

POLITICAS MEDIO AMBIENTALES
Y MARCOS LEGALES

(CASOS DE ESTUDIO: COMUNIDAD
EUROPEA, ARGENTINA, ESPAÑA
Y VENEZUELA)

Luis Armando Fortoul Frias
Master Internacional en Gestión Portuaria
Especialista en Derecho Marítimo.
Barcelona-España.
1 de Junio del 2.003.

La Comunidad Económica Europea y el Medio Ambiente:

Dentro del Marco Comunitario, la Dirección General de Medio Ambiente es una de las 36 Direcciones Generales (DG) y servicios especializados que integran la Comisión Europea. Su tarea principal es elaborar y definir la nueva normativa de medio ambiente y cerciorarse de que los Estados miembros pongan realmente en práctica las medidas acordadas.

La Dirección General de Medio Ambiente tiene su sede en Bruselas, excepto la unidad de radio protección, que se encuentra en Luxemburgo. Cuenta aproximadamente con 550 trabajadores.(**)

Objetivos de la Dirección General de Medio Ambiente:()**

- Mantener y elevar la calidad de vida mediante un alto grado de protección de nuestros recursos naturales, la determinación y gestión eficaces del riesgo y la aplicación puntual de la normativa comunitaria.
- Fomentar el uso eficaz de los recursos en la producción, el consumo y la eliminación de residuos.
- Integrar la preocupación por el medio ambiente en otros ámbitos de la política de la UE.
- Impulsar en la UE un crecimiento que tenga en cuenta las necesidades económicas, sociales y ambientales de nuestros conciudadanos y de las generaciones futuras.
- Intentar solucionar los problemas de alcance mundial a los que nos enfrentamos, en particular, mediante medidas de lucha contra el cambio climático y de conservación de la biodiversidad a escala internacional.
- Garantizar que todas las políticas y medidas en los ámbitos mencionados se basen en un planteamiento multisectorial, involucren a todas las partes interesadas y se comuniquen de una manera eficaz.

*, "El ABC del Derecho Comunitario", Klaus Dieter Borchardt, Dirección General de Educación y Cultura. Documentación Europea.

** Web Pages: <http://europa.eu.int/comm/dgs/environment/directory.htm>.

Elaboración de la Política Comunitaria de Medio Ambiente:

Antes de presentar un proyecto legislativo, la Dirección General de Medio Ambiente lleva a cabo numerosos sondeos y debates preliminares con representantes de los Gobiernos, las ONG medioambientales, la industria, los grupos de intereses concretos y, cuando sea necesario, con especialistas, y tiene en cuenta sus puntos de vista, muchas veces divergentes, a la hora de elaborar las propuestas. Una vez que la Comisión ha presentado la propuesta al Consejo y al Parlamento Europeo, las tres instituciones elaboran conjuntamente el texto final.

El Parlamento Europeo comparte el poder de co-decisión con el Consejo en una serie de ámbitos y tiene derecho de consulta en otros. Al revisar sus propuestas, la Comisión está obligada a tomar en consideración las enmiendas del Parlamento. Garantía de la aplicación correcta de la normativa europea de medio ambiente

La Dirección General de Medio Ambiente se cerciora de que los Estados miembros apliquen correctamente la normativa de medio ambiente de la UE (Subrayado nuestro). Cuando es necesario, emprende las correspondientes acciones contra las entidades del sector público o privado que no cumplen sus obligaciones al respecto. Pueden iniciarse procedimientos legales contra los Estados miembros o las empresas que incumplen la normativa europea de medio ambiente y, en última instancia, puede llevarse el caso ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

Función Internacional: La Dirección General de Medio Ambiente representa también a la UE en el ámbito internacional, en el que fomenta la actuación conjunta frente a los problemas globales y transfronterizos de medio ambiente. Además, entre los **objetivos de la Dirección General de Medio Ambiente, figuran el de integrar la preocupación por el medio ambiente en otras políticas y divulgar la información sobre medio ambiente. (Subrayado nuestro).**(*)

Cuando se habla de “**la Comisión**” como órgano político, se hace referencia a los veinte Comisarios (o miembros de la Comisión) que la encabezan. Los Comisarios son hombres o mujeres que, por lo general, han obtenido escaños en los parlamentos nacionales o en el Parlamento Europeo o que han desempeñado altos cargos en sus países de procedencia. El mandato de la Comisión es de cinco años.

Cada **Dirección General** y cada **Servicio de la Comisión** están bajo la autoridad de un **Director General**, cuyo rango es equivalente al de un alto funcionario de un ministerio. Los **Directores Generales**, a su vez, **responden** ante un **Comisario**, que asume **responsabilidades políticas y operativas** sobre una o varias Direcciones Generales. **La actual Comisaría de Medio Ambiente es Margot Wallström (subrayado nuestro).** Junto con la Comisión Europea, participan en el funcionamiento de la Unión, el Parlamento Europeo (elegido por los ciudadanos de los Estados miembros), el Consejo (que representa a los Gobiernos de los Estados miembros), el Tribunal de Justicia (que garantiza el cumplimiento de la normativa) y el Tribunal de Cuentas (responsable del control de las cuentas). Estas instituciones cuentan además con el apoyo de otros organismos: el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones (organismos consultivos que ayudan a garantizar que se tengan en cuenta, respectivamente, las posiciones de los diversos grupos sociales y económicos, y las regiones de la UE), el Defensor del Pueblo Europeo (que da curso a las denuncias de los ciudadanos referentes a los casos de mala administración en el plano europeo), el Banco Europeo de Inversiones (institución financiera de la UE) y el Banco Central Europeo (responsable de la política monetaria en la zona del euro).(*)

(*).Web Pages: http://europa.eu.int/comm/dgs/environment/mission_es.htm.

La Política del Medio Ambiente de la Unión Europea

En los últimos treinta años se han logrado grandes avances en el establecimiento de un sistema global de controles del medio ambiente en la Unión Europea. Todo empezó en 1972, con cuatro programas de actuación sucesivos basados en un planteamiento vertical y sectorial de los problemas ecológicos.

El **Quinto Programa de Medio Ambiente (1992-2000)**, se centró en la reducción de los Niveles de contaminación, la aplicación de una normativa que beneficiara a los ciudadanos de la UE y la integración de la dimensión ambiental en todos los ámbitos de las políticas de la Comisión.

El **Sexto Programa de Medio Ambiente (2001-2010)**, da un nuevo sentido y una nueva orientación a la política comunitaria de medio ambiente. Establece claramente los objetivos de la próxima década y determina las medidas que deberán emprenderse en un período de cinco a diez años, si se quieren alcanzar esos objetivos.(*)

El nuevo programa incluye una serie de medidas para resolver problemas persistentes de medio ambiente en cuatro ámbitos prioritarios:

- ü Cambio climático.
- ü Naturaleza y biodiversidad.
- ü Medio ambiente, sanidad y calidad de vida.
- ü Recursos naturales y residuos.

La Estrategia se basa en **Cinco Grandes Objetivos**, que **subrayan** la necesidad de una aplicación más eficaz y de soluciones más innovadoras:

- § Mejorar la aplicación de la normativa de medio ambiente vigente en los ámbitos nacional y regional.
- § Integrar la preocupación por el medio ambiente en otras políticas.
- § Colaborar estrechamente con las empresas y los consumidores, de manera orientada al mercado, para encontrar soluciones.
- § Garantizar a los ciudadanos una información mejor y más accesible sobre el medio ambiente.
- § Fomentar un uso del suelo más cuidadoso desde el punto de vista del medio ambiente.(*)

El **Sexto Programa de Medio Ambiente** va más lejos que los programas anteriores. Es el planteamiento más estratégico adoptado hasta ahora por la Comisión e implica la participación activa y la responsabilidad de todos los sectores sociales en la búsqueda de soluciones innovadoras, viables y sostenibles a los problemas actuales del medio ambiente. Representa la presencia del medio ambiente en la estrategia global comunitaria de desarrollo sostenible.(*)

La Política de Medio Ambiente y los Tratados:

En el **Tratado de Roma de 1957**, no se hace ninguna mención a la protección del medio ambiente. Fue en la década de 1970 cuando surgieron las preocupaciones por estas cuestiones y motivaron una reacción en el ámbito comunitario. En la **Cumbre de París de julio de 1972** se reconoció que, en el contexto de la expansión económica y la mejora de la calidad de vida, debía concederse una especial atención al medio ambiente. A raíz de ello se adoptó el primer programa de medio ambiente, para el período 1973-1976. Siguió otros programas plurianuales del mismo tipo, que desembocaron en la adopción de diversas directivas.(*)

La entrada en vigor en 1987 del Acta Única, mediante la cual se añade al Tratado un título específico sobre el medio ambiente (artículos 130 R a 130 T), se considera un hito esencial en la política de medio ambiente. El Tratado también introduce la idea de que **“las exigencias de la protección del medio ambiente serán un componente de las demás políticas de la Comunidad”**. (Subrayado nuestro).

La entrada en vigor del **Tratado de la Unión Europea en Noviembre de 1993**, supuso nuevos avances en varios aspectos. Se introdujo, entre los objetivos de la Comunidad Europea, el concepto de “crecimiento sostenible y no inflacionista que respete el medio ambiente” y se esbozó el principio de cautela en el artículo referente al medio ambiente. Las medidas relacionadas con el medio ambiente adquirieron el rango de “política” por derecho propio. El **Tratado de Ámsterdam**, que entró en vigor en 1999, recoge el principio de desarrollo sostenible en su artículo 2. La cláusula del artículo 130 R, según la cual las exigencias de la protección del medio ambiente deben ser un componente de las demás políticas, pasó al artículo 6. En el **Tratado de Niza** no se introdujo ningún cambio sustancial.

