



Pladesemapesga

Plataforma en Defensa do Sector Marítimo Pesquero de Galicia

Adjunto Nota de Prensa PLADESEMAPESGA Manuel_Nogueira_Romero_CAZADO_JUNTO_A_LOPEZ_SORS

El Sr.D. Manuel Nogueira Romero, Subdirector General de Seguridad y Contaminación Marítima de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento cazado en su relación con el Prestige cometiendo irregularidades

Juicio Prestige: Pladesemapesga, continua sin entender las razones por las que no está, al menos como testigo, Manuel Nogueira Romero, Subdirector General de Seguridad, Tráfico y Lucha Contra la Contaminación.

Según " su " Plan Nacional de Contingencias, figuraba como Director Ejecutivo de Operaciones en la Mar durante la Catástrofe del Prestige.

El 26 de noviembre de 2004, reconocía :

" Nosotros ratificamos el OPRC el 3 de diciembre del 93 y ahí en el art. 6.1.b especifica claramente que los estados partes tienen que hacer un plan nacional nosotros lo hemos elaborado conforme a las directrices marítima internacional y en aquel momento establecimos una orden comunicada concretamente en mi subdirección. "

Primeras Jornadas Técnicas Plan de Contingencia de Contaminación Marina de la Región Macaronésica

26 de noviembre de 2004 CONCLUSIONES I Jornadas Técnicas PLACON.

Tercera ponencia:

RELACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL PLAN DE CONTINGENCIA MARINA DE CANARIAS

Ponente: Ilmo. Sr.D. Manuel Nogueira Romero, Subdirector General de Seguridad y Contaminación Marítima de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento

PONENCIA:

Nos gustaría empezar hablando del convenio que da lugar a que los países tengan que hacer planes de contingencias nacionales, territoriales y locales para pasar después al plan de contingencias nacional y al plan de contingencias territorial.

El convenio que da lugar a que los países hagan planes de contingencias es el OPRC 90 concretamente el de cooperación, preparación y lucha contra la contaminación del hidrocarburos.

En una resolución de OMI en el año 89 se acordó la elaboración de un nuevo convenio de cooperación entre estados en relación a la contaminación marina accidental en aquel momento había problemas económicos y sin embargo mediante la resolución 644 de 19 de octubre el gobierno de estados unidos se ofreció a financiar la celebración de una

conferencia diplomática que se celebró en la sede de OMI del 19 al 30 de noviembre del año 90, el texto que se elaboró en octubre del 89, el comité de protección del medio marino el vigésimo noveno lo aprobó y lo elevó al consejo ese mismo año y el 20 de noviembre se aprobó el convenio y unas resoluciones conexas que tenían mucho que ver con el desarrollo del convenio, se aprobaron a la conferencia diplomática los motivos hay que prepararse los estados, los países ante una posible contaminación y aquí estamos hablando sobre todo de contaminaciones procedentes de catástrofes porque las contaminaciones procedentes de descargas de sentinas o las contaminaciones Marpol aunque son dañinas no cabe duda que los estados deben estar preparados cosa que no están para contaminaciones emergentes de grandes catástrofes, esto se ha puesto de manifiesto en las catástrofes que ha sufrido España concretamente desde el Urquiola, Mar Egeo y Prestige.

El art. 10 del OPRC establece que las partes procurarán tener unos acuerdos bilaterales o multilaterales con países ribereños limítrofes y además tener una preparación para la lucha de los derrames de hidrocarburos en concreto España tiene firmado dos convenios con Francia, uno se llama el convenio golfo de Vizcaya y otro se llama el convenio golfo de León, cuando hay algún suceso de contaminación de cierta envergadura que afecte a los países bien esté en el lado limítrofes o bien en las aguas del otro país puede intervenir indistintamente uno u otro país.

Nosotros ratificamos el OPRC el 3 de diciembre del 93 y ahí en el art. 6.1.b especifica claramente que los estados partes tienen que hacer un plan nacional nosotros lo hemos elaborado conforme a las directrices marítima internacional y en aquel momento establecimos una orden comunicada concretamente en mi subdirección.

