



Naufregi. J. Zamora

Joan Zamora Terrés

La seguretat marítima a Catalunya

Davant d'un concepte tan ampli i genèric com el de seguretat marítima resulta obligat fer algunes precisions prèvies de l'ús que en farem en aquest article.

Dins de la seguretat marítima s'inclouen tant la seguretat de la vida humana en el mar, com tot allò referent a la prevenció de la contaminació del mar des dels vaixells civils.¹

Tractarem la seguretat marítima sense entrar en el terreny de la prevenció de riscos laborals a bord, malgrat la íntima relació que lliga la seguretat dels vaixells i de les tripulacions amb el camp de la seguretat i higiene en el treball.

D'altra banda, distingim la *seguretat*, terme que es refereix a la prevenció, és a dir als esforços –normatius, formatius i de control– que tenen com a finalitat evitar els accidents, del *salvament*, entès en el seu significat literal: mitjans per a minimitzar els danys, personals i mediambientals, produïts com a conseqüència d'un accident.

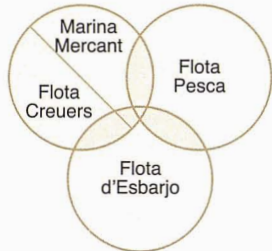
Seguretat i salvament són dos conceptes que sovint es barregen i creen una certa confusió. La política marítima del Govern espanyol els últims anys ha posat èmfasi en les mesures paliatives (el salvament), en comptes de prioritzar la prevenció, és a dir, la seguretat. Mentre l'empresa estatal de salvament marítim, Sasemar, creada per la Llei de ports i de la marina mercant (LPEMM), de 24 de novembre de 1992, ha gaudit de pressupostos multimilionaris per a la contractació de personal, per a construccions de nova planta (les torres de salvament), per a la compra de vaixells i arrendament d'helicòpters, les capitaniaes marítimes, també creades per la mateixa llei, encarregades de la prevenció dels accidents, han estat patint tots el problemes de la contractació i retalls de la despesa pública.

"L'accident de l'*Aegean Sea* fou un exemple ben clar de tot el que ara diem. Res no va funcionar, es van incomplir totes les normes de seguretat que haurien evitat l'accident i

Seguretat Marítima



Marina Civil



Naufregi de l'Erika a la Bretanya francesa. Radial Press



Vaixell de pavelló de conveniència

la catàstrofe. No obstant això, una vegada consumada la tragèdia, els serveis de salvament, la seguretat a posteriori va funcionar impecablement i amb un luxe de mitjans que va sorprendre els observadors internacionals.²

Seguint amb l'anàlisi del títol d'aquest article, el terme Catalunya es ceneix aquí a la franja costanera de la Comunitat Autònoma, formada pels 522 quilòmetres de litoral, i a les aigües de sobirania espanyola corresponents a aquest àmbit.

Anticipem ja que la seguretat de la vida humana en el mar i la prevenció i lluita contra la contaminació del mar provocada pels vaixells són temes que tenen un abast internacional evident, i que els problemes i les solucions que se'n deriven també són objecte de debat internacional. Dit això, la gestió de la seguretat, regulada internacionalment en els seus aspectes principals, té un clar component nacional i local que justifica àmpliament tractar aquesta qüestió en l'àmbit català.

Objecte de la seguretat marítima a Catalunya

Què comprèn la seguretat marítima? Breument, deixant fora alguns factors que contribueixen de forma important a donar-li contingut (el practicatge i els remolcadors, per exemple), farem una descripció de les flotes i vaixells civils presents a Catalunya: marina mercant, flota de pesca i flota d'esbarjo.

La marina mercant

Tenim, en primer lloc, els riscos provocats pels vaixells mercants que naveguen per les nostres aigües.³ Catalunya no és un mar de pas per a la navegació, com ho són, per exemple, l'estret de Gibraltar o el canal de la Mànega. Els vaixells comercials que s'endinsen al seu mar territorial tenen com a origen o/i destí els ports de Catalunya, majoritàriament Barcelona i Tarragona, i en menor mesura els ports de Vilanova, Sant Carles i Palamós.

Molts d'aquest vaixells constitueixen un perill objectiu per a les nostres costes. Són vaixells que transporten petroli, derivats del petroli i altres mercaderies perilloses necessàries per a la indústria petroquímica i química en general. La majoria d'aquests vaixells arboren pavellons de conveniència, és a dir, banderes corresponents a països amb una feble administració marítima, incapaç de complir i fer complir les normatives de seguretat que regulen la construcció, el manteniment i l'explotació d'aquest vaixells.

Als ports de Catalunya entren una mitjana de 13.000 vaixells mercants cada any, dels quals entre un 35 i un 40% corresponen a països de registre obert (Panamà, Libèria, Malta, Bahames, Hondures, Xipre, etc.), més coneguts com *banderes o pavellons de conveniència*.