El Convenio de Aarhus:

El objetivo del Convenio sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones; y el acceso a la justicia en asuntos de medio ambiente conocido como **Convenio de Aarhus** por la ciudad danesa en que se aprobó en junio de 1998 es potenciar la función de los miembros de las organizaciones públicas y ambientales, en la protección y mejora del medio ambiente en beneficio de las generaciones futuras.

Objetivos del Convenio Aarhus:

- § Facilitar al público el acceso a la información sobre el medio ambiente que posean los organismos públicos, aumentando la transparencia y la responsabilidad del Gobierno.
- § Ofrecer a los ciudadanos la posibilidad de expresar sus opiniones y preocupaciones sobre las cuestiones de medio ambiente y garantizar que los responsables de la toma de decisiones las tengan en cuenta.
- § Facilitar la posibilidad de recurrir en caso de vulnerarse el derecho a la información y la participación y, en algunos casos, intervenir ante transgresiones más generales de la normativa de medio ambiente.(*)

(*). Web Pages:http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/lexcomm/index_es.htm

En la práctica esto significa, por ejemplo, que la población local debe poder manifestar su opinión sobre nuevos planes de ordenación viaria o sobre la localización de las incineradoras de residuos domésticos. El público también tiene derecho a conocer el estado del medio ambiente en el que vive y, en algunas circunstancias, denunciar a los Gobiernos o los contaminadores que intenten camuflar desastres ecológicos.

Más de cuarenta países europeos, incluidos los quince Estados miembros de la UE y la propia Comunidad, firmaron el Convenio. Hasta ahora sólo Dinamarca e Italia lo han ratificado, pero se espera que otros países de la UE y la propia Comunidad lo hagan pronto. El Convenio entró en vigor el 30 de octubre de 2001. (*).

España y el Medio Ambiente:(Caso de Estudio-Comunidad Autónoma de Cataluña).

La costa catalana se extiende a lo largo de 600 kilómetros, albergando 243 playas arenosas. El paso de 8 temporales este invierno por las costas mediterráneas ha puesto de manifiesto la fragilidad del litoral catalán, salpicado de barreras artificiales que le impiden defenderse de las inclemencias del mal tiempo.

El debate abierto en la sociedad sobre si volver a la situación costera inicial o asumir el coste de la regeneración artificial de playas, ha sido tristemente manipulado por las Administraciones para hacernos creer que las playas catalanas solo sobrevivirán con arena extra sacada de no se sabe dónde, ni pagada a qué precio y la construcción de estructuras como diques o espigones que hagan aún más artificial y frágil el litoral.(*)

Mientras tanto, y como si fueran episodios aislados, la costa catalana ostenta el primer puesto en cuanto a saturación de su franja litoral. Actividades industriales contaminantes, una gran saturación urbanística y el mayor número de puertos de todo el Estado, uno cada 15 kilómetros, son el origen de la fragilidad de la costa.

Si hemos de destacar algún proyecto por el impacto que tendrá sobre el litoral, debemos mencionar el Foro Universal de las Culturas o Forum 2004, que se construye en el litoral barcelonés invadiendo el dominio público marítimo-terrestre.

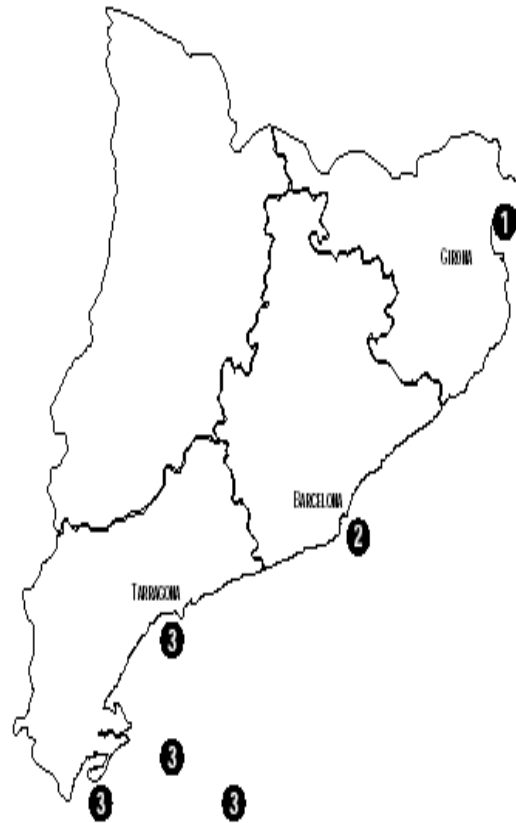
La contaminación sigue siendo protagonista en el litoral: la industria catalana acumula en 2 años 994 expedientes por realizar vertidos ilegales. Esta contaminación se traduce directamente en la disminución de la calidad de las aguas de baño y en la destrucción de las praderas de Posidonia oceanica que recorren el litoral catalán. Los puertos deportivos también merecen una mención, actualmente 44 instalaciones náuticas jalonan la costa catalana. A pesar de que en el año 1998 se decretó una moratoria sobre la construcción de nuevos puertos deportivos, el Plan de Puertos de la Generalitat de Catalunya prevé crear hasta el año 2005, un total de 4.509 nuevos amarres, aumentando en un 20% la capacidad actual (22.820 amarres).

Una de las consecuencias de este elevado número de instalaciones náuticas que alteran la dinámica de las corrientes, es la erosión costera. El Garraf, la Costa Dourada y el Maresme son los puntos que sufren un proceso de destrucción de su litoral más acusado y preocupante.(*). **(Ver Grafico)**

(*). "Análisis por Comunidades Autónomas, Cataluña. Destrucción a toda Costa,"



Puntos Negros de Catalunya



1. GIRONA, ALT EMPORDA: URBANIZACION MASIVA
2. BARCELONA, "FORUM 2004": OCUPACION DE LA FRANJA COSTERA
3. COSTAS DE TARRAGONA: CONTAMINACION POR HIDROCARBUROS

Girona:

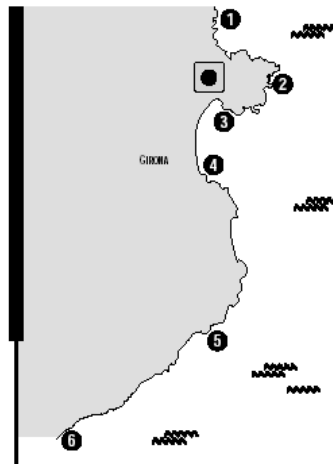
El litoral de Girona, la famosa Costa Brava, ofrece una riqueza de paisajes que hacen de este espacio litoral un área realmente privilegiada. Sus 198 kilómetros de costa se han visto fuertemente alterados por los cambios derivados del turismo: el alto grado de masificación urbanística y de instalaciones deportivas y recreativas han artificializado y afectado a la estabilidad de la costa. Estas alteraciones en el litoral han tenido su reflejo más directo en el efecto de los temporales sobre las playas: las de Blanes, Platja d'Aro, Lloret de Mar y Palamós han sido regeneradas artificialmente con aporte de áridos. Dicha arena, procedente del dragado del fondo marino tan sólo durará hasta el próximo temporal, pero el daño infringido con la extracción de arena a las comunidades animales y vegetales tardará muchos años en subsanarse pesar de ser uno de los mayores causantes de la desaparición de las playas, los proyectos de nuevos puertos deportivos se suceden en Girona, cuatro nuevos proyectos han visto la luz este año.

La masificación turística amenaza con instalarse en el Alt Empordá. Esta zona, relativamente bien conservada hasta la fecha, sufre el acoso de más de 20 nuevos proyectos turísticos de gran envergadura que transformarán completamente su fisonomía. A pesar del alto grado de alteración del litoral gerundés, la pradera de *Posidonia oceánica*, que aparece en pequeñas manchas aisladas desde Blanes hasta Cabo Creus, encuentra las Islas Medas uno de sus mejores refugios. Su protecciones vital si queremos conservar este valioso ecosistema. **(ver gráficos) Fuentes: Análisis por Comunidades Autónomas.**

● Principales zonas amenazadas



1. PORTBOU
 2. CADAQUÉS
 3. ROSES
 4. L'ESCALA
 5. PLAYA DE CASTELL, PALAMÓS
 6. BLANES
- PUNTO NEGRO. ALT EMPORDA



1. Construcción de un nuevo puerto deportivo en Portbou.
2. Puerto deportivo de Cadaqués (en tramitación).
3. Construcción de una dársena deportiva de Roses.
4. Ampliación del puerto deportivo de L'Escala.
5. Degradación de la playa de Castell, en Palamós. Esta playa, prácticamente virgen hasta el momento está sufriendo un cúmulo de agresiones que amenazan con alterarla irreversiblemente.
6. Planta desalinizadores de Blanes. Los residuos salinos procedentes de esta planta supondrán una seria amenaza para las praderas de *Posidonia oceanica*.



