del FEDER, dentro de los límites de las sumas asignadas para el período 2000 – 2006 y de acuerdo con las prioridades de desarrollo económico, excepción hecha de los gastos que asuman las compañías de seguros.

**Objetivo nº 1:** Las autoridades responsables del Programa Operativo (PO) de Galicia (2000-2006) han recurrido a una de las medidas incluidas en dicho PO para cofinanciar las tareas de limpieza de algunas playas. También pueden emplearse otras medidas para luchar contra los efectos - no sólo

medioambientales - de la catástrofe, teniendo en cuenta que la autoridad de gestión puede modificar la programación complementaria para dedicar más recursos a este tipo de medidas, dentro de los límites de los importes asignados por ejes en el programa. La Comisión está dispuesta a ayudar a España a efectuar una rápida reprogramación de los Fondos Estructurales. La decisión no podrá tomarse hasta que se disponga de más información sobre las soluciones técnicas que han de aplicarse en lo que respecta al pecio y a la limpieza de algunas zonas de difícil acceso y los costes respectivos.

**Objetivo nº 2:** A fin de luchar contra los efectos de la marea negra en el litoral, se puede examinar la posibilidad de recurrir al FEDER para la limpieza de las playas, a condición de que se trate de zonas subvencionables en virtud de los programas del Objetivo nº 2 de la región. En la región de Aquitania, este requisito lo cumple el litoral vasco, con excepción de las playas de Biarritz. El litoral de la región de Poitou-Charentes es en gran parte subvencionable al amparo de dicho objetivo. Además, ya es posible recurrir al programa del Objetivo nº 2 para financiar campañas de apoyo al turismo en toda la región.

***Medidas pendientes: si procede, adaptación de los programas operativos.***

***Responsables: Estados miembros/autoridades competentes interesadas (solicitud) - Comisión (acuerdo).***

### **3.2. Fondo de Cohesión**

Si las autoridades españolas así lo solicitan, se podría recurrir al Fondo de Cohesión, con arreglo a los procedimientos habituales del Fondo, para financiar las operaciones que han de efectuarse en el pecio, situado en la zona económica exclusiva española. Aunque las prioridades medioambientales de España para el período 2000-2006 se limiten a los sectores de los residuos, el saneamiento y el suministro, en períodos anteriores se han cofinanciado numerosos proyectos de rehabilitación de costas. Por ende, tras el preceptivo examen, la Comisión podría avenirse a modificar el programa y aprobar los proyectos correspondientes, si así lo solicitaran las autoridades españolas. El importe asignado a España con cargo a este Fondo para el período 2000-2006 que todavía no está comprometido asciende a unos 6 200 millones de euros.

***Medidas pendientes: si procede, adaptación del programa por parte de la Comisión, previa petición del Estado miembro interesado.***

***Responsables: Estado miembro interesado (solicitud) - Comisión (acuerdo).***

### **3.3. Iniciativa comunitaria INTERREG III (dimensión transnacional)**

La Comisión ha informado a los Estados miembros ribereños del Atlántico afectados de que las medidas de prevención, control y rehabilitación - como, por ejemplo, las operaciones de taponamiento o bombeo de los tanques del *Prestige* -, podrían subvencionarse al amparo de los programas INTERREG transnacionales (financiados por el FEDER), ya que dichas operaciones

tienen un carácter claramente transnacional. En caso necesario, se podría proceder a la revisión de tales programas, en virtud de los cuales ya es posible financiar medidas de este tipo con una dotación máxima de 23 millones de euros.

***Medidas pendientes: posibilidad de recurrir a las medidas existentes por un importe máximo de 23 millones de euros.***

***Responsables: Estados miembros interesados.***

***Además, cabe la posibilidad de adaptar los programas.***

***Responsables: Estados miembros interesados (solicitud) - Comisión (aprobación).***

#### **3.4. IFOP/ayudas a mariscadores, acuicultores y pescadores**

El Consejo adoptó el 20 de diciembre de 2002 un Reglamento por el que se establecen medidas específicas para compensar a los pescadores, los propietarios de buques y a los sectores marisquero y acuícola españoles afectados por los vertidos de fuelóleo del petrolero *Prestige*. En particular, dicho Reglamento ofrece a mariscadores y acuicultores la posibilidad de optar a las ayudas por paralización temporal de actividades, que hasta ahora estaban exclusivamente destinadas a los pescadores. Los artes de pesca y equipos acuícolas dañados también podrán repararse o reconstruirse gracias a una reasignación del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP).