Dèiem abans que la seguretat marítima resulta, essencialment, una qüestió d'abast internacional, i això és particularment cert quan parlem de la flota mercant. En efecte, els problemes que representa per a Catalunya la navegació comercial són els mateixos que trobem als països costaners econòmicament desenvolupats. Són, doncs, problemes derivats en bona part de l'expansió de les banderes de conveniència. Aquests problemes són:

- **L'edat.** Vaixells envellits, ja amortitzats, que allarguen la seva vida útil emparats per certificats d'eficàcia més que dubtosa i sota el control de societats de classificació menys rigoroses del que caldria.⁴ Poc abans del seu enfonsament en aigües de la Bretanya francesa per fallida estructural (12 de desembre de 1999), el petrolier *Erika* havia visitat el port de Tarragona noliejat per Repsol. El nou accident del *Krystal* (27 de febrer de 2001, amb 11 tripulants morts), davant de les costes gallegues, constitueix una repetició del famós accident de l'*Erika*: bandera de Malta; vaixell d'edat excessiva (25 anys, l'*Erika* i 28, el *Krystal*); manteniment insuficient. Tots dos tenien els seus certificats, que en garantien teòricament una activitat segura, perfectament en regla. La realitat, però, era ben diferent. Els dos es van trencar al bell mig d'un mar que haurien hagut de resistir sense més problemes.



J. Zamora

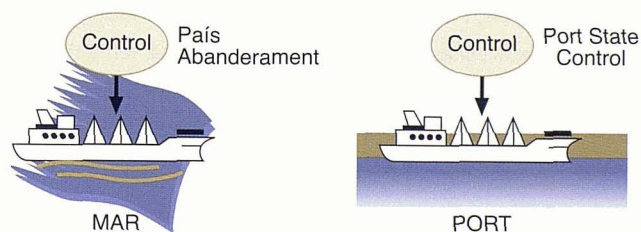
• **Tripulacions.** La llibertat de contractació de tripulants en el mercat mundial, que constitueix un dels avantatges bàsics de les banderes de conveniència, propicia tripulacions de diferents llengües i diferents cultures, situació que comporta serioses dificultats en la gestió a bord de qualsevol emergència que es pugui produir. Normalment, la oficialitat procedeix d'un país desenvolupat en termes marítims i feble en termes econòmics (en els últims anys, filipins i professionals formats als països de l'est d'Europa), mentre que la resta de la tripulació –coberta, màquines i fonda– és contractada per empreses intermediàries als països més pobres d'Amèrica Central i del Sud, a l'Àfrica i a l'Àsia.

• **Titulacions.** És un axioma ben conegut que la seguretat marítima depèn en bona part de la formació dels tripulants. Tampoc són nous els dubtes que susciten els títols de capitans i oficials i els certificats dels mariners expedits per les autoritats de determinats països. Així, en els darrers mesos hi ha hagut denúncies concretes i contundents contra els títols signats per les administracions panamenya, filipina i grega. Panamà representa la major flota del món; Grècia constitueix l'única bandera europea que es manté entre les gran flotes mundial i Filipines s'ha convertit en el major subministrador mundial de mà d'obra per als armadors. Permetin que en aquest punt afegim una darrera informació que els donarà una idea clara de fins on arriba el frau de les titulacions emeses per aquests països. El dia 6 de març d'enguany, David Cockroft, secretari general de la International Transport Workers Federation (ITF),⁵ feia públic que havia obtingut un títol panameny d'oficial nàutic, tot i haver confessat que li mancaven coneixements i formació en la matèria. El títol li va costar uns 4.000 \$ (uns 4.500 euros al canvi actual).⁶

• **Compliment de la normativa de seguretat.** Els convenis internacionals i les normes que regulen la seguretat de la vida humana en la mar i la prevenció de la contaminació marina, aprovats per l'Organització Marítima Internacional (OMI), més coneguda per les seves sigles en anglès, IMO), deixen el control del seu compliment en mans de les administra-

cions de la nacionalitat dels vaixells.⁷ És a dir que aquests controls són responsabilitat de Panamà, Libèria, Bahames, Malta, Xipre, etc., països que, sobre el paper, haurien de garantir el compliment cabdal d'aquest convenis. A ningú no pot estranyar, doncs, la queixa reiterada de la comunitat marítima sobre l'incompliment d'aquestes normes. No calen noves regulacions tècniques per a evitar els nombrosos accidents marítims; el que cal és que les normes existents es compleixin. Aquesta situació d'incompliment de les normes de seguretat per part dels pavellons marítims que emparen les flotes més nombroses ha provocat un desplaçament de la competència inspectora i de control dels vaixells, des dels països de bandera als estats dels ports. La creació del Port State Control,⁸ objecte del Memoràndum de París i d'altres acords regionals del mateix tenor, ha estat la resposta a la paradoxa que els vaixells tenen la nacionalitat de països desconeguts, com ara Vanuatu o Saint Vincent, però les conseqüències de la manca de control i de regulació de les seves flotes són suportades pels països desenvolupats. Com que les banderes de conveniència no garanteixen uns vaixells segurs, s'han d'introduir mecanismes de control per part dels països on es troben els principals ports.