PUNTO NEGRO. Alt Empordá, con más de 20 nuevos proyectos turísticos de gran envergadura

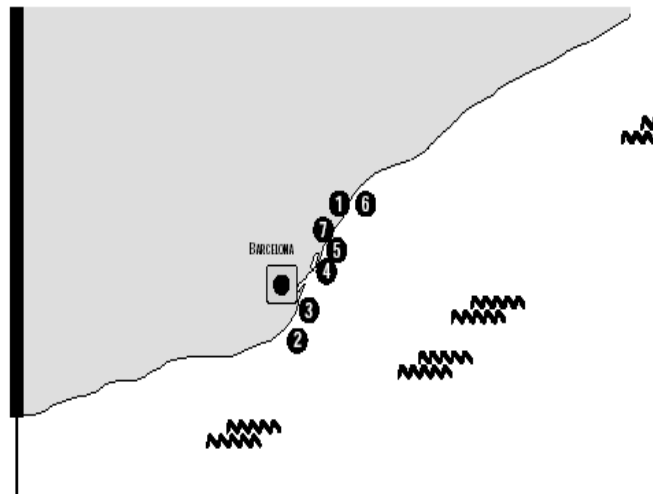
Barcelona:

Los 122 kilómetros de costa barcelonesa, donde predominan los tramos rectilíneos que antaño constituían extensas playas arenosas, reúnen en la actualidad las zonas del litoral catalán más castigado por la erosión: el Garraf y el Maresme. Los cálculos de la Administración para el Maresme apuntan a que pierde 80.000 metros³ de arena al año. Con el dinero que ha costado reponer artificialmente esta arena – más de cuatro millones de metros cúbicos se podrían haber llevado a cabo proyectos que garantizaran la estabilidad de todas las playas catalanas. Sin embargo, por falta de voluntad política o por desconocimiento, estos proyectos no se han desarrollado, y este año el litoral barcelonés ha sufrido duramente las consecuencias de los sucesivos temporales que han pasado por la costa mediterránea. Innumerables playas Bogatell, Barceloneta Ponent y Sant Sebastià han sido las más afectadas, han tenido que ser regeneradas artificialmente con aporte de áridos procedentes en su mayoría de yacimientos submarinos, como el de Arenys de Mar, ocasionando graves daños a los fondos de donde es extraída la arena. La cifra final invertida por el Ministerio de Medio Ambiente para la regeneración artificial de playas en Catalunya asciende a los 12 millones de euros (2.000 millones de pesetas). Pero de nada servirá este tremendo gasto, si no se corrige el origen real del problema: las construcciones en el litoral impiden la regeneración natural de las playas. Uno de los ejemplos más claros lo tenemos en el Maresme: los puertos de Mataró, Vilassar o El Masnou retienen la arena al norte, impidiendo que llegue hasta las playas situadas al sur, y condenándolas a su desaparición. Sin embargo, siguen construyéndose puertos deportivos, como el de Badalona o el de Sant Adrià, que alterarán aún más la costa barcelonesa. Incomprensiblemente, el puerto de Premià de Mar, cuya construcción había sido paralizada por el Ministerio de Medio Ambiente, reanudará sus obras tras denegar la suspensión cautelar de las obras el Tribunal Superior de Justicia de Catalunya. **(ver gráficos) Fuentes: Análisis por Comunidades Autónomas.**

● Principales zonas amenazadas



1. DESEMBOCADURA DEL BESÓS
 2. PLAYA DE EL PRAT DE LLOBREGAT, BARCELONA
 3. PLAYA DE LA DESEMBOCADURA DEL LLOBREGAT, BARCELONA
 4. PUERTO DE BARCELONA
 5. PLAYA DE BUNYOLA
 6. PUERTO DE BADALONA
 7. SANT ADRIÀ DEL BESÓS
- PUNTO NEGRO: "FORUM 2004", BARCELONA



1. Vertidos realizados por la central térmica de Endesa Generación frente a la **desembocadura del Besós**.
2. **Playa de El Prat de Llobregat, Barcelona**. Declarada no apta para el baño en 2001. La solución dada a esta situación ha sido la construcción de un emisario submarino que se adentra 3,5 kilómetros mar adentro, pero la contaminación no desaparecerá.
3. **Playa de la desembocadura del Llobregat, Barcelona**. Declarada NO APTA para el baño.
4. **"Plan Delta". Ampliación del puerto de Barcelona** poniendo en peligro el delta del Llobregat, un espacio natural de gran importancia.
5. El nuevo dique de abrigo del puerto de Barcelona causará la desaparición de la **playa de Bunyola**.
6. Las obras del puerto de Badalona destruirán un kilómetro de litoral y causarán la **desaparición de la playa de Morá**.
7. Proyecto de **Central Térmica** de Endesa, Enher y Gas Natural en **Sant Adrià del Besós**.



PUNTO NEGRO. "Forum 2004": ocupación del dominio público para realizar todo tipo de actividades, como la construcción de playas artificiales o un zoo. Este espacio costero público ha sido "cedido" por el Ministerio de Medio Ambiente al Ayuntamiento de Barcelona.

Venezuela y el Medio Ambiente:

Políticas Ambientales y Planes

El Ministerio del Ambiente Recursos Naturales Renovables (MARN), es el órgano designado por el Ejecutivo Nacional para ejecutar las políticas en materia Medio Ambiental designadas por este, dentro de los límites que establece la Constitución Nacional y las Leyes de la Republica. El MARN ejecuta actualmente, proyectos de alcance ambiental, social y económico en áreas prioritarias para el desarrollo del país; ejemplo de ello lo constituye la Estrategia Nacional de Diversidad Biológica, el proyecto Conservación y Uso de la Diversidad Biológica de la Reserva de Biosfera y los Humedales del Delta del Orinoco, ejecutado por la Oficina Nacional de Diversidad Biológica, la elaboración de la Primera Comunicación Nacional sobre Cambio Climático, Construcción de capacidades para la fase II de las evaluaciones de vulnerabilidad y adaptación al cambio climático; Consolidación de un Sistema de Representación Pública y Privada, para el Fondo Mundial para el Medio Ambiente en Latinoamérica y el Caribe: Promoción Regional de la Protección Ambiental Global a través de los Medios de Difusión Electrónicos, entre otros.(*)

Programas y Proyectos:

- ü Plan Nacional de Ordenación del Territorio.
- ü Plan Nacional de Conservación.
- ü Plan Nacional de Conservación.
- ü Defensa y Mejoramiento del Ambiente.

El IX Plan de la Nación incluye:

- a) Siete grandes proyectos estratégicos que trabajan en el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales competitivos y en la urgencia por lograr consensos y compromisos entre las fuerzas sociales; políticas de conservación en el sur y en relativamente marginadas del oriente del país; estructura del Sistema Urbano para el juego de economías y deseconomías de aglomeración; estrategia de solidaridad con la cual los diferentes niveles de servicios se hagan accesibles a toda la población; Agenda Marrón para la transformación competitiva del país y el fortalecimiento de la base urbana;
- b) Tres principios rectores: la participación del sector privado en las inversiones, la participación comunitaria y la acción rectora, promotora y facilitadora del Estado; y
- c) Acciones complementarias para: el fortalecimiento de los Programas Desarrollo Sustentable del Sur, Orinoco–Apure y Desarrollo Fronterizo; y la atracción y asentamiento de los recursos humanos requerirán los procesos productivos relacionados con los Grupos Líderes de Actividad.(*)

Organismos Internacionales y Medio Ambiente:

- I. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO): Se recibe la cooperación de esta organización para la etapa final del Plan de Acción del Parque Nacional Canaima, fase esta con la que nuestro país cumple con el compromiso adquirido ante el Buró del Comité de Patrimonio Mundial, de promover el desarrollo de políticas nacionales, orientadas a la conservación del Parque Nacional Canaima como sitio de Patrimonio Mundial Natural. Su alcance esta dirigido a lograr la participación de las comunidades indígenas y locales en la gestión de conservación y manejo del área. (Monto: US \$ 30.000). El Instituto Nacional de Parques Nacionales es la instancia de ejecución del Plan de Acción.
- II. Comunidad Andina / Banco Interamericano de Desarrollo: Fortalecimiento para la aplicación del régimen de acceso a los recursos genéticos en países miembros de la Comunidad Andina; Recursos marinos compartidos de los grandes ecosistemas marinos del Caribe.
- III. Unión Europea: Se están ejecutando estudios de manejo y conservación de cuencas, los cuales están bajo la responsabilidad de las autoridades locales. Con la Unión Europea, los proyectos de Factibilidad para la Empresa de Productos Vitícolas, de Factibilidad para la Producción de Huevos Libres de Agentes Patógenos y de Piscicultura Rural en las Región Central del país y en el estado Barinas. En materia de comercio se ejecutó el proyecto de Fortalecimiento de la Promoción y servicio de las Exportaciones no Tradicionales (1995).
- IV. Agencia de Cooperación Española (AECI): Se continuó con la ejecución, por parte de la Autoridad Única de Área Parque Nacional Archipiélago Los Roques, del “Programa Araucaria–Proyecto Los Roques”, el cual en su segunda fase contempla el mejoramiento de la capacidad turística del parque nacional y la conservación de su ecosistema coralino, uno de los más importantes del área del caribe (Monto de la segunda fase: US \$ 300.000. para un total en las tres fases de US \$ 1.000.000). Este proyecto está destinado a apoyar técnicamente la organización y trabajo comunitario a pescadores y guías turísticos, entre otros, con el firme propósito de mejorar su calidad de vida e incorporarlos activamente a la conservación ambiental del parque.

