

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

# **EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA**

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

## **1ª jornada (16 de enero de 2008): “LOS PUERTOS REFUGIO A DEBATE”**



Mesa 1ª de las jornadas

## UUUEl marco jurídico



Moderador: **D. José Daniel Peña Agras** -Director de la Escuela Politécnica Superior de Ferrol

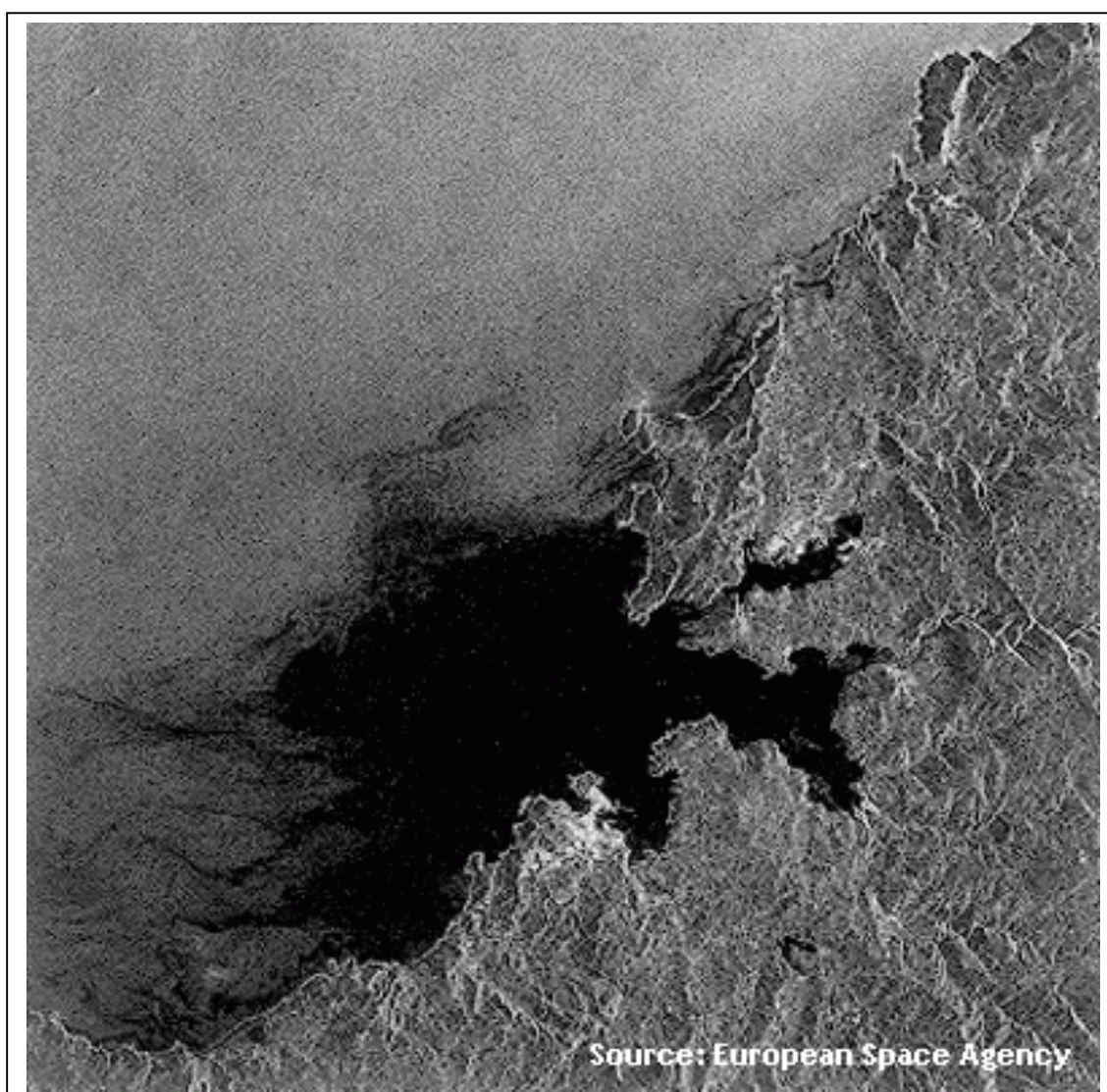
### 11,30 LA LEGISLACIÓN ESPAÑOLA SOBRE LOS PUERTOS. LOS PUERTOS DE REFUGIO



**D. José Luis Rodríguez Pardo** - Ponente del Estatuto de Autonomía de Galicia, Abogado

Comenzó el Sr. Rodríguez Pardo hablando de una de las características básicas del marco jurídico de los puertos. Los puertos privados no son tales sino que están contruidos sobre terrenos de dominio público, en la zona marítima terrestre del patrimonio del Estado, tal y como recoge la Constitución Española. Los terrenos de dominio público, tanto en el Código Civil como en la Ley de Costas, son definidos como aquellos terrenos de la zona marítimo terrestre comprendida entre la línea de BMVE y los límites hasta donde alcanzan las olas o PMVE, además de los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras. El Estado no cede los terrenos indefinidamente, si no que realiza concesiones administrativas temporales que al finalizar revierten al mismo.

