

PROGRAMA DE VIGILANCIA Y CONTROL DE LOS ESPACIOS MARINOS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Jorge Villar Serrano

*Jefe Despacho de Buques
Comandancia Militar de Marina Mercante*

INTRODUCCIÓN

En España ha sido tradicionalmente la Armada la encargada de la vigilancia y el control de los espacios marítimos, tanto en los aspectos de su defensa y soberanía como en los de pesca, salvamento, policía en la navegación, etc... y en épocas relativamente recientes, también en temas relativos a control y lucha contra la contaminación.

Actualmente y debido a la complejidad creciente de cada uno de los temas mencionados, la Administración ha optado por desglosar estas misiones y encomendar, las no relacionadas con la defensa nacional a otros Organismos específicos, tales como la Dirección General de la Marina Mercante, Gobiernos Autónomos, Servicio de Vigilancia Aduanera, Cruz Roja, Guardia Civil del Mar, Ejército del Aire y otras. De tal forma que cada Organismo se dedique específicamente a su misión, sin que pueda existir por tanto detrimento en el desempeño de las otras.

No obstante, dichas transferencias, a pesar de estar en fase muy avanzada requieren tiempo y presupuesto para que pueden ser asumida plena y eficazmente por los Organismos mencionados.

MEDIOS

Los medios con que se cuenta para ejercer la vigilancia y el control de los espacios marítimos en su encuadre legal son:

El Plan General de Vigilancia de Pesca

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación.

El Plan general de vigilancia de pesca

Es un acuerdo conjunto entre el Ministerio de Defensa (Armada) y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (Secretaría General de Pesca Marítima) para la Inspección y Vigilancia de Pesca.

Es un Plan que puede ser denunciado por las partes durante su vigencia.

Como Objetivos de interés para nuestro estudio podemos citar:

- La conservación de los recursos pesqueros en los caladeros nacionales o internacionales utilizados por la flota española.

- Cumplimentar la legislación pesquera nacional y compromisos internacionales.

- El ámbito de aplicación comprende el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva. Excluye, por tanto, las aguas interiores.

Acciones de la armada

Presencia habitual en caladeros nacionales para:

a) Disuadir a los infractores de actividades detectables sin embarcar tales como: pesca en zona de fondo prohibido, utilización de explosivos, incumplimiento de horarios de pesca, irregularidades en la identificación de pesqueros, utilización correcta de artes de pesca, etc.

b) Conocer las actividades que se realizan en los distintos caladeros.

c) Realizar inspecciones a bordo de pesqueros embarcando en ellos para comprobar el cumplimiento de la legislación pesquera. Se pretende inspeccionar en la mar al 40% de la flota pesquera.

La vigilancia y control de los espacios marítimos se centra en 4 puntos:

- Vigilancia habitual en zonas de prohibición de pesca de arrastre, como son las reservas marinas de la isla de Tabarca y Columbretes.

- Vigilancia de las actividades extractivas de coral, especialmente en la isla de Alborán, de los pesqueros españoles con licencia y prohibición a buques extranjeros o cualquier otro sin licencia.

- Vigilancia en aguas internacionales contiguas al mar territorial para controlar las actividades de la flota de otros países y para apoyo y control de la flota que captura túnidos en primavera y verano.

- Inspecciones esporádicas en puertos de descarga de pesca procedente de aguas africanas para comprobar la abertura de mallas y redes de arrastre y que las especies capturadas sean las autorizadas (vedas, tamaño). Igualmente se comprueba que faenen en caladero nacional.

Medios

Para realizar estas misiones se cuentan con los siguientes medios materiales:

- Patrulleros de la Armada, un total de 49 que efectúan, entre otras misiones, la vigilancia de pesca en la zona del Mediterráneo. De ellos son: 1 P.A. Patrullero de Altura; 18 P.V. Z. Patrullero Vigilancia de Zona; 9 P.V.C. Patrullero Vigilancia de Costa; 21 P.V.I. Patrullero Vigilancia Interior.

- También se cuenta con unidades aéreas de la Armada para la detección de infracciones de pesca.