Aquest esquema, lògic i inevitable, ha donat els seus fruits, sens dubte, però té unes limitacions evidents. Tant l'*Erika* com el *Krystal*, per referir-nos a dos accidents encara d'actualitat, havien estat objecte de visites d'inspecció per part de diferents estats europeus, que havien trobat, en l'un i en l'altre, una sèrie de deficiències. Aquestes deficiències són les que es poden detectar en una inspecció amb el vaixell treballant, carregant o descarregant. En aquestes condicions resulta gairebé impossible verificar, entre d'altres, l'estat del buc o el funcionament del sistema de govern.





Age Fotostock

Tots aquests problemes relacionats amb els vaixells de comerç no són, com ja he dit, específics de Catalunya. Ens afecten i els patim conjuntament amb la resta de la comunitat internacional.

1.1 La flota local de creuers

En el litoral català ens trobem aproximadament amb noranta embarcacions dedicades al passeig/creuer turístic i sortides amb submarinistes. Aquestes embarcacions estan en mans de quaranta-dues empreses, de les quals trenta-vuit es troben afiliades a l'Associació Catalana d'Activitats Marítimes (ACAM).

Les empreses de l'ACAM disposen d'una flota global de setanta-quatre embarcacions, quaranta-cinc dedicades al creuer turístic i vint-i-nou al transport i suport d'activitats submarines. Les empreses no associades a l'ACAM fan les seves navegacions al delta de l'Ebre i al port de Barcelona (les conegudes *golondrinas*). La resta, es troben situades a la zona nord del litoral català. La majoria d'empreses són de tipus familiar.

Les capacitats de passatge d'aquestes embarcacions són detallades en la il·lustració.

El nombre de persones que utilitzen anualment aquests serveis l'hem suposat, en una hipòtesi raonable, encara que a

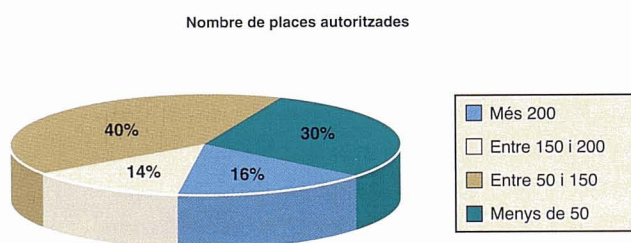
la baixa (ja que ens manquen estadístiques rigoroses i fiables), en unes 900.000 persones.

Estem, per tant, davant d'un subsector de la marina mercant especialment sensible als riscos d'accidents marítims en funció de la seva activitat comercial: el transport del bé més valuós i exigent, els passatgers. El dramàtic naufragi del catamarà l'oca a l'estany de Banyoles, el 6 de setembre de 1998 (amb vint morts, tots ells turistes francesos), va posar de relleu els riscos en què es mouen aquests vaixells. En el cas de l'accident de Banyoles, a la clara responsabilitat de l'armador hem d'afegir la confusió de competències entre l'administració marítima sota el control del Govern central, responsable de la seguretat marítima de tots els vaixells civils, en totes les aigües –incloses les aigües interiors i continentals de sobirania espanyola–, segons la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant (articles 6, 7, 8, 74, 86 i 88), i l'Ajuntament de Banyoles, encarregat de la gestió de les aigües de llac d'acord amb la Llei d'aigües i el Reglament del domini públic hidràulic.⁹

Aquest sector de creuers marítims està molt lligat a la indústria turística (com també ho està la nàutica d'esbarjo), i constitueix un sector en expansió que caldria regular i tutelar, en tots els aspectes, des de Catalunya.

La flota de pesca

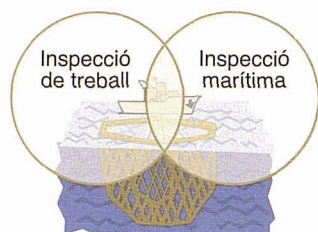
En segon lloc, la seguretat marítima a Catalunya afecta la flota pesquera que fa feina a les nostres aigües. La flota pesquera catalana està composta per 1.249 embarcacions amb una potència de 185.274 CV, i un arqueig de 32.629 tones de registre brut (GT).¹⁰ D'acord amb les dades de l'Institut Social de la Marina, el nombre de tripulants de la flota pesquera catalana resulta, a 31 de desembre de 2000, de 4.144 persones.