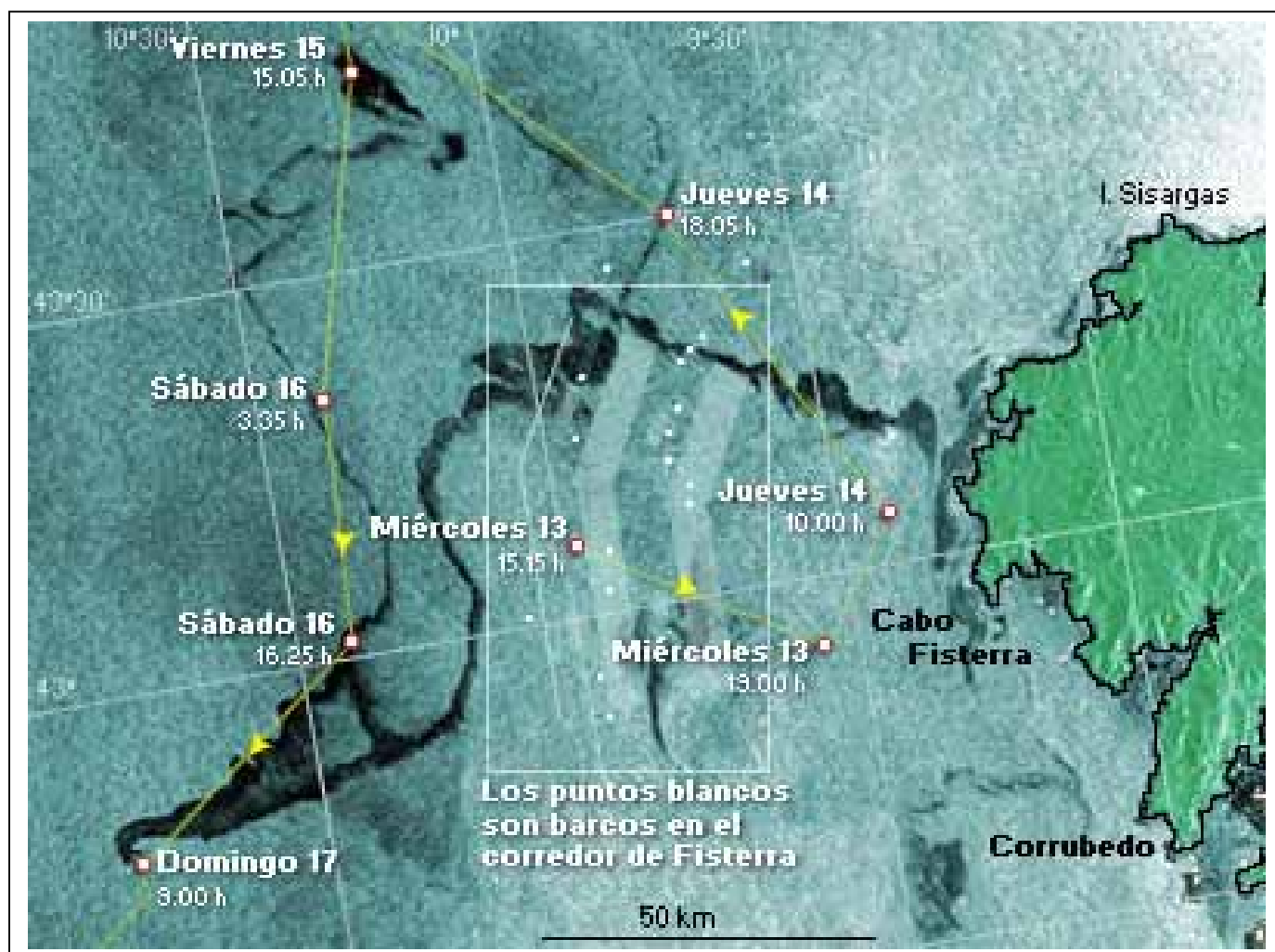
En 1979, tras la aprobación de la Constitución Española, se elaboró el proyecto de Estatuto de Autonomía de Galicia que posteriormente fue aprobado en referéndum, entrando en vigor el 6 de abril de 1981. En este marco jurídico legal derivado de la Constitución se definieron las competencias concretas de nuestra Comunidad. Así, el artículo 27.9 dice, corresponden a la Comunidad Autónoma de Galicia las competencias exclusivas de *“Los puertos, aeropuertos y helipuertos no calificados de interés general por el Estado y los puertos de refugio y puertos y aeropuertos deportivos”*, es decir estas competencias son propias tanto del Parlamento de Galicia como la Xunta de Galicia. Este Estatuto es una ley orgánica y solamente puede ser modificado por otra ley orgánica, y la ley de Costas o la de Puertos del Estado son leyes ordinarias y no pueden poner en discusión tales materias. Lo que sorprende a estas alturas, después de tantos años, es que no se haya construido ningún puerto refugio a pesar de las muchas catástrofes sufridas en nuestras costas.