- Muchas de las Comunidades Autónomas, como en el caso de Andalucía, han asumido competencias en materia de pesca en aguas interiores, contando para ello con lanchas e inspectores equipados a tal efecto.

- Así mismo La Guardia Civil del Mar, con lanchas rápidas distribuidas a lo largo del litoral, colabora denunciando cualquier infracción en materia de pesca a las autoridades competentes.

Tipos más frecuentes de infracción

Pesca sin autorización, Pesca en zonas o fondo prohibido, No respetar las épocas de veda, No respetar los horarios de pesca, Medidas de mallas, artes y aparejos.

Plan nacional de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marítima

Este es otro medio con que se cuenta para ejercer el control y vigilancia de los espacios marítimos que data de 1989.

Objetivos generales

- Salvamento de vidas humanas.
- Salvamento de bienes y retirada de buques y obstrucciones a la segura navegación.
- Preservación de la pureza de las aguas, limpieza de las costas mediante la detección y control de la contaminación.

Medios

- En la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) en Madrid existe el Centro Nacional de Control de Salvamento y Lucha contra la Contaminación (CNCS y LCC).

- Los Centros de Control de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Regionales (CRCS y LCC) que estarán en un futuro esparcidos a lo largo de la costa y que en la actualidad ya existen el de Tarifa y el de Finisterre, para el resto, pendiente de entrar en servicio vienen asumiendo estas funciones las Comandancias de Marina y las Ayundantías de Marina en colaboración con el CNCS y LCC.

Los CRCS y LCC del Mediterráneo estarán establecidos en:

Tarifa, Cabo de Gata con remonta en la Isla de Alborán, Cabo de San Antonio, Palma de Mallorca, Barcelona, Cabo Begur.

Ante cualquier aviso de emergencia relativo a Salvamento o Contaminación, recibido en el CNCS y LCC, se hace una evaluación de la situación y se encarga de coordinar con los Centros Regionales y Locales la acción a tomar asignando las misiones de acuerdo con los medios disponibles en la zona; las características del incidente y la premura requerida.

- Remolcadores de la DGMM, en el Mediterráneo, Fletados a compañías privadas con capacidad para efectuar misiones de salvamento, remolque, lucha contra incendios y lucha contra la contaminación.

Estarán estacionados en: Algeciras, Cartagena, Valencia, Málaga, Barcelona.

- Lanchas de salvamento de la DGMM del tipo de lanchas rápidas, en el Mediterráneo están basadas en: Algeciras, Alcudia, Palamós, S. Carlos de la Rápita, Palma de Mallorca.

El Plan Nacional prevé una ampliación del número de lanchas de modo que cada Capitanía Marítima principal esté dotada, como mínimo, de una embarcación de 15 metros y otro de 20 metros de eslora.

- Lanchas de limpieza de residuos sólidos y líquidos (especialmente hidrocarburos, de la DGMM en el Mediterráneo se basan en: Algeciras, Barcelona, Valencia.

Las que están actualmente en servicio disponen de:

- Bomba contra incendios con capacidad de 100 m³/h.
- Tanque de almacenamiento de residuos sólidos.
- Capacidad de separación de residuos líquidos 15m³/h

Está prevista la entrada en servicio de nuevas unidades de este tipo durante los próximos tres ejercicios económicos que se basarán en principio en: Málaga, Cartagena, Palma, Castellón, Tarragona.

- Otras organizaciones y unidades cuya colaboración está prevista en este Plan, en virtud de acuerdos firmados al respecto son:

* Armada: los patrulleros tiene entre otras las misiones S.A.R. en una zona. Cualquier unidad de la Armada tiene la misión de S.A.R. y lucha contra incendios tanto en la mar como en tierra.

* Cruz Roja del Mar

* Ejército del Aire con sus aeronaves del S.A.R.

* Servicio de Vigilancia Aduanera.

* Guardia Civil.

Existen acuerdos previstos, pero todavía no consensuados con el Instituto Nacional de Meteorología y el Instituto Nacional de Oceanografía.

SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SEVIMAR)

Tareas preventivas

Por parte de la Inspección Marítima realizar inspecciones en puerto a buques de todo tipo referentes al convenio SEVIMAR firmado por España, tales como revisión de los medios de Salvamento (botes, balsas y pertrechos, chalecos), sistemas contra incendios, señales de S.O.S. y certificados de radio, navegabilidad, seguridad, francobordo, etc.

Comandancia Militar de Marina por su parte efectúa inspecciones de buques en la mar y en puerto (en la mar mediante sus patrulleros) comprobando en el Rol la caducidad de los certificados de navegabilidad, seguridad, etc..., así como tripulaciones mínimas, titulaciones, medios de salvamento, etc... También actúan en este sentido las lanchas de las Comunidades Autónomas y de la Guardia Civil denunciando estas infracciones a la Autoridad de Marina.

- Uso generalizado de radio-balizas que transmiten una señal de emergencia recibida por cuatro satélites en órbitas casi polares y baja altura, estos satélites a su vez envían la señal a un procesador de datos y de allí es enviada en forma de mensaje al Centro Coordinador de Salvamento más próximo, dando entre otros datos la posición y numeral del buque siniestrado.

Dispositivos separadores del tráfico marítimo, representados en las cartas y que regulan la afluencia de tráfico en pasos angostos, canales y lugares de gran densidad de tráfico marítimo, dicho tráfico se controla desde unas estaciones por radares de gran alcance. Existen dos, uno en Finisterre y otro en el Estrecho.

Tareas de actuación

En caso de siniestro marítimo de cualquier tipo que afecte a la vida humana en la mar se dará aviso al CLCS o CPCS, que actualmente se viene desempeñando por las Comandancias y Ayuntamientos de Marina en colaboración con el CNCS y LCC y en un futuro próximo por la Capitanías Marítimas, estas coordinarán con el CNCS o tomarán acción inmediata según la magnitud del incidente, medios disponibles etc...

El aviso del incidente lo dará a conocer cualquier embarcación, aeronave, persona, etc. que tenga conocimiento del siniestro.

En cuanto al tipo de contingencia que puede afectar a la SEVIMAR, podemos destacar: naufragio, buque al garete, colisión, varada, buque sin noticias, heridos a bordo, fuego/explosión.

POLICÍA EN LA NAVEGACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO MARÍTIMO

Inspección marítima

Realiza inspecciones a todo tipo de buques en puerto respecto a luces de navegación, señales fónicas, líneas de carga, marcas de calado, radares, francobordo. Se expiden los certificados correspondientes y se comprueba la veracidad de los existentes en cuanto a dimensiones, abanderamiento, registro, matriculación, titulaciones, etc...

Comandancia Militar de Marina

Se realizan inspecciones en la mar y en puerto, controlando los roles y certificados respecto a temas de matriculación, registro, abanderamiento, despacho y otros que afectan a la policía de la navegación.

Centros de Control de Tráfico Marítimo

El control del tráfico marítimo está asumido por la DGMM mediante sus torres de control de tráfico marítimo, en el Mediterráneo Occidental se cuenta con una torre en Tarifa.

Su misión es el control del tráfico marítimo en zonas de densa afluencia del mismo en todo tiempo y con servicio de 24 horas, difusión de avisos de seguridad, emergencia o socorro que afecten a la navegación en su zona de cobertura así como facilitación de partes meteorológicos.

Cuando un buque lo solicite será conducido desde la torre de CTM por radar.

CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN

Es uno de los temas más preocupantes en los últimos tiempos debido a que el poder regenerador de la mar está llegando a su límite.

Tareas preventivas

La inspección marítima realiza inspecciones en puerto a todo tipo de buques referente al convenio MARPOL firmado por España para evitar la contaminación marina.

En caso de hundimiento voluntario de buques menores comprueba que dichos restos no contengan ningún tipo de material susceptible de contaminación marina.

Tareas de actuación

La Comandancia Militar de Marina en caso de contaminación marítima en puerto tal como arrojar basuras, plásticos, hidrocarburos, coordinaría la limpieza de los residuos y emprendería la vía sancionadora correspondiente contra el infractor.