Infraestructuras y Medio Ambiente:

El Ministerio de Energía y Minas (MEM) y la industria petrolera (PDVSA), están incentivado el uso de la denominada gasolina ecológica o verde sin plomo, para minimizar la contaminación ambiental, así como también se ha logrado rebajar el contenido de plomo en la gasolina de uso normal. También se han realizado campañas a través del Ministerio de Infraestructura, para concientizar a los conductores a tener los vehículos en buen estado para controlar igualmente la contaminación. Cabe destacar, que el gobierno nacional adelanta proyectos y trabajos con miras a poner en ejecución un sistema ferroviario que contribuirá, no solo a la movilización de pasajeros y mercancías en grandes distancias, sino también a la conservación del medio ambiente y al sistema de carreteras y autopistas a nivel nacional.(*)

El Proyecto de Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social: tiene entre sus objetivos, el crecimiento y desarrollo de las regiones periféricas, para una ocupación territorial más racional, armónica, sustentable y eficiente. Definiéndose tres ejes estratégicos de desarrollo, el **Occidental, el Oriental, el Central y el Orinoco Apure**, se busca hacer compatible el ambiente, la calidad de vida y el desarrollo, dentro de las estrategias planteadas están:

- a. La conformación de un **Sistema Intermodal de Transporte (subrayado nuestro)**, estructurado alrededor de los grandes ejes de integración internacional Caracas-Caribe, Caracas-Bogotá y Caracas-Manaos. La posibilidad de comunicación a lo largo de las vías fluviales internas, apoyado en la infraestructura existente y prevista (**Plan Ferroviario y de Cabotaje**) y su interconexión terrestre. Atender las necesidades de movilidad comercial, públicas e individuales en las zonas urbanas y rurales.
- b. A través de Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR), ejecutar el **Programa de Gestión y Conservación de la Red Vial Principal** (Vial III), cuyo objetivo es la rehabilitación, el mantenimiento rutinario y preventivo de carreteras, puentes y túneles, así como proteger la inversión realizada a través del establecimiento de mecanismos sostenibles en el tiempo que aseguren la conservación en forma efectiva de la red vial principal, lo que atiende tanto la movilidad comercial como personal interurbana.
- c. También con el **PNTU**, se implementan acciones para el mejoramiento de la infraestructura del transporte, con la ejecución de obras para mejoras operativas y de mantenimiento, que coadyuvan a la movilidad pública e individual en las zonas urbanas.
- d. Promover la eficiencia del tráfico, como la reducción de horas punta, facilitación de modalidades de transporte público: FONTUR conjuntamente con los Municipios de los distintos Estados del país, ha elaborado proyectos de factibilidad de rutas, señalización, semaforización, como también evaluación de rutas de transportistas, para implementar nuevas rutas que lleven a mejorar la fluidez en la capacidad vial.
- e. Mejorar la eficiencia del consumo de combustibles: MINFRA, a través del control de los vehículos en mal estado y campañas que eduquen a los chóferes privados y muy especialmente a los del transporte público. (*)
- f. Reducir las emisiones de dióxido de carbono, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, partículas y compuestos orgánicos volátiles de los vehículos: FONTUR, a través del Fortalecimiento Institucional, ha elaborado estudios para la realización de proyectos para controlar las emisiones de vehículos. También la renovación de la flota de transporte público y repotenciación de unidades de transporte y la conversión de gasolina a gas natural vehicular, inciden directamente en la disminución del consumo de combustible, produciendo beneficios ambientales al reducir las emisiones de fuentes móviles. (*)
- g. Reducir los accidentes y daños relacionados con el tráfico: Se han realizado campañas de educación y seguridad vial, promovidas por el MINFRA o FONTUR(*).

- h. Promover modalidades de transporte no motorizado, mediante la facilitación de pistas para ciclistas, vías peatonales: FONTUR, ha realizado estudios para ver la factibilidad del uso de ciclovías en las diferentes ciudades del país, específicamente en la ciudad de Barinas del Estado Barinas, se ha implementado este sistema de transporte. (*)

Ordenación del Territorio y Medio Ambiente:

En relación a la promoción de la planificación y gestión de asentamientos humanos en las regiones propensas a desastres y dada la tragedia causada por las lluvias de finales de 1999 en el Estado Vargas, ubicado en el Litoral Central del país en la que murieron 25.000 personas, situación sin precedentes en el país, se crea Corpovargas y la Autoridad Única de Vargas. La primera institución es la encargada de realizar la planificación del área y la segunda para la ejecución de infraestructura. (*)

El Plan de Ordenación del Territorio del Estado Vargas, el cual desde una óptica distinta, aborda en **Primer lugar:** La consideración de los riesgos de origen natural, de los cuales se tomó conciencia a raíz del evento natural y el consiguiente desastre ocurrido en diciembre de 1999, y en **Segundo lugar:** Una propuesta institucional para la implementación del Plan de Ordenación Territorial del Estado Vargas. Se prevé para finales de 2001 la redacción del correspondiente Proyecto de Decreto del Plan, y para comienzos de 2002 la realización de la consulta pública de este importante instrumento de planificación.

Venezuela y la Política Medio Ambiental:

La Política Ambiental en Venezuela se caracteriza por una gestión que incorpora dentro del desarrollo la variable ambiental, bajo criterios de transectorialidad y con la participación de la sociedad teniendo como norte la fortaleza y bienestar del colectivo, partiendo de esto se han formulado estrategias concertadas con el resto de los diversos sectores: público, privado, con las organizaciones no gubernamentales, estableciendo metas de conservación y desarrollo racionales, viables y cónsonas con la realidad nacional, mediante la formulación de planes, programas y proyectos y la aprobación de normas técnicas. (*)

Zonas Marino Costeras y Medio Ambiente:

El proyecto de desarrollo del eje Orinoco–Apure es un proyecto que expresa cabalmente la idea de diversificación, descentralización y desconcentración. Este proyecto tiene como objetivo principal la estructuración de un eje de desarrollo en el área de influencia inmediata de los ríos Orinoco y Apure, a través de la identificación, promoción y ordenamiento de una serie de actividades productivas y sociales capaces de generar un importante proceso de ocupación territorial e intercambios económicos de bienes y servicios. La importancia, diversidad y magnitud de los estudios y las obras involucradas sitúan al Proyecto Orinoco–Apure como un gran proyecto nacional, con un alto componente estratégico y geopolítico, que persigue una ocupación más racional del territorio venezolano y un mejor aprovechamiento de sus recursos.

En asuntos ambientales, el MARN viene desarrollando un Proyecto Piloto en Áreas Marino–Costeras desde 1999, a los fines de poner en funcionamiento una unidad para la coordinación de la gestión ambiental en áreas marinos, costeras e insulares. Esta unidad tiene previsto empezar a funcionar oficialmente como una Dirección de Línea, adscrita a la Dirección General de Planificación y Ordenación del Ambiente, a partir de enero de 2002.

Esta previsto la elaboración de un Plan de Ordenamiento y Gestión Integral de la Zona Costera, bajo la coordinación del MARN. Ello constituye un mandato establecido en el referido proyecto de Ley de Costas. Los diversos instrumentos de planificación territorial deberán ajustarse a lo establecido en este Plan y así la gestión integrada deberá ser desarrollada hasta niveles locales. Cabe destacar que la referida Ley así como la Ley de Pesca y Acuicultura, sustituirán la Ley de Pesca vigente desde 1944.(*)

En asuntos pesqueros, el SARPA está desarrollando la adopción del Código de Conducta para la Pesca Responsable y evaluando el uso de dispositivos excluidores de tortugas marinas (TED) para la pesca de arrastre, el uso de baliza satelital, el uso obligatorio de redes con paneles de escape para delfines en la pesca de atún con redes de cerco, así como la restricción del esfuerzo pesquero industrial, épocas de vedas, zonas de prohibición y regulación de tallas mínimas para diferentes especies y evaluación integral del recurso sardina. A nivel regional se negocia un nuevo Acuerdo Pesquero con Trinidad y Tobago.(*)

El Ministerio de Ciencia y Tecnología (MCT), desarrolla a su vez, los siguientes proyectos:

- 1) Programa Oceanología, cuyo objetivo es incentivar el uso sustentable de ecosistemas marinos mediante la investigación en áreas prioritarias de la ciencia y tecnología marina en las áreas prioritarias determinadas por la Comisión Nacional en Oceanología. Este programa está dirigido fundamentalmente a las siguientes áreas: a) pesca y acuicultura; b) Parque Nacional Morrocoy; c) Delta del Orinoco y Golfo de Paria y d) ingeniería y procesos costeros. Inversión: 2001:440 millones de Bolívares.
- 2) Programa Ambiental de la Cuenca del Lago de Maracaibo, tiene como objetivo establecer líneas de investigación prioritarias para el conocimiento de los ecosistemas de la Cuenca del Lago de Maracaibo; así como elaborar indicadores que faciliten el manejo de las relaciones entre la producción, la explotación y el consumo de los recursos de la Cuenca del Lago de Maracaibo. (*).

*. Perfil País. Venezuela. Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables.1.999.

- 3) Proyecto CARIACO “Ciclo del Carbono en un Océano Costero”, su objetivo es el de establecer un sistema de mediciones, multidisciplinario y permanente, en la fosa de CARIACO para examinar los fenómenos climáticos que afectan la producción primaria en la superficie del mar, generar series de tiempo en mediciones oceánicas (física, química, biología y bacteriología) y evaluar el flujo vertical de carbono hacia el fondo en un margen continental tropical, además de capacitar personal venezolano en nuevas tecnologías de investigación marina. Participan 16 instituciones de Venezuela y el exterior.
- 4) Proyecto “Estudio Integral del Sistema Nacional Morrocoy con miras al Desarrollo de Planes de Uso y Gestión para su Conservación”, tiene como objetivo evaluar el grado de alteración y contaminación existente en los ambientes marino-costeros del Parque Nacional Morrocoy (PNM). Este proyecto permitirá definir una Línea de Referencia Ambiental, la cual servirá de base para el desarrollo de planes de uso de gestión para la ordenación integrada y desarrollo sostenible de este sistema. Además, permitirá la formulación e instrumentación de un Plan de Contingencia Ambiental. (*)

Marcos Legales:

Marco Legal Comunitario:

La Legislación Europea en Materia de Medio Ambiente se atiene al **Principio de la Subsidiariedad**. De acuerdo con dicho principio, siempre que sea posible, las autoridades nacionales y locales deberán decidir sus prioridades, incluidas las prioridades en materia de medio ambiente, y gestionar sus propias decisiones. comprobar que los gobiernos se encuentran.