Contaminación producida por el petrolero Mar Egeo, 1992, A Coruña - Imagen tomada diez días después del accidente

Actualmente existe un proyecto de reforma del Estatuto gallego, elaborado por un grupo de expertos, y que no ha sido sometido a aprobación por el Parlamento Gallego porque no hay consenso (es necesaria una mayoría de 2/3 de los votos para ser aprobado). Por lo tanto el Estatuto de Autonomía de Galicia de 1981 sigue en vigor. Pero en el nuevo proyecto, dentro del punto 4 del capítulo IV, se contemplan las competencias en materia de puertos y aeropuertos comerciales así como la política territorial, la ordenación del territorio y del litoral. Además, dice que los puertos refugio serán competencia exclusiva de la CC.AA. y que deberán ser regulados por las instituciones y autogobierno de la Comunidad Gallega, y que la ausencia de normas propias no podrá sustituida por el derecho del Estado que no tendrá carácter supletorio ni podrá amparar indirectamente las competencias exclusivas de la Comunidad de Galicia.

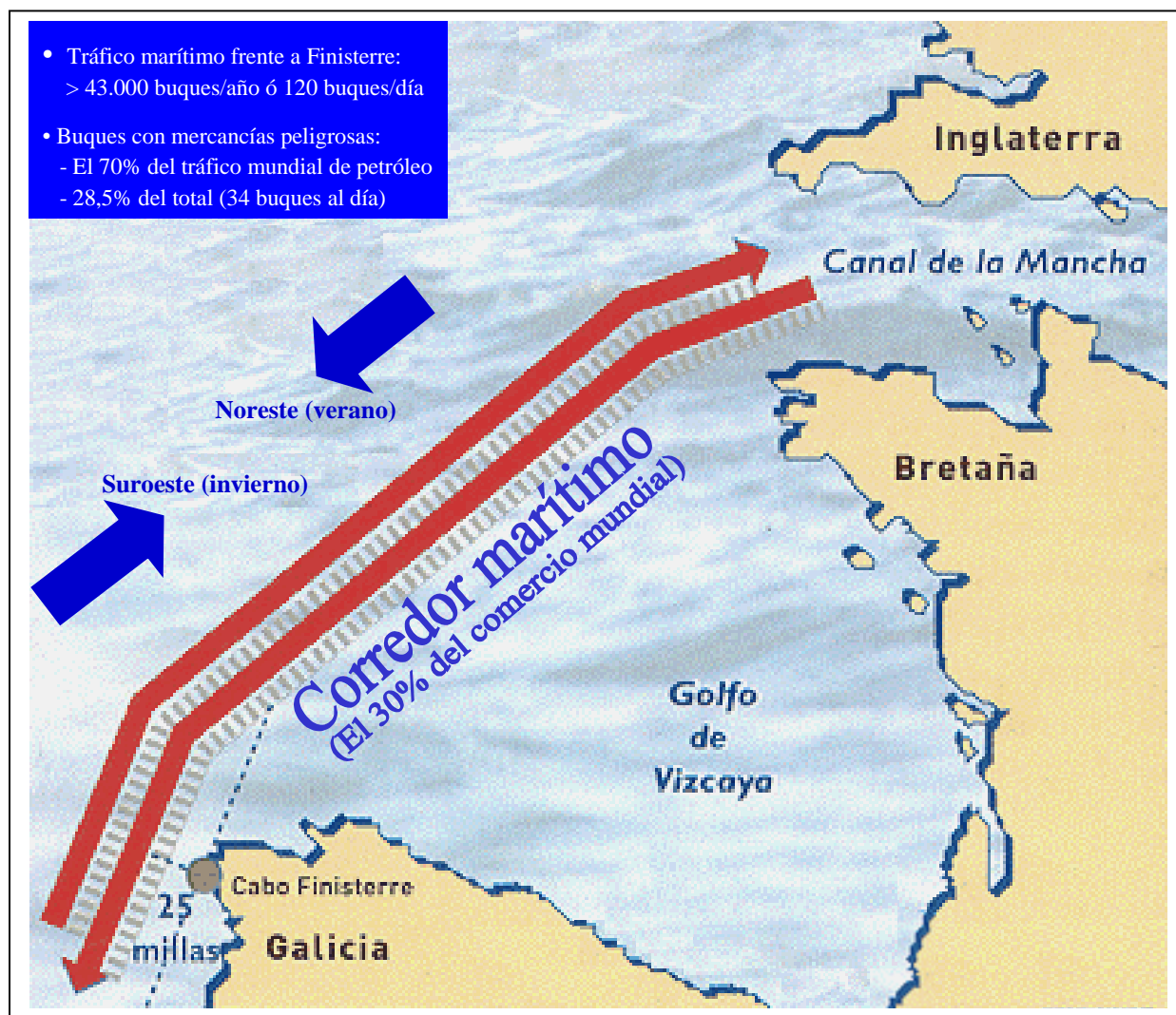
En todo caso, basta con el Estatuto actualmente vigente y lo que hace falta en Galicia es que se lleve a cabo ese puerto refugio tan necesario. La Ley de Puertos del Estado no contradice el Estatuto de Galicia, al decir que los puertos comerciales no podrán ser puertos de refugio, porque se entiende que al lado de un puerto comercial se puede poner un puerto de refugio. Del mismo modo, la ley del 26/2007 de 23 de octubre de Medio Ambiente y de Responsabilidad Civil de la Navegación Marítima y Fluvial no indica que los puertos de refugio tengan que ser de titularidad pública, pudiendo ser perfectamente de carácter privado.