J. Zamora

Seguretat Flota Pesquera



El vaixell mitjà d'aquesta flota té un tonatge de 15,8 TRB i una potència mitjana de 119,6 CV. En funció de la modalitat de pesca, la flota major és la d'arrossegament, que aporta el 59% de la potència i el 65% del tonatge al 29% de les unitats; l'encerclament suposa el 19% de la potència, el 17% del tonatge i l'11% de la flota; per la seva banda, les arts menors són les que més unitats aporten, amb un 52% de la flota, però la seva potència sols suposa el 16,5% i el desplaçament arriba tan sols al 12% del total.

Més enllà d'aquestes dades fredes, i pel que fa al que ara ens ocupa, la flota pesquera catalana té les característiques següents:

- **Vaixells de dimensions reduïdes.** L'arqueig de les embarcacions de pesca de Catalunya no supera, amb molt poques excepcions, les 100 TRB. Poques vegades superen fins i tot les 50 TRB. Així, una barca mitjana dedicada a l'arrossegament arqueja 44,0 TRB; una embarcació d'arts menors, 3,2 TRB; d'encerclament, 30,0 TRB; una barca de palangre de fons, 5,8 TRB i de palangre de superfície, 13,2 TRB.¹¹

- **Vaixells antics.** El 90% dels vaixells són construïts amb fusta. La mitjana d'any de construcció pel que fa a les embarcacions d'arrossegament és el 1960; el 1973, per a les d'encerclament i per a les arts menors, el 1965. Aquesta flota tan envellida dóna com a resultat unes condicions de treball i seguretat a bord deficientes i una rendibilitat econòmica petita.

- **Atomització empresarial.** Totes les empreses, tret de comptades excepcions, són titulars d'un sol vaixell. La majoria de les empreses són propietat dels patrons mateixos que comanden els vaixells.

- **Navegació a vista de costa.** Tots els pesquers que tenen la seva base i treballen en aigües de Catalunya es dediquen exclusivament a la pesca local i litoral. Els vaixells surten i tornen a port dins de la mateixa jornada.

- **Règim salarial atípic.** Les especials relacions de producció existents a la pesca local i litoral constitueixen una de les peculiaritats més notables del sector, amb una incidència negativa sobre la seguretat. Les relacions laborals giren en torn a la forma de "salari a la part", és a dir, "tant pesques tant guanyes", atípica i estranya respecte al règim salarial de la resta dels sectors laborals.

Podem dir, en conclusió, que la pesca a Catalunya és una activitat de caràcter artesà, realitzada amb embarcacions velles i petites i fonamentada en unes condicions de propietat, un sistema salarial i, en general, una estructura organitzativa de caràcter preindustrial.

Hem de reconèixer, però, que el principal problema del sector pesquer català no és la seguretat marítima (enfonsaments, avarades, col·lisions, incendis, etc.), sinó la seguretat laboral. D'acord amb les estadístiques d'accidents, aquest és un sector amb un alt índex de sinistralitat laboral, molt superior a l'índex que trobem en la resta de sectors laborals a Catalunya.

En ser una flota que treballa a prop de la costa, amb entrades i sortides diàries del port, els problemes de la seguretat marítima queden minimitzats, malgrat l'excessiva edat de la flota i la seva deficient gestió de la seguretat en termes generals. Amb tot, un dels problemes principals que afecta la flota pesquera es deriva de la manca de coordinació entre les inspeccions marítima i laboral. De fet, la pràctica totalitat dels factors de seguretat que tradicionalment s'han estat atribuint a l'esfera marítima (estat del buc, sistemes contra

Les aigües de la Mediterrània reben cada any més de 600.000 t d'abocaments de petroli. Es produeixen més de 100 accidents l'any.



Petrolier Haven al golf de Gènova. Greenpeace/Vaccari



incendis, mitjans de salvament, etc.) són competència legal de la Inspecció de Treball, d'acord amb el nostre ordenament jurídic. La Inspecció de Treball, però, actua de forma insuficient en el sector i amb una gairebé nul·la col·laboració amb la Inspecció Marítima.¹²

La flota d'esbarjo

En tercer lloc tenim el sector de la nàutica d'esbarjo, un sector en expansió des de tots els punts de vista. Amb el desenvolupament econòmic del nostre país, activitats que tradicionalment s'havien classificat com a minoritàries penetren en sectors de població cada vegada més amplis, amb *un considerable augment del seu impacte social*. La nàutica d'esbarjo cada dia arriba a més gent.