El Derecho comunitario consagra el principio “**el que contamina paga**” e insta a los Estados miembros a que refuercen sus medidas en materia de responsabilidad Medio ambiental de modo que la industria asuma sus obligaciones. Cabe destacar el **Convenio de Róterdam** relativo al “Procedimiento de Consentimiento Previo” (que refuerza los derechos de los países más pobres en materia de protección frente a determinados peligros), el **Convenio de Basilea**, que prohíbe a los países ricos exportar sus desechos tóxicos a los países en desarrollo, y el **Convenio de Bonn**, relativo a la conservación de especies Migratorias.

Los gobiernos de los Estados miembros aprueban las leyes de la UE, por lo que no hay excusa alguna para su incumplimiento. La aplicación íntegra de las directivas existentes es una prioridad estratégica del sexto programa de acción de la UE. Por desgracia, muchos de los casos de incumplimiento, una alta proporción del total que cubre toda la legislación, se refieren a las medidas medioambientales. La Comisión tiene la capacidad de incoar procedimientos de infracción contra los Estados miembros y llevarles ante el Tribunal de Justicia Europeo si fuera necesario, pero este proceso puede ser muy largo.

El Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, en materia de Medio Ambiente

Los objetivos planteados por la Comunidad Europea en relación con el Medio Ambiente, se encuentran tipificados en los Artículos siguientes

“Artículo 174 (antiguo artículo 130 R)

1. La Política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente contribuirá a alcanzar los siguientes **objetivos**:

- La conservación, la protección y la mejora de la calidad del Medio Ambiente.
- La protección de la salud de las personas
- La utilización prudente y racional de los recursos naturales.
- El fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente.

2. La Política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente tendrá como **objetivo** alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Comunidad. **Se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien Contamina Paga.** (Subrayado nuestro).

Dentro del mismo articulado, establece de igual forma, los puntos mas importantes que se deben tomar en cuenta a la hora de elaborar una política Medio Ambiental, se encuentra tipificado en los puntos tercero y cuarto del mismo artículo 174, que señala lo siguiente:

“Artículo 174.Ordinal 3:

3. En la elaboración de su política en el área del medio ambiente, la Comunidad tendrá en cuenta:

- Los datos científicos y técnicos disponibles;
- Las condiciones del medio ambiente en las diversas regiones de la Comunidad.
- Las ventajas y las cargas que puedan resultar de la acción o de la falta de acción.
- El desarrollo económico y social de la Comunidad en su conjunto y el desarrollo equilibrado de sus regiones.

4. En el marco de sus respectivas competencias, la Comunidad y los Estados miembros cooperarán con los terceros países y las organizaciones internacionales competentes. Las modalidades de la cooperación de la Comunidad podrán ser objeto de acuerdos entre ésta y las terceras partes interesadas, que serán negociados y concluidos con arreglo al artículo 300. El párrafo precedente se entenderá sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros para negociar en las instituciones internacionales y para concluir acuerdos internacionales.”

El punto Cuarto, viene a constituir un punto muy importante a destacar, pues una gran parte de los países miembros de la Comunidad Europea aun no se han adherido a ciertas Convenciones Internacionales en materia medio ambiental, por destacar entre una de ella, el Convenio Marpol 73/78.Marpol es un convenio que nace de la Organización Marítima Internacional (OMI), y actualmente ratificado por muchos países del mundo, ya que regula todo lo relativo a las regulaciones que deben de poseer los buques, para evitar daños al medio ambiente marino; tiene importantes disposiciones que deberían ser tomadas en cuenta por cada uno de los miembros de la Comunidad para que sea ratificadas e incluidas dentro de su legislación interna.

I. Principales Disposiciones Legales:

- ü Primera Directiva de Medio Ambiente sobre Clasificación, Embalaje y Etiquetado de Sustancias Peligrosas (67/548).1.967
- ü Directiva Marco sobre Contaminación Atmosférica producida por motores de explosión de los vehículos de motor (70/220).1.970.
- ü Primer Programa Europeo de acción en materia de Medio Ambiente 1973-1976.
- ü Directiva Aves, relativa a la protección de las Aves y de sus hábitats (79/409).1.979.
- ü Directiva relativa a la Calidad de las Aguas de Consumo humano.(80/778).1.980.
- ü Directiva sobre evaluación del Impacto Medioambiental (85/337).1.985.
- ü Directivas para limitar el uso y liberación de organismos genéticamente modificados (OGM) (90/219 y 90/220).1.990.
- ü Tratado de Maastricht en virtud del cual todas las políticas y actividades de la UE deberán integrar la protección del medio ambiente. Artículo 6.1.992.
- ü Directiva hábitats sobre la conservación de los habitats naturales y de la flora y fauna silvestres (92/43).1992.
- ü Creación de la Agencia Europea del Medio Ambiente.1994.
- ü Directiva IPPC 1.996 sobre Responsabilidad Civil Ambiental.
- ü Libro Verde. Infraestructura Portuaria. Diciembre 1.997.
- ü Convenio de Aarhus sobre la participación pública en general en materia Medio Ambiental.1998.
- ü Directiva Marco sobre Política de Aguas (2000/60).2.000.
- ü Sexto programa de acción en Materia de Medio Ambiente 2001-2010: Medio ambiente 2010, el futuro está en nuestras manos
- ü Ratificación del Protocolo de Kioto sobre cambio climático. 2.001.
- ü Libro Verde. Seguridad del Abastecimiento Energético. Comisión de las Comunidades Europeas.29 de Noviembre del 2.000.COM (2.000) 769 Final.
- ü Libro Blanco. La Política Europea de Transporte.12 de Septiembre del 2.001.
- ü Propuesta Directiva Responsabilidad Ambiental.2.002.
- ü Libro Verde: Política Espacial Europea.21 de Enero del 2.003.

Libro Verde: Infraestructura Portuaria.

Objetivos:

El libro Verde de Infraestructura Portuaria se basa en el planteamiento de tres objetivos principales que son:

- ü Debatir acerca de la eficiencia de los Puertos y sus Infraestructuras Marítimas.
- ü Su integración con la Red Multimodal Transeuropea.
- ü La aplicación de las reglas de competencia a este sector.

Contenido:

En los Puertos de Europa, transita aproximadamente más del 90 % del comercio de la Unión Europea con terceros países y aproximadamente el 30 % del tráfico Intracomunitario, así como un número superior a 200 millones de pasajeros al año.

El Sector Portuario se ha caracterizado a través de los años por su gran diversidad en lo que se refiere a Estructura Portuarias, la explotación de las misma Infraestructuras, Organización y Régimen Jurídico aplicable. Estos aspectos mencionados son los que se observan grandes diferencias regionales en lo que respecta a cada uno de los países miembros de la Comunidad Europea.

Actualmente en Europa se esta viviendo un proceso de competencia entre cada unos de los Puertos, incluso en el interior de los mismos, poniendo en relieve los elementos que obstaculizan los flujos comerciales entre los estados miembros, dichos factores son:

- ✓ Liberalización del mercado interior.
- ✓ Evolución de las tecnologías (aplicación de las tecnologías de la información, normalización de las unidades de carga).
- ✓ Desarrollo de la Red Transeuropea, que permite ofrecer a los usuarios y operadores un mayor número de opciones en un entorno Intermodal.

Por los factores antes expuestos, la Unión Europea se vio en la necesidad de crear un marco comunitario que garantice una competencia libre y leal.

La Red Transeuropea:

Entre los objetivos planteados en el Libro Verde ,están el desarrollo de las denominadas Redes TransEuropeas, ya que permiten, la de hacer más eficiente el Sistema Europeo de Transporte, el de fomentar el crecimiento del comercio intracomunitario con terceros países, aliviar la congestión de los principales corredores terrestres ,mejorar los enlaces marítimos con las regiones insulares y periféricas con el fin de fomentar el denominado Transporte Marítimo de Corta Distancia o el Short Sea Shipping, fomentar el fenómeno de la Intermodalidad con el fin de descongestionar las vías terrestres y fomentar el uso del ferrocarril, con fines tanto estratégicos como medio ambientales.

El Transporte Intermodal es un elemento esencial de la política común de transporte, fundamental para la movilidad sostenible. En este sentido, resulta evidente la importancia de los puertos, en la medida en que son puntos cruciales para la transferencia de pasajeros y mercancías entre el transporte marítimo y los modos terrestres. La mayor eficiencia de los puertos contribuirá a la integración de los diferentes modos en un sistema único, siempre que se garanticen la interoperabilidad y la interconexión de estos sistemas (sistema de información común, simplificación de los procedimientos administrativos, normalización de las unidades de carga).

El fomento y la integración en las redes de Transporte Multimodal, la creación de una red de transporte marítimo de corta distancia, y la preservación y cuidado del Medio Ambiente, se han convertido en los objetivos de la política de Transporte de la Unión Europea. Por otra parte, una política de tarificación basada en la recuperación de los costes, en el Transporte por Carretera, que permitirá interiorizar los costes externos, y haría más dinámico el transporte marítimo de corta distancia.

El Libro Verde de igual manera destaca la importancia de la **Seguridad Marítima**, que, aun estando orientada al buque, afecta también directamente a los puertos, obligando a las autoridades portuarias a cooperar en la aplicación o el control de la buena aplicación de las normas vigentes y garantizar un elevado nivel de calidad de servicios portuarios tales como el practicaaje, el amarre y el remolque, que están intrínsecamente relacionados con la seguridad de los buques. La Comisión hace también sugerencias para integrar mejor las consideraciones de carácter medioambiental en la planificación de las instalaciones portuarias. Por último, en el marco de los programas de investigación y desarrollo, la Comisión da su apoyo a los proyectos marítimos y portuarios relacionados, por ejemplo, con los sistemas de seguimiento de carga y los sistemas electrónicos de visualización de cartas de navegación.