Además, la Comunidad ha autorizado a España a completar los fondos disponibles con una parte de los recursos financieros (30 millones de euros) que han quedado disponibles al no haberse logrado un acuerdo pesquero con Marruecos.

***Medidas pendientes: de confirmarse la gravedad de los daños, la Comisión está dispuesta a presentar al Consejo una propuesta relativa a las regiones francesas afectadas similar a la presentada en el caso de Galicia a fin de ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones existentes en el marco de la dotación actual del IFOP.***

***Responsable: Estado miembro interesado.***

#### **3.5. Fondo de Solidaridad de la Unión Europea**

Creado en 2002, el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea (FSUE) tiene como objetivo prestar ayuda inmediata a las poblaciones y territorios que hayan sufrido catástrofes naturales. Queda por examinar si la catástrofe del *Prestige* es subvencionable al amparo de este Fondo<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Reglamento (CE) nº 2012/2002 del Consejo, de 11 de noviembre de 2002, por el que se crea el Fondo de Solidaridad de la Unión Europea.

Una intervención de tanta envergadura requiere una modificación del fundamento jurídico del Fondo que la Comisión está dispuesta a proponer al Consejo. Dicha modificación puede basarse en la propuesta inicial presentada por la Comisión en septiembre de 2002 y prever, en particular, la cobertura por el Fondo de Solidaridad de las catástrofes de origen tecnológico o medioambiental, la disminución de su umbral de intervención (que actualmente es de 3 000 millones de euros o el 0,6% de la RNB del Estado de que se trate) y la ampliación de las medidas subvencionables previstas en el artículo 3 del Reglamento a fin de incorporar medidas preventivas destinadas a reducir al mínimo los daños ocasionados por catástrofes en curso o inminentes.

***Medidas pendientes: examinar si es admisible la solicitud presentada por las autoridades españolas y proponer la modificación del Reglamento relativo al FSUE o, en su defecto, proponer la creación de un instrumento específico.***

***Responsables: Estado miembro interesado (información complementaria) y Comisión (examen y propuesta).***

### **3.6. Investigación en el campo de las nuevas tecnologías**

Las actividades de investigación de los efectos en el medio ambiente ya figuran en la prioridad temática "Cambio planetario y ecosistemas" del VI Programa marco de investigación, desarrollo tecnológico y demostración.

A partir de 2003 el programa de trabajo abarcará los vínculos entre sociedad, economía, biodiversidad y hábitats, así como las estrategias de atenuación y rehabilitación. En 2004 está previsto elaborar modelos para evaluar el impacto de la contaminación medioambiental en el agua y los ecosistemas marinos.

***Medidas pendientes: proponer la inclusión en el programa de trabajo para 2004 de nuevas actividades de investigación sobre intervención en los pecios de los buques que contengan productos contaminantes (prioridad "Transporte de superficie sostenible") y ampliar la noción de ciclo de vida de los vehículos a fin de cubrir la fase de intervención en los pecios en caso de accidente (ámbito que en la actualidad sólo abarca el mantenimiento y la inspección de vehículos destinados al transporte de superficie).***

***Responsable: Comisión<sup>9</sup>.***

### **3.7. Proyectos piloto y otras actividades**

En su carta de 17 de enero de 2003 el Presidente Prodi aludía a la posibilidad de llevar a la práctica otras medidas comunitarias a corto y a medio plazo,

---

<sup>9</sup> La introducción de los ámbitos propuestos queda empero sujeta a la aprobación de los comités de los programas y los proyectos financiados han de ser objeto de selección en las evaluaciones organizadas en el marco de las convocatorias de propuestas.

como por ejemplo proyectos piloto o medidas específicas, para respaldar el esfuerzo de los Estados miembros interesados. La ejecución de proyectos piloto no exige la adopción previa de un fundamento jurídico. Ahora bien, este tipo de proyectos sólo pueden consignarse en el presupuesto por dos ejercicios presupuestarios como máximo y su importe total no puede superar los 32 millones de euros anuales, incluidos todos los ámbitos y partidas.