Tot i que és possible distingir conceptualment el que constitueix la nàutica d'esbarjo de la nàutica esportiva (una doble manera d'entendre la nàutica: com un acte purament lúdic i com una activitat de competició esportiva), a la pràctica es fa molt difícil separar-les. En aquest sentit, per pur realisme metodològic, hem optat per incloure el concepte *nàutica d'esbarjo* al conjunt de l'activitat.

Quants vaixells –no simples bots– d'esbarjo hi ha a Catalunya? El càlcul més fiable resulta de comptar els amarradors disponibles (22.685 distribuïts en 43 ports i marines, segons el Pla de ports de Catalunya, acabat d'elaborar per la Direcció General de Ports i Transports), i corregir aquesta xifra en funció de l'índex d'ocupació. Per a una ocupació mitjana anual estimada del 80%, podem concloure que el nombre d'embarcacions d'esbarjo amb base a Catalunya arriba aproximadament a unes 18.150, xifra que situa Catalunya com una de les comunitats amb uns índexs d'ocupació i activitat nàutica més elevats de tot Espanya, encara lluny, però, de les xifres d'alguns països europeus amb pitjors condicions climatològiques. Aquesta nombrosa flota, que augmenta any rere any, està formada per petites embarcacions que excepcionalment arriben als 30 metres d'eslora.¹³

Per a la flota d'esbarjo, pel que fa a la seguretat de la vida

humana en la mar, els serveis externs relacionats amb la seguretat (els serveis meteorològics, per exemple) i el salvament marítim tenen especial rellevància, sense oblidar la necessitat d'una regulació clara i específica. L'aplicació per decret del conveni internacional SOLAS a tota la flota civil espanyola no contribueix en absolut a fer que la flota d'esbarjo (ni la de pesca) tingui clarament definides les seves obligacions i responsabilitats.

La gestió de la seguretat marítima a Catalunya

La seguretat marítima, entesa com un servei regulat i controlat pels poders públics, constitueix a Espanya una competència exclusiva de l'Estat.

La Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant pretenia tancar el camp competencial marítim a possibles (i probables) pretensions autonòmiques. Per això, en relació amb l'article 149.1.20 de la Constitució Espanyola, que situa la marina mercant dins l'exclusiu domini competencial de l'Estat, l'article 6 de la Llei defineix allò que considera marina mercant. Entre d'altres:

- L'ordenació i el control de la flota civil espanyola.
- La seguretat de la navegació i de la vida humana en la mar.
- La seguretat marítima, incloent-hi l'habilitació per a l'exercici del servei de practicatge i la determinació dels serveis necessaris de remolc portuari, i també la disponibilitat d'ambdós en cas d'emergència.
- El salvament marítim, en els termes previstos en l'art. 87.
- La prevenció de la contaminació produïda des de vaixells, plataformes fixes i altres instal·lacions que es trobin en aigües situades en zones en les quals Espanya exerciti sobirania, drets sobirans o jurisdicció, i la protecció del medi ambient marí.
- La inspecció tècnica i operativa de naus, tripulacions i mercaderies.



Tasques de neteja de vaixells. J. Zamora

L'article 74 d'aquesta llei estableix, amb intenció jeràrquica i expressiva reiteració, que els objectius de la política de la marina mercant, competència exclusiva de l'Administració de l'Estat, com hem dit, són els següents:

- La tutela de la seguretat de la vida humana en la mar.
- La tutela de la seguretat de la navegació marítima.
- La tutela de la seguretat marítima.
- La protecció del medi ambient marí.

Segons l'article 86 de la LPEMM ("Competències del Ministeri d'Obres Públiques i Transports") queda clar que el Ministeri és responsable de:

- La seguretat de la vida humana en el mar i de la navegació en relació amb totes les plataformes fixes o als vaixells civils espanyols.
- El control de la situació, del registre i d'abanderament de tots els vaixells civils espanyols.
- L'ordenació i l'execució de les inspeccions i controls tècnics, radioelèctrics, de seguretat i de prevenció de la contaminació de tots els vaixells civils espanyols.
- El registre i control del personal marítim civil, la composició mínima de les dotacions dels vaixells civils a l'efecte de seguretat, la determinació de les condicions generals d'ido-

neïtat, professionalitat i titulació per a poder formar part de les dotacions de tots els vaixells civils espanyols.

Correspon a la Direcció General de la Marina Mercant (DGMM), òrgan directiu depenent del Ministeri de Foment, i a les capitanies marítimes com a òrgans perifèrics de la DGMM, exercir totes les funcions de control previstes en la normativa vigent. L'article 88 de la llei ("Capitania Marítima. Funcions") atorga al capità marítim la funció del despatx de vaixells, "sense perjudici de les preceptives autoritzacions prèvies que puguin correspondre a altres autoritats"; la facultat de supervisió de la inspecció tècnica dels vaixells civils espanyols "i d'aquells que es trobin en construcció"; i en general "totes aquelles funcions relatives a la navegació, seguretat marítima (...) en aigües situades en zones en les quals l'Estat espanyol exerciti sobirania, drets sobirans o jurisdicció".