En cuanto a la financiación de los Puertos, la fijación de tarifas, el mantenimiento y manejo de las infraestructuras portuarias, varían relativamente de un país a otro, debido a las diferencias de modo en cuanto a la organización de cada una de ellas. Actualmente los Puertos pueden ser objeto tanto como de propiedad pública (entes nacionales, regionales o locales), o de propiedad privada. En el pasado, los puertos se consideraban como entidades que prestaban servicios de interés económico general ofrecidos por el sector público y financiados por el contribuyente. Sin embargo, hoy suele considerarse que los puertos son entidades comerciales que deben recuperar la totalidad de sus costes a través de los usuarios, que son quienes se benefician de ellos directamente. Por este motivo, la industria portuaria se nos presenta como una industria en transición.

El Libro Verde hace balance de la posición actual de la Unión Europea, especialmente en lo que se refiere a las ayudas estatales aplicables al sector de los transportes marítimos; destaca la falta de transparencia de la contabilidad portuaria, condición, sin embargo, esencial para una aplicación eficaz y equitativa de las disposiciones relativas a las ayudas estatales; y propone realizar un inventario de las financiaciones públicas concedidas a los grandes puertos dedicados al tráfico internacional y de las prácticas en curso en lo que se refiere a las tasas portuarias, poniendo de relieve la necesidad de reorientar la política europea y proponiendo un marco comunitario para la fijación de las tasas portuarias.(*)

La aplicación de tal enfoque deberá ser progresiva e ir paralela con la elaboración de un enfoque general de la tarificación de las infraestructuras y la financiación de todos los modos de transporte. Para desarrollar este marco deben tenerse presentes otros factores, sobre todo el hecho de que un determinado número de puertos europeos está situado en regiones menos desarrolladas y periféricas, o insulares. El marco deberá ser, por tanto, lo bastante flexible para satisfacer sus necesidades.

En el interior de la zona portuaria, la Comisión preconiza un marco general que exige que las tarifas se calculen en función de los costes. Los derechos portuarios más frecuentes son:

- Los pagos derivados de la prestación de servicios y del uso de instalaciones que permiten a un buque entrar en puerto y utilizarlo de forma segura.
- Los que se abonan por los servicios y el aprovisionamiento recibidos.
- Los alquileres o tasas por utilización del suelo o los equipos propiedad del puerto.

En función del puerto, las tarifas reflejan en distinto grado el uso de los servicios y las instalaciones, y ello deberá abordarse en el futuro marco de tarificación.

En cuanto a las infraestructuras, es posible utilizar distintos sistemas de tarificación:

- Û Tarificación por costes medios.
- Û Tarifas por costes de explotación
- Û Tarifas por costes marginales.

Según el Libro Verde, **el objetivo a largo plazo de una política de tarificación de las infraestructuras debería ser la aplicación de tarifas en función de los costes sociales marginales de utilización de las infraestructuras (costes de inversión, costes de explotación, costes medioambientales, los derivados de la congestión, etc.). Esto permitiría garantizar que las nuevas inversiones se realizasen en función de la demanda y que la competencia en los puertos a largo plazo se diese en condiciones de igualdad.(subrayado nuestro)(*)**

En el exterior de la zona portuaria, la política basada en el principio de que el usuario paga, según propone la Comisión para todos los modos de transporte, haría más leal la competencia e incidiría en la distribución de los flujos de carga entre los puertos europeos.

La Comisión Europea se interesa más concretamente por:

- Ø El acceso de los puertos por mar: sugiere aplicar con reservas el principio de que quien contamina paga en los puertos que, por su situación, están sometidos a procesos de sedimentación y requieren, por tanto, considerables gastos de dragado
- Ø Los instrumentos de ayuda a la navegación (faros, balizas, sistemas de radionavegación, sistemas de organización del tráfico marítimo, etc.)
- Ø Servicios portuarios : organización y acceso al mercado

Los Puertos y los servicios que ofrecen en sus instalaciones: practicaaje, remolque, amarre, manipulación, almacenamiento, etc. También ofrecen otros servicios complementarios, como lucha contra incendios, suministro de combustible y agua y recepción de residuos. Según el puerto, los servicios se ofrecen como un todo global o separadamente, y con carácter obligatorio o voluntario.

Por lo que se refiere a los **Servicios de Carga**, la manutención es una de las actividades más afectadas por el desarrollo tecnológico y la competencia entre los puertos. La tendencia del mercado se caracteriza por la concentración de capital, la especialización y la integración vertical. La prestación de servicios está pasando del sector público al sector privado, a fin de incrementar la eficiencia y reducir el gasto público que se destina a los costes laborales portuarios.

Por lo que se refiere a los **Servicios al Buque**, el Libro Verde distingue entre:

- El practicaaje, ejemplo característico de servicio técnico-náutico obligatorio, organizado como un monopolio en la mayoría de los puertos europeos
- Los servicios de dragado y amarre, ofrecidos bien por el sector público, bien por el privado, con carácter voluntario u obligatorio, y en exclusiva o en competencia con otros operadores. Según el Libro Verde, estos servicios portuarios deben considerarse como parte integrante del sistema de transporte marítimo.

Así pues, las normas del Tratado en materia de competencia principalmente deberían aplicarse de una forma más sistemática, ajustándose a la política de la Unión Europea de fomento de la modernización y la eficiencia ante la evolución estructural de la competencia internacional.(*)

Libro Verde: Seguridad de Abastecimiento Energético.

Introducción.

El Libro Verde plantea una serie de trece preguntas para orientar el debate general, que han sido objeto de numerosas respuestas y reacciones por parte tanto de los Estados miembros, incluidas las Cámaras de Representantes y las regiones, como de empresas, asociaciones de consumidores y ONG. El Consejo formuló conclusiones provisionales y el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones emitieron su dictamen.(*)

Estructura del Libro Verde:

El Libro Verde se encuentra estructurado en **3 partes**, y estas a su vez, en diversos sub. puntos, entre los cuales podemos destacar los siguientes:

Primera parte. Datos Energéticos Fundamentales de la Unión Europea.

I. Una Autonomía Energética Imposible.

II. Opciones Energéticas Imperfectas.

Segunda parte. Un Nuevo Marco de Referencia para la Energía.

III. El Desafío del Cambio Climático.

IV. La Progresiva Integración de los Mercados de la Energía.

Tercera Parte. Garantizar el Futuro: Esbozo de una Estrategia Energética.

V. Los Puntos Débiles del Abastecimiento Energético Actual.

VI. Prioridades para el mañana.

VII. Orientaciones para el Debate.

VIII. Anexos

Objetivo del Libro Verde: Seguridad de Abastecimiento Energético

- § Regular los márgenes de la Comunidad Europea sobre la energía.
- § Orientar la Demanda Energética, respetando siempre los compromisos por la Unión Europea sobre los compromisos por la misma en el Protocolo de Kioto.
- § La Garantía de Abastecimiento Energético.
- § Creación de Incentivos Fiscales, para lograr el ahorro de la mayor energía posible.
- § **Sistema de Abastecimiento Energético sostenible. (subrayado nuestro).**

El propósito de una política de la Unión Europea sobre seguridad del abastecimiento energético es garantizar, en la Unión Europea, la disponibilidad inmediata y a más largo plazo de una variada gama de productos energéticos a un precio al alcance de todos los consumidores (domésticos e industriales) **y cumplir al mismo tiempo las exigencias del medio ambiente. (subrayado nuestro).**

(*).Libro Verde Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético. Publicaciones Oficiales de la Comunidades Europeas. Noviembre 2.000. (Com 2.000).769 Final.

Estrategias:

- **Con Respeto a la Demanda**, el Libro Verde preconiza un auténtico cambio de hábitos de los consumidores y pone de manifiesto el interés del instrumento fiscal para orientar la demanda hacia consumos más controlados y respetuosos con el medio ambiente. Se proponen gravámenes fiscales o parafiscales a fin de penalizar el impacto ambiental de las energías. Los sectores del transporte y de la construcción deberán ser objeto de una política activa de ahorro energético y de medidas de diversificación a favor de energías no contaminantes. (*)
- **Con Respeto a la Oferta**, debe darse prioridad a la lucha contra el cambio climático. El desarrollo de las energías nuevas y renovables (incluidos los biocarburantes) es la clave del cambio. Duplicar su cuota del 6 % al 12 % en el balance energético y pasar del 14 % al 22 % para la producción de electricidad es un objetivo que debe alcanzarse de aquí al año 2010. En las condiciones actuales, se estancarían en torno al 7 % en 10 años. Sólo medidas financieras (ayudas estatales, desgravaciones fiscales, apoyo financiero) podrían respaldar un objetivo tan ambicioso. Entre las pistas que deben explorarse, podría estudiarse que las energías rentables (petróleo, gas, energía nuclear) financiasen el desarrollo de las energías renovables, que no se han beneficiado, como las energías convencionales, de apoyos sistemáticos.

La estrategia de seguridad del abastecimiento energético de la Unión Europea a largo plazo debe tratar de asegurar, por el bienestar de los ciudadanos y el buen funcionamiento de la economía, la disponibilidad física y continuada de productos energéticos en el mercado a un precio asequible para todos los consumidores (particulares e industriales), dentro del respeto de las exigencias ambientales y en la perspectiva de desarrollo sostenible que se ha fijado el **Tratado de la Unión Europea (Artículos 2 y 6)**.(*)

(*).Libro Verde Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético. Publicaciones Oficiales de la Comunidades Europeas. Noviembre 2.000. (Com 2.000).769 Final.

El Libro Blanco: La Política Europea del Transporte para el 2.010.