Javier Villanueva tuvo una labor importante en la confección del plan general de contingencias, el gobierno decidió que fuera una orden comunicada, no publicada en el BOE, no cabe duda que unas comunidades autónomas más sensibilizadas que otra así recogieron la orden comunicada, a petición de la comunidad autónoma de Cataluña nos pusimos en marcha con ellos, Javier Villanueva y representantes de SENER acudieron a varias reuniones a Cataluña porque Cataluña demostró un interés y ha elaborado un plan de contingencias, nosotros hemos estado allí y hemos ayudado en lo que hemos podido aunque no todas las comunidades han empezado a trabajar en el plan territorial, quizás a causa de no haber salido en el BOE.

Estamos estableciendo unos esbozos de lo que va a ser un plan de contingencias nacional mediante un real decreto que quizás entendemos que con ese nivel de reglamento las comunidades autónomas

serán más activas desarrollando en plan territorial en relación y en conexión con el plan de contingencias y el plan nacional a su vez con el plan internacional de contingencias, en este momento estamos en las primeras reuniones y nos estamos planteando cambiar algunas denominaciones del nombre de los planes pero quizás lo que sea significativo es elevar dicho rango de dicho plan de contingencias a real decreto.

El plan territorial afecta al litoral de una comunidad autónoma, debo decir que la coordinación de las grandes catástrofes ha sufrido modificaciones por que toda catástrofe conlleva unas lecturas que bien aprovechadas significan una mejora enorme del mismo plan de contingencias pero mejorado, entonces la diferencia del Prestige con el mar egeo en este último la administración marítima estaba bastante atomizada sus obligaciones entre la armada, el ministerio de medio ambiente, el ministerio de transporte y fue la cabeza visible bastante tiempo en Coruña del desastre y de la responsabilidad y de la respuesta en el mar egeo.

SASEMAR se creó y llevaba la voz cantante en los primeros días hasta que dejamos claro que marina mercante podría tener responsabilidades mientras el hidrocarburo estuviera en el agua, nosotros tendríamos medios o los buscaríamos en el extranjero como así lo hicimos con colaboración con el servicio de la Taxfox de Bruselas así como el servicio de Protección civil de Bruselas que se coordinó con nosotros para sacar barcos de Inglaterra, de Holanda, de Noruega, de Bélgica y de Alemania que llegaron a la zona

varios días después y empezaron a recoger hidrocarburos, pero claro el tema del hidrocarburo una vez que llega a la costa marina mercante tiene que explicar que la administración marítima no es competente, está la comunidad autónoma, están los ayuntamientos hay una serie de organismos que tienen sus competencias bastante bien delimitadas y que deben de acuerdo con esquemas que son bien fáciles de entender como se coordina la operación mediante los esquemas de que los grupos de respuesta se van donde tienen que ir en operaciones marítimas, terrestres, aéreas de salvamento entonces en la catástrofe sucede que España como dice el convenio de Hamburgo lo primero que debe hacer es salvar a las personas, se apaga el incendio si hay, se procura cortar el derrame, y una vez que el derrame llega a la mar se lucha contra el derrame (se lucha contra la contaminación), poner esta secuencia en práctica no es muy fácil.

Es conveniente en el organismo rector tener un comité técnico asesor de gente experimentada y conocedora del tema, en España lo hay y que así funciona, a veces hay que tomar decisiones de sacrificio, a veces se sacrifica costa para salvar costa.

La coordinación en el momento del accidente es importante.

Fdo : Antón Salgado Clavo
Portavoz 981 666 333

Acerca de: la Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa, Nif: G-70321807 - Registro 2012/016402 . con más de 10.000 socios y formada por personas físicas, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca, que comparten el interés y la inquietud por el entorno del Sector Marítimo Pesquero de Galicia. Cuya presencia en Internet queda reflejada en: www.pladesemapesga.com y

www.plataformaendefensadelsectormaritimopesquerodegalicia.com