L'article 112 de la mateixa Llei concedeix a les capitanies marítimes el dret a "visitar, inspeccionar, condicionar l'ancoratge", etc. de qualsevol embarcació que, en aigües espanyoles, pugui posar en risc la seguretat de la navegació o el medi ambient marí.

Cap a una Catalunya marítima

Catalunya és un país costaner, però encara no és un país marítim perquè no disposa d'una administració marítima pròpia. Totes les competències en aquest terreny romanen en mans de l'Administració estatal.

Per a evitar els danys catastròfics de les mareas negres cal que els petroliers es dissenyin sempre amb doble casc, és a dir, amb dues capes de metall entre el cru i el mar. També cal un major control i revisió de petroliers en àrees sensibles i aigües amb intens tràfic marítim.



L'Aegean Sea a la Corunya. Greenpeace/Beltra



Campanya Ports nets: del Departament de Medi Ambient. R. Moreno



Les competències de la Generalitat de Catalunya en l'àmbit marítim, previstes en el bloc de constitucionalitat, i especialment a l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, es redueixen a l'ordenació del transport marítim en aigües interiors, l'execució del salvament marítim i la regulació dels abocadors, des de terra, al mar territorial. A més de minses i de poc relleu, algunes d'aquestes competències ni tan sols són exercides per l'Administració autonòmica. N'és un exemple el salvament, gestionat també a Catalunya per la societat estatal Sasemar.

Davant d'aquesta situació, si aquesta fos la voluntat del Govern de la Generalitat de Catalunya, el primer pas necessari cap a una Catalunya marítima seria aconseguir la transferència de la gestió de la seguretat marítima (entesa en el seu sentit més ampli: prevenció, inspecció i control administratiu –registre, abanderament, despatx, etc.–), la qual ha de vetllar per la seguretat de la vida humana en el mar i de la navegació per les aigües territorials espanyoles compreses en l'àmbit de Catalunya, i la prevenció de la contaminació derivada dels vaixells. Tenint en compte que el fonament de l'administració marítima descansa, com hem vist, sobre l'objectiu de la seguretat, que l'extensa i desmanegada normativa marítima es justifica mitjançant aquest mateix objectiu, quedant en la més absoluta nuesa burocràtica si la desposseïm d'aquesta última raó, la transferència de la gestió de la seguretat marítima comportaria també la transferència d'una bona part de la gestió de l'administració marítima.

La Constitució espanyola ofereix mecanismes suficients (article 150.1 i 150.2) per a superar l'aparent dificultat que suposaria l'article 149.1.20, que declara la marina mercant com a competència exclusiva de l'Estat. El problema rau exclusivament en la voluntat política dels parlaments espanyol i català per a ampliar l'estret marge competencial que avui tenim a Catalunya.

L'Administració catalana no disposa d'un òrgan directiu encarregat dels assumptes marítims. Els òrgans de l'administració marítima a Catalunya depenen, exclusivament, del

Govern central. Podem dir que l'Estat de les autonomies encara no ha entrat en el món de les competències i organització de l'administració marítima. Algunes competències relacionades amb el sector depenen de la Direcció General de Ports i Transports (Departament de Política Territorial i Obres Públiques); i d'altres, de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims (Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca). Tant en l'una com en l'altra, els assumptes específicament marítims ocupen un lloc perifèric dins les seves funcions.

Si la Generalitat pretén la gestió competencial dels afers marítims a Catalunya, tal com ho proposen els sectors afectats i com es va demanar, bé que indirectament, des del Parlament de Catalunya,¹⁴ al menys pel que fa a la seguretat de les flotes pesquera, de creuers turístics i nauticoesportius, resulta necessari crear un òrgan directiu encarregat d'aquests assumptes, o bé atribuir a un de ja existent aquesta responsabilitat, amb la dotació de material i personal adient.

L'administració marítima a Catalunya

L'òrgan directiu de la Generalitat encarregat de la seguretat marítima hauria d'actuar com a administració marítima única o ordinària en l'àmbit territorial de Catalunya. Entenem que un objectiu d'aquesta administració hauria de ser la revisió i modernització de la normativa vigent en matèria de marina mercant, i la seva aplicació, amb un estricte respecte als convenis internacionals signats per Espanya i en coordinació amb la legislació aplicable a la resta de l'Estat. Portar a terme aquesta tasca resulta prioritari per tal que els ciutadans vegin materialment els avantatges d'una administració més pròxima, més propera als seus problemes i més eficient¹⁵.