Objetivos:

- Ø Revitalizar el Ferrocarril.
- Ø Reforzar la Calidad del Transporte por Carretera.
- Ø **Fomentar el Transporte Marítimo y Fluvial.(Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping y Transporte Fluvial).(subrayado nuestro).**
- Ø Reconciliar el Transporte Aéreo con el Medio Ambiente.
- Ø **Materializar la Intermodalidad.(subrayado nuestro)**
- Ø Realizar la Red TransEuropea de Transporte.
- Ø Reforzar la Seguridad Vial.
- Ø Decidir una Política de Tarificación eficaz de los Transportes.
- Ø Reconocer los Derechos y Obligaciones de los Usuarios.
- Ø Desarrollar Transportes Urbanos de Calidad.
- Ø Poner la Tecnología al Servicio de Transportes limpios y eficaces.
- Ø Desarrollar los Objetivos Medio Ambientales a Medio y Largo Plazo para un Sistema de Transporte sostenible.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia y Fluvial.

El Transporte Marítimo de Corta Distancia y el Transporte fluvial son los dos modos de transporte que pueden responder a la congestión de algunas infraestructuras viales y a la falta de infraestructuras ferroviarias. Ambos han sido objeto de una explotación insuficiente. La reactivación del transporte marítimo de corta distancia requiere la creación de auténticas “**Autopistas del Mar**”, con arreglo al plan general de la red Transeuropea, y supone una mayor conexión de los puertos con la red ferroviaria y fluvial, así como una mayor calidad de los servicios portuarios. Algunos enlaces marítimos (especialmente los que permitirán los puntos de estrangulamiento actuales, Alpes, Pirineos, Benelux y futuros, la frontera entre Alemania y Polonia, se incluirían en la Red Transeuropea al igual que las carreteras o las vías de ferrocarril.

La Unión Europea deberá dotarse de normas reforzadas sobre seguridad marítima, que rebasen las propuestas tras la catástrofe del Erika. La Comisión, en cooperación con la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo y para luchar mejor contra los puertos y banderas de conveniencia, propondrá la integración de normas sociales mínimas cuyo cumplimiento dará lugar a controles en los buques, así como el desarrollo de un auténtico sistema europeo de gestión del tráfico marítimo. Para favorecer que el mayor número posible de buques vuelva a enarbolar pabellón comunitario, la Comisión propondrá asimismo una directiva relativa al “impuesto sobre el tonelaje”, similar a la legislación que han adoptado algunos Estados miembros. En cuanto al transporte fluvial, que es por naturaleza un modo de transporte intermodal, conviene reforzar su posición mediante la creación de conexiones fluviales y la instalación de equipos de transbordo que permitan el paso continuo de buques todo el año. También permitirá dinamizar este sector seguir cobrando en favor de una mayor armonización de las prescripciones técnicas de los buques, de los certificados de conducta y de las condiciones sociales de las tripulaciones.

(*).El Libro Blanco: La Política Europea del Transporte para el 2.010 .La hora de la verdad. Publicaciones Oficiales de la Comunidad Europea.

Uno de los objetivos claves que se señala el Libro Blanco de la Comunidad Europea, es la de vincular los distintos modos de transporte a través de una red intermodal, el problema que presenta la intemodalidad en los países de Europa. es la falta de un vínculo estrecho entre las distintas modalidades de transporte, es importante destacar que durante siglos, el transporte marítimo y fluvial habían dominado el transporte de mercancías en Europa. Sin embargo, el transporte marítimo representa más de dos tercios (un 70 % del total) de los intercambios entre la Comunidad y el resto del mundo. Por los puertos europeos pasan cada año unos 2 000 millones de toneladas de mercancías variadas, necesarias para la economía europea y el comercio con las demás regiones del planeta (hidrocarburos, combustibles sólidos y minerales, productos manufacturados).Lo que resulta curioso para los estudiosos de la materia es que el cabotaje entre puertos de los distintos países miembros de la comunidad no han evolucionado de la manera que se esperaba, ya que de resultar y evolucionar como se hubiese esperado, ayudaría a aliviar la congestión que existe actualmente en la Comunidad Europea, especialmente en torno a los Alpes y los Pirineos,

El Transporte Marítimo de Corta Distancia o Short Sea Shipping, representa una auténtica solución, para la congestión existente en Europa, ya que si se pudiera conectar con los ríos y las redes ferroviarias los ríos como el ferrocarril, ya que puedan recoger la carga y de esa manera no tener que ir y utilizar el Transporte por Carretera

Para poder funcionar esta cadena, a la intemodalidad de le debe da un contenido concreto, serio y practico a su vez. El Transporte Marítimo deberá procurar, reducir las emisiones contaminantes de sus buques, en particular el óxido de azufre (SOX). A este respecto, cabe lamentar que todos los Estados miembros no haya ratificado aun el Anexo VI del Convenio Marpol, que introduce una limitación de las emisiones emanadas por el azufre utilizado, así como mecanismos de control en el Mar del Norte y en el Mar Báltico. El Transporte Marítimo intracomunitario y el Transporte Fluvial son dos elementos clave de la intermodalidad que deberán permitir, responder a la congestión creciente de las infraestructuras viales y ferroviarias y luchar contra la contaminación atmosférica. Estos dos modos de transporte se han infrautilizado hasta la fecha (35), pese a que la Comunidad dispone de un potencial inestimable (35 000 kilómetros de costas y centenares de puertos marítimos y fluviales) y de capacidades de transporte casi ilimitadas.

El Concepto de red TransEuropea Marítima, deberá facilitar dando prioridad a escala nacional a los puertos que están bien conectados con la red terrestre, especialmente en las costas atlánticas y mediterráneas, que pueden desarrollar una verdadera cadena logística. Igualmente, para que se mantenga el desarrollo del Transporte Fluvial y Marítimo de corta distancia, es necesario poder **contar con un servicio portuario eficaz, basado en los principios de la competencia controlada.(subrayado nuestro).**

Durante toda la década de los noventa, se ha observado el auge de los puertos feeders o hub, que constituyen una especie de avanzadas de Europa en las que se detienen lo menos posible los buques de las grandes navieras para cargar y descargar sus contenedores. El predominio de puertos del northern range para el tráfico de contenedores, de Le Havre a Hamburgo, cuya zona de influencia alcanza entre 1 200 y 1 300 kilómetro, ha sido una de las causas del aumento del tráfico norte-sur en Europa, en unos ejes que ya están muy saturados

Se propone el denominado Proyecto Marco Polo, con el fin de apoyar la iniciativa de las redes intermodales, como medio de solución alternativa al Transporte por Carretera, así mismo la intermodalidad sugiere una serie de medidas técnicas y logísticas, sobre todo en lo que se refiere al mercado de los contenedores y los transitarios.

La Seguridad Marítima es otro punto importante a destacar, en relación con el Mundo Marítimo, la flota Europa actual se ha visto drásticamente reducida por el fenómeno de las banderas de conveniencia y por que cada vez menos el mundo marítimo tiene menos trabajadores que estén plenamente capacitados. Actualmente a necesidad de marinos mercantes en Europa aumenta considerablemente, y según predicciones se estima que leguemos ha hablar que llegasen a faltar, entre un numero de 36.000 trabajadores del mundo marítimo. El Mundo Marítimo necesita cada vez marinos que estén bien formados y competentes a su vez, ya que traerá como consecuencia una navegación mas segura, unas operaciones mas eficaces y el mantenimiento adecuado de los buques y trayendo de por si como consecuencia, una reducción en el numero de accidentes y victimas y de contaminación marina.

Luego del accidente del Prestige, ocurrido en aguas Españolas, la comunidad Europea ha decidido tomar medidas drástica con el fin de preservar el medio ambiente marino, entre las medidas que tomo la Comunidad Europea están; del la de prohibir la entrada a los puertos de los países signatarios de la Comunidad Europea, a todos aquellos buques en especial petroleros , que no cumplan con las disposiciones establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), entre las que se destaca el uso del doble casco, y a su vez, la de prohibir ala entrada a todos aquellos buques que tengan mas de 20 años navegando, pues ya ha cumplido su ciclo de uso.

Se podría resumir, luego de lo anteriormente reseñado, que la Comisión en materia de Transporte de Corta Distancia Marítimo o Fluvial, tendrá como tema de trabajo, para los proximos años, el desarrollo de los siguientes puntos:

- ✓ Integrar el concepto de autopista del mar, en la futura revisión de las redes transeuropeas.
- ✓ Crear un nuevo programa Marco Polo que deberá ser operativo a más tardar en el año 2003 para apoyar la intermodalidad.
- ✓ Fomentar la profesión de transitario y normalizar las unidades de carga (contenedores y cajas móviles). Se presentarán algunas propuestas en este sentido en el año 2003.
- ✓ Mejorar la situación del transporte fluvial mediante el reconocimiento mutuo de los títulos de patrón de embarcaciones para el conjunto de la red comunitaria de vías navegables y proceder a una reflexión con los interlocutores sociales sobre los niveles mínimos que debe aplicar la normativa social en materia de tripulaciones, tiempo de conducción y navegación.

En materia medio ambiente, la Comisión está examinando actualmente, las tarifas vigentes en cada unos de los puertos de los países miembros de la Comunidad Europea, especialmente los impuestos portuarios y los impuestos destinados a reducir las emisiones contaminantes, con el fin de determinar si este enfoque permitiría fomentar en la Comunidad una mayor incorporación de los costes externos. A la luz de este examen, podrá proponerse un marco comunitario para establecer una relación entre los cánones portuarios y los costes externos.

La Comunidad Europea busca darle una nueva dimensión a la seguridad marítima, la ampliación de la fachada marítima de la Comunidad ampliada, le permitirá organizar mejor el control de la navegación y reducir los riesgos de accidentes, especialmente cuando son causados por buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes. Conviene recordar que un 90 % del comercio de petróleo con la Unión Europea se hace por vía marítima y que casi un 70 % de las importaciones transitan frente a las costas de Bretaña y de la Mancha. Para reducir estos riesgos, la Comisión propuso un conjunto de medidas importantes cuyo objetivos principales son:

- Û Reforzar los controles efectuados por el Estado del puerto.
- Û Reforzar la legislación sobre las sociedades de clasificación para garantizar que sólo las sociedades de clasificación competentes, que reúnan requisitos estrictos de calidad, puedan trabajar por cuenta de los estados miembros.
- Û Crear una agencia europea de seguridad marítima.
- Û Retirar paulatinamente los buques cisternas de casco único.
- Û Instaurar el Sistema de indemnización a víctimas por Contaminación Marina.