Contaminación producida por el petrolero Prestige, 2002 - Fuente: ESA / EUROIMAGEN / AURENSA  
En el momento de la imagen (17-11-02) navegaban unos 20 barcos frente a Finisterre

En resumen, acerca de la carencia que tiene Galicia de un puerto de refugio, que no se utilice o se piense que hay problemas de competencias. En el caso del Prestige se culpó al capitán Apóstolos

Mangouras de no refugiar el buque, pero el hecho real es que no había un puerto específico de refugio. Si lo hubiera habido el Prestige habría sido llevado allí, y el buque no estaría paseando la contaminación por las costas gallegas sin que nadie supiese que hacer con él hasta que alguien decidió desecharlo mar adentro. Igualmente le pasó al Mar Egeo o al Casón, que estuvieron paseando por las costas gallegas hasta que ocurrieron las catástrofes. No quiere decir que un puerto de refugio elimine todas los posibles siniestros, pero si que evitará en la inmensa mayoría de los casos que se viertan grandes cantidades de contaminantes al mar. Se extrañó tremendamente de la propaganda que hace Portos de Galicia en materia de seguridad marítima cuando dice: “*Portos de Galicia mejorará mucho las ocho instalaciones portuarias del norte*”, toda vez que los puertos que tiene bajo su competencia son pequeños donde no entran grandes buques y además no son puertos de refugio.



TRÁFICO DE BUQUES POR EL NOROESTE - Fuente: Ministerio de Fomento (2003)

El *Prestige* con 80.000 t. de fuel causó una gran catástrofe. El impacto de un buque cargado con 300.000 t. de fuel sería irreparable, sin olvidar los posibles daños de otros productos nocivos: químicos, etc.

Finalizó diciendo que no se entiende que a estas alturas no se haya aprobado un puerto de refugio, sobre todo cuando desde hace mucho tiempo se está proponiendo la construcción del Superpuerto y Refugio Ártabros en uno de los mejores lugares de las costas gallegas. Año tras año se le ponen multitud de trabas simplemente porque es de carácter privado, cuando todos sabemos que un puerto de refugio de por sí no es susceptible de explotación económica por lo que necesita del negocio complementario de un puerto comercial para su supervivencia. Mientras solo nos queda rezar, pero ya lo dice el célebre dicho agnóstico “A Deus rezando e co mazo dando”.