L'agència de seguretat marítima de Catalunya

Una vegada definit l'òrgan directiu de la Generalitat de Catalunya encarregat de l'administració marítima seria necessari, i complementari, crear una agència de seguretat marítima



de Catalunya, en la forma jurídica que es consideri adient, amb la missió de:

- Efectuar els reconeixements previs a l'emissió dels certificats de seguretat.
- Emetre els certificats necessaris.
- Garantir la tasca inspectora de control de la flota civil.
- Gestionar i executar el salvament marítim i la lluita contra la contaminació en les aigües corresponents a l'àmbit territorial de Catalunya.
- Realitzar els informes puntuals de tots els accidents marítims que afectin la flota civil.
- Elaborar un informe anual i plurianual dels accidents succeïts en cada flota que ens permeti concloure quines modificacions normatives o d'aplicació serien recomanables per tal d'evitar o minimitzar aquests accidents.

Els accidents que haurien de ser objecte d'investigació podrien ser (l'listat no exhaustiu):

- Pèrdua de vides humanes o lesions greus produïdes a bord (a fer en col·laboració i coordinació amb la Inspecció de Treball).
- Naufragis.
- Foc, avarada i col·lisions.
- Danys a, o causats per, vaixells.
- Danys al medi ambient causats per vaixells.

El propòsit d'aquestes investigacions seria identificar les circumstàncies que han intervingut en l'accident i determinar-

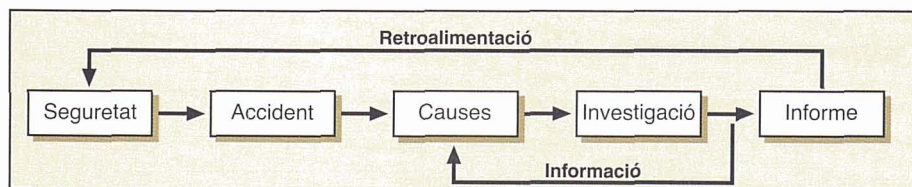
ne les causes. Caldria fer públics tots els informes per tal que les empreses, institucions i organismes dels sectors marítim i portuari coneguessin els fets i poguessin preveure situacions anàlogues. En cap cas seria objecte de les investigacions sobre accidents l'atribució de responsabilitats o culpes a persones o vaixells.

Els informes sobre accidents marítims podrien partir d'un qüestionari breu i concret sobre les circumstàncies que el van fer possible:

1. Estaven ben identificats (o eren identificables) els factors de risc del vaixell?
2. Estava en bon estat d'ús el material de seguretat que s'havia de fer servir?
3. Els procediments i sistemes utilitzats eren efectius per a realitzar operacions segures?
4. Les persones involucrades en l'accident eren competents per a la tasca que se'ls va encomanar?
5. Van funcionar correctament els sistemes d'emergència i seguretat?
6. Algú va supervisar l'aplicació dels procediments de seguretat utilitzats?

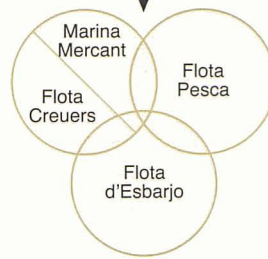
Les respostes a aquestes qüestions, sens perjudici de majors anàlisis i comentaris si així ho requerís el cas, formarien una base directriu homogènia per a la realització dels informes i de les conclusions.

Els informes anuals o plurianuals tindrien com a objectiu identificar i analitzar les causes més comunes dels accidents a partir dels informes concrets realitzats. Per l'experiència internacional que en tenim, podem afirmar que cap accident és producte d'una sola causa. Normalment, l'accident és el resultat final d'una combinació de factors encadenats que inclouen accions personals arriscades o insegures (errors de diversos tipus, excessos de confiança, omissions, fallades puntuals) i sistemes de prevenció incomplets. De l'a-



Agència Catalana de Seguretat Marítima

Observatori de Seguretat Marítima



nàlisi d'un nombre elevat d'accidents o incidents es podrien deduir els factors de risc més importants en cada flota i sector d'activitat marítima, i les prioritats d'una actuació dels poders públics per tal de reduir-los al mínim.

Entre el possible objectiu d'una agència catalana de seguretat marítima i l'actual situació de quasi nul·la presència autonòmica en aquest terreny podem situar la creació d'un observatori de la seguretat marítima a Catalunya que, impulsat per la Generalitat de Catalunya i en el vigent marc de competències, pogués proposar determinades actuacions i

estudis, amb la finalitat de millorar la seguretat dels vaixells i de la navegació per les aigües de Catalunya, i l'estricta compliment per part de totes les flotes que hem vist de les normes i recomanacions sobre prevenció de la contaminació marina.