La Comisión también apoyará las iniciativas<sup>10</sup> de innovación e investigación en el sector de la construcción y la reparación naval y de promoción de normas más rigurosas en materia de medio ambiente y seguridad.

***Medidas pendientes: posibilidad de que una institución europea (Comisión, Parlamento Europeo o Consejo) proponga proyectos piloto en este ámbito.***

### **3.8. Lucha contra la contaminación y rehabilitación del medio ambiente**

#### **3.8.1. Evaluación de los efectos en el medio ambiente**

En el marco de las medidas de cooperación previstas a tal fin, que cuentan con una reducida dotación presupuestaria, la Comisión tiene previsto contribuir con 300 000 euros a la financiación de las actividades de evaluación y supervisión de los efectos de esta marea negra en el medio ambiente.

***Medidas pendientes: presentación de una propuesta y de una solicitud de cofinanciación.***

***Responsable: Estado miembro interesado.***

#### **3.8.2. Reparación e indemnización de daños causados al medio ambiente**

De aquí a junio de 2003, la Comisión evaluará los instrumentos legislativos y políticos existentes, sobre todo en el sector del medio ambiente, aunque también en los de la sanidad, la investigación, la pesca y el desarrollo regional, con objeto de determinar si es preciso adaptarlos para reducir al mínimo los riesgos de que se repitan estos accidentes y los daños que acarrearán (inmediatamente o a más largo plazo). Más concretamente, si se tiene en cuenta que el régimen internacional vigente no prevé una compensación adecuada de los daños causados al medio ambiente, puede resultar necesario adoptar otras medidas para paliarlos.

La Comisión adoptó el 23 de enero de 2002 una propuesta de directiva relativa a la compensación de los daños causados al medio ambiente en los casos en que un accidente no está cubierto por un convenio internacional vigente en los Estados miembros afectados<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Como, por ejemplo, "Leadership 2015".  
<sup>11</sup> COM (2002) 17 de 23.1.2002.

***Medidas pendientes: comenzar a evaluar instrumentos legislativos y políticos en el marco de la estrategia de protección y conservación del medio ambiente marino<sup>12</sup>.***

***Responsable: Comisión.***

***Aprobación de la propuesta de directiva relativa a la compensación de los daños causados al medio ambiente en los casos en que un accidente no está cubierto por un convenio internacional vigente en los Estados miembros afectados.***

***Responsables: Parlamento Europeo y Consejo.***

3.8.3. *Puesta en común de medios de lucha contra la contaminación e intercambio de experiencias*

De conformidad con las conclusiones del Consejo de Medio Ambiente del pasado 9 de diciembre, la Comisión emprendió la tarea de crear una red de intercambio de experiencias en materia de contaminación por hidrocarburos. Gracias a esta red, que se está constituyendo en estos momentos, se podrá enviar a expertos nacionales en comisión de servicio a otros Estados miembros a fin de mejorar su preparación, comparar las diversas técnicas de descontaminación utilizadas y estudiar los métodos empleados en los servicios de intervención de emergencia u otros organismos competentes.

***Medidas pendientes: aprobación de una decisión que prevea la financiación de esta red de intercambio de experiencias (marzo-abril de 2003).***

***Responsable: Comisión (marzo-abril de 2003).***

4. CONCLUSIÓN

El presente informe pone claramente de manifiesto la determinación con que la Comisión Europea ha movilizado, en cooperación con los Estados miembros, todos los medios financieros y técnicos para ayudar a las víctimas del naufragio del *Prestige*.

Asimismo, la Comisión tiene la intención de crear los instrumentos necesarios para que la Unión Europea pueda prevenir tales accidentes en el futuro por medio de una normativa adecuada y una acción internacional siempre alerta.

En sus propuestas legislativas y administrativas futuras, la Comisión pondrá todo su empeño en aplicar una estrategia global de prevención, reparación e imposición de sanciones en la que intervengan todas las partes interesadas.

<sup>12</sup>

COM (2002) 539 de 2.10.2002.