Cuando se trate de contaminación por hidrocarburos en el litoral, dependiendo de que afecte a una o varias provincias, el Gobernador Civil o el Delegado del Gobierno coordinará los medios disponibles para evitar una mayor derrame y posterior limpieza del mar y la playa, independientemente del correspondiente expediente sancionador, si procede, y de las reclamaciones, vía judicial, de los organismos particulares y oficiales perjudicados por dicha contaminación. Si la contaminación fuese de gran magnitud y se careciese de medios propios para controlarla, la Comandancia de marina lo comunicará al CNLCC que coordinará con sus medios y con otros organismos para controlar la contaminación y posterior limpieza de la zona afectada, tanto marítima como terrestre.

La contaminación del espacio marítimo por buques puede ser producido por uno o varios de los siguientes factores: arrojar basuras o desechos; achique de sentinas (mezcla de aceites, agua y combustible); limpiezas de tanques de lastre y posterior arrojó a la mar; arrojar carga al mar; arrojar hidrocarburos al mar.

El CNLCC recoge avisos referentes a avistamientos de manchas de contaminación y coordina con los centros regionales, provinciales y locales su control y posterior limpieza.

Así mismo en la mar la unidades de la Armada, tanto navales como aéreas tienen como misión, entre otras, informar de las posibles manchas de vertidos que detecten.

El convenio MARPOL de obligado conocimiento y cumplimiento por todos los buques de los países firmantes, entre ellos España, recoge entre otras las siguientes prohibiciones:

MAR	PROHIBIDO ARROJAR AL MAR	SE PUEDEN ARROJAR
Mediterráneo Báltico, Negro Rojo, G. Pérsico	Plásticos, papeles, trapos, vidrios loza, madera, bidones, cajas y todo lo que pueda flotar	A más de 12 millas de costa: Restos de comida
Otros mares	Plásticos	A más de 12 millas de costa: Restos de comida, papeles, trapos, vidrios, metal, loza A más de 25 millas de costa: maderas, bidones, cajas y todo lo que pueda flotar.

VIGILANCIA DE PESCA

La Comandancia de Marina realiza mediante el control de los ROLES, cuando el buque viene a despachar, comprobando los certificados, titulaciones, tripulaciones mínimas, altas en la S.S. de los tripulantes, etc.

El despacho se da por un tiempo y un arte determinado y para una zona en concreto, figurando estos términos en el Rol y que vienen determinados por la legislación vigente y los tratados con la CEE o terceros países.

También se realizan inspecciones in situ en el puerto en sus lugares habituales de atraque (puerto pesquero) como en los lugares de descarga (lonjas). Dichas inspecciones van encaminadas a controlar el tamaño de las capturas, que

se respeten los lugares establecidos para descarga y venta así como los horarios de pesca (entradas y salidas de puerto)..

Las inspecciones en la mar son realizadas por unidades de la Armada destinadas a controlar que se respeten las zonas de pesca, tamaño de las capturas, profundidades de la pesca, horarios, vigilancia de caladeros para hacer cumplir los tratados bilaterales etc..., como ya dijimos anteriormente.

Las unidades de la Guardia Civil del mar y las Comunidades Autónomas también intervienen en la vigilancia de la pesca.

La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene asumidas las competencias en materias de pesca marítima en aguas interiores.

BIBLIOGRAFÍA

Plan General de Vigilancia de pesca. Año 1992.

Plan Nacional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación. 1989.

Circulares de la DGMM.

Circulares de SEGEPESCA.

ARBEX, Juan Carlos. *Salvamento en la mar, la evolución del salvamento marítimo en España*. M.O.P.T. 1991.

Manual de la lucha contra la contaminación del mar por hidrocarburos. Armada Española. Jefatura Central de Máquinas. 1985.

Archivo y documentación varia de la Comandancia Militar de Marina de Almería.

Revistas especializadas: Marina Civil, Mar, C.O.M.M.E., Revista General de Marina.