Sin embargo, conviene ser consciente de que, incluso con la aprobación (apremiante) de todas estas medidas, la Comunidad dispone de pocos medios de actuación frente a los riesgos que supone la flota de algunos países candidatos, que no cumple las normas mínimas, o la insuficiencia de los controles de seguridad en algunos puertos. La ampliación, debería permitir que se impongan mayores controles para los buques, en todos los puertos, como los que la Comisión propuso tras el accidente del Erika. Así pues, deberían desaparecer paulatinamente del continente europeo los **puertos de conveniencia**, en los que se sabe de sobras que los controles son insuficientes. La ampliación también deberían de incluir normas que deben de cumplir los buques cuando arriben a puertos europeos, no solo los requisitos técnicos sobre el mantenimiento y la estructura de los buques, si no también, las normas sociales, empezando con la de la Organización Internacional Trabajo relativas a las tripulaciones.

La lista negra de los buques que no cumplen los requisitos mínimos permitirá a la Unión Europea, en cuanto se apruebe, cerrar sus puertas a los buques peligrosos, por lo que, lógicamente, dicha lista debería incluir los buques con tripulaciones subcualificadas y mal pagadas. Conviene a este respecto que la Unión Europea defina rápidamente las condiciones sociales mínimas que se propone hacer cumplir a las tripulaciones. La Comisión (105) propone iniciar un diálogo entre todos los protagonistas del sector marítimo para examinar las cuestiones de formación y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques. Sobre esta base, debería ser más fácil, en una Europa ampliada que duplicará el tonelaje de su flota, luchar contra los barcos que enarbolan pabellones de conveniencia y contra la emergencia de puertos de conveniencia. comunitario. Cualquiera que sea la determinación de la Unión Europea al respecto, uno de los problemas esenciales es la falta de facultades de control de la Organización Marítima Internacional (OMI), que decreta normas sin poder comprobar su buena aplicación por los Estados del pabellón.(*).

(*).El Libro Blanco: La Política Europea del Transporte para el 2.010.La hora de la verdad. Publicaciones Oficiales de la Comunidad Europea.

La Organización Marítima Internacional debe disponer de medios de control para que los Estados del pabellón asuman sus responsabilidades. Tal como se ha hecho en el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional, la Unión Europea, en la perspectiva de la ampliación, debería apoyar la iniciativa japonesa de otorgar a la OMI una capacidad de control de los Estados del pabellón. Varios expertos en materia de control marítimo, reconocidos a escala internacional, podrían efectuar misiones de auditoría que permitan definir las deficiencias de los Estados cuyos buques enarbolan su pabellón. Esto constituiría la primera etapa de un control del cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por el conjunto de los Estados que son parte de los convenios de la OMI. Aunque las recomendaciones de estos controles no sean vinculantes a escala internacional, podrían incluirse en la lista negra de los buques prohibidos en los puertos de la Comunidad. Convendría inspirarse asimismo en las mejores prácticas nacionales en materia social o fiscal, como el régimen fiscal al tonelaje para fomentar que el mayor número posible de buques vuelva a navegar bajo pabellón comunitario. Con este sistema, el armador paga un gravamen basado en el tonelaje que explota, independientemente de los ingresos reales de la empresa. La Comisión presentará una propuesta en este sentido a partir del año 2002. Se impone un control más estricto de los pabellones de conveniencia, sobre todo desde el punto de vista del cumplimiento de normas sociales mínimas, no sólo para luchar contra los accidentes de buques que transportan materias contaminantes, sino también para impedir las nuevas formas de organización de la inmigración clandestina. La actualidad nos demuestra que las redes de inmigración clandestina se desarrollan por medio de barcos enteros que se encallan en las costas europeas. Convendría combinar controles puntuales en algunos pabellones de conveniencia con medidas adoptadas en el marco de la política comunitaria en materia de cooperación judicial.

Por último, la Comunidad debería dotarse paulatinamente de un sistema de gestión del tráfico marítimo en sus costas. Hasta la fecha, los movimientos de los buques se controlan mediante acuerdos bilaterales suscritos en el marco de la OMI, por ejemplo para el Canal de la Mancha o el “carril de Ouessant”. Estos controles locales se refieren a la circulación (distancias, velocidad, rutas). Si se aprueban las propuestas presentadas por la Comisión (el paquete de medidas “Erika II”), deberían referirse asimismo al carácter peligroso de las cargas y autorizar, especialmente en caso de tormenta, la desviación de los buques, incluso de los que naveguen más allá de las aguas territoriales. Sin embargo, cualquiera que sea la naturaleza de los controles, los datos recogidos no suelen valorizarse ni transmitirse a los demás centros, autoridades u organismos afectados por el trayecto que adopta un buque determinado.

La futura Agencia Europea de Seguridad Marítima facilitará los intercambios sistemáticos de información, sobre todo teniendo en cuenta que la aparición de sistemas de identificación (transpondedores), la obligación de disponer de cajas negras y, en un futuro próximo, el programa Galileo, permitirán controlar a algunos metros de la posición de un buque. La Unión ampliada podría dotarse, de aquí al año 2010, de un sistema de gestión de tráfico marítimo. (*)

(*).El Libro Blanco: La Política Europea del Transporte para el 2.010.La hora de la verdad. Publicaciones Oficiales de la Comunidad Europea.

Las medidas propuestas en el Libro Blanco de la Política Europea de Transporte, se pueden resumir de la siguiente manera: (*)

- Desarrollar las infraestructuras necesarias para la realización de auténticas autopistas del mar.
- Simplificar el marco reglamentario para el transporte marítimo y fluvial fomentando, en particular, la creación de ventanillas únicas para los trámites administrativos y aduaneros y agrupando a todos los protagonistas de la cadena logística.
- Proponer un marco normativo para el control de la seguridad de los pasajeros embarcados en buques que realizan cruceros en Europa para luchar contra los riesgos de atentado, tal como se hace en el transporte aéreo.
- Reforzar las normas en materia de seguridad marítima, especialmente en cooperación con la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo: integrando normas sociales mínimas cuyo cumplimiento en los buques deberá controlarse; y desarrollando un auténtico sistema europeo de gestión del tráfico marítimo.
- Favorecer la vuelta del mayor número posible de buques bajo pabellón comunitario, inspirándose en las mejores prácticas en materia social o fiscal, y proponiendo, a partir del año 2002, medidas sobre los impuestos al tonelaje, así como la revisión de las orientaciones en materia de ayudas estatales en el sector marítimo.
- Mejorar la situación del transporte fluvial mediante: la uniformización en curso de las prescripciones técnicas para el conjunto de la red comunitaria de vías navegables de aquí al año 2002; una mayor armonización de los certificados de conducción de buques para toda la red comunitaria de vías navegables, incluido el Rin (la Comisión presentará una propuesta al respecto en el año 2002).

(*).El Libro Blanco: La Política Europea del Transporte para el 2.010.La hora de la verdad. Publicaciones Oficiales de la Comunidad Europea.

Marco Legal Español:

Principales Disposiciones en Materia del Medio Ambiente:

Constitución Española del 27 de Diciembre de 1.978.

Boletín Oficial del Estado Número:311 del 29 de Diciembre de 1.978.

Artículo 45.: “**1. Todos** tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.

2. Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

3. Para quienes **violen** lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán **sanciones penales** o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.”.

Entre los Artículos 46,130 y 132, se encuentran establecidas las atribuciones del Poder Público en Materia del Medio Ambiente, como se señala a continuación, en resumen, los Poderes Públicos, deberán garantizar la conservación y promoción, del patrimonio cultural y artístico de los pueblos de España, así como también atenderá la modernización de todos los entes económicos involucrados.

Artículo 46. “**Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán** el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, **cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio.**”

Artículo 130. “**1. Los poderes públicos atenderán a la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos y, en particular, de la agricultura, de la ganadería, de la pesca y de la artesanía, a fin de equiparar el nivel de vida de todos los españoles.**”

2. Con el mismo fin se dispensará un tratamiento especial a las zonas de montaña.

Artículo 132. “**1. La ley regulará el régimen jurídico de los bienes de dominio público y de los comunales, inspirándose en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación.** “

2. Son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

3. Por ley se regularán el Patrimonio del Estado y el Patrimonio Nacional, su administración, defensa y conservación.”

Entre los Artículos 148 y subsiguiente, se trata de establecer el régimen de competencias en materia de bienes de dominio publico y el medio ambiente, se establece el alcance de las Comunidades Autónomas así como también la del Estado.

Artículo 148: “**1. Las comunidades Autónomas podrán asumir competencias** en las siguientes materias:

8ª. Los montes y aprovechamientos forestales.

9ª. La gestión en materia de protección del medio ambiente.

10ª. Los proyectos, construcción y explotación de los aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos de interés de la Comunidad Autónoma; las aguas minerales y termales.

Artículo 149:”1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: 22ª. La legislación, ordenación y concesión de recursos y aprovechamientos hidráulicos cuando las aguas discurran por más de una Comunidad Autónoma, y la autorización de las instalaciones eléctricas cuando su aprovechamiento afecte a otra Comunidad o el transporte de energía salga de su ámbito territorial.

23ª. **Legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección. La legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias.”**

Disposiciones en Materia de Aire:

- ü Ley 381/1.972, del 22 de Diciembre. Protección Medio Ambiente Atmosférico. (BOE Número 