Joan Zamora Terrés

director del Centre de Logística i Serveis Marítims

Notes

¹ La Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, de 24 de novembre de 1992 (LPEMM), fixa en el seu article 8.2 un concepte genèric de vaixell civil, que únicament exclou del seu àmbit d'aplicació les embarcacions de l'Armada: "S'entén per vaixell civil qualsevol embarcació, plataforma o artefacte flotant, amb o sense desplaçament, apte per a la navegació i no destinat al servei de la defensa nacional." La marina de guerra gaudeix d'un règim excepcional, observat en tots el convenis i tractats internacionals marítims, raó per la qual queda fora d'aquest article, cenyida exclusivament a les flotes mercant, de pesca i d'esbarjo.

² *Aegean Sea, la veritat de una catástrofe repetida* SLMM-CCOO. 1994. Muros (la Corunya): Editorial Toxosoutos. El petrolier de bandera grega *Aegean Sea* va embarrancar a la Torre de Hércules, a l'entrada del port de la Corunya, la matinada del dia 3 de desembre de 1992, i va produir una de les pitjors mareas negres patides a Espanya.

³ Entre els vaixells civils, l'article 8.3 de la LPEMM distingeix els vaixells mercants: "S'entén per vaixell mercant, tot aquell vaixell civil utilitzat per a la navegació amb un propòsit mercantil, exclosos els dedicats a la pesca."

⁴ Les societats de classificació són empreses privades molt vinculades al món de les assegurances marítimes i utilitzades per les administracions públiques per a dur a terme la totalitat o una part de les obligacions de control dels vaixells de la seva bandera derivades dels convenis internacionals

⁵ La ITF, Federació Internacional de Treballadors del Transport, s'ha distingit des de fa molts anys per la seva oposició activa als registres oberts o banderes de conveniència.

⁶ "Fairplay Daily Shipping News", 6 de març de 2001. <http://directory.fairplay.co.uk>

⁷ Entre aquesta normativa internacional cal destacar:

El Conveni Internacional per a la Seguretat de la Vida Humana en el Mar (SEVIMAR, més conegut per les seves sigles angleses, SOLAS), signat l'any 1974, amb una modificació important recollida al protocol signat l'any 1978. El SOLAS, amb els seus tretze capítols de complexes disposicions, constitueix el pal de paller de la normativa internacional de seguretat per als vaixells i per a la navegació.

El Conveni Internacional per a Prevenir la Contaminació Derivada dels Vaixells (MARPOL), 1973, modificat a fons per un protocol del 1978, té cinc annexes i un altre en vies d'aprovació a l'OMI. El més important és l'Annex I dedicat a la prevenció de la contaminació per hidrocarburs. Podríem dir que el conveni MARPOL representa, per a la prevenció de la contaminació des dels vaixells, el mateix que el SOLAS representa per a la seguretat.

El Conveni Internacional sobre Normes de Formació, Titulació i Guàrdies (STCW), que regula els certificats i els continguts formatius mínims per als capitans, oficials i tripulants dels vaixells, va ser signat l'any 1978 i àmpliament modificat l'any 1995; d'aquí que sigui citat com a conveni internacional STCW 78/95.

⁸ PSC, Control per l'Estat del Port, previst als convenis SOLAS, MARPOL i STCW vigents.

⁹ Llei 29/1985, d'aigües, publicada al BOE el 8 d'agost; Reglament de domini públic hidràulic, Reial Decret 849/1986, BOE del 30 d'abril.

¹⁰ Dades de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims, a 31 de desembre de 1999. Hem d'advertir que les dades estadístiques del sector pesquer es troben subjectes a revisió i que hi ha notables disparitats segons la font, i de vegades en la mateixa font. Així, el Pla director de la pesca 2000-2006 dona les següents dades per a la flota pesquera: 1.565 embarcacions, amb un desplaçament total de 33.748,02 GT i una potència instal·lada de 191.510 CV.

¹¹ Dades d'elaboració pròpia a partir de la informació proporcionada per la Direcció General de Pesca i Afers Marítims.

¹² Al començament de la dècada dels anys 90 es va posar en marxa el programa Inspeymar, una iniciativa conjunta de les direccions generals de la Inspecció de Treball i Seguretat Social i de l'Institut Social de la Marina. Malgrat els seus bons resultats a Catalunya, el programa Inspeymar va caure en la inaniació a partir del 1996.

¹³ Les previsions del Pla de ports de Catalunya per a l'any 2010 parlen d'un nombre d'amarradors necessaris que oscil·la entre 28.867 i 34.229. Aproximadament el 64% de la flota d'esbarjo està formada per embarcacions de fins a 10 metres d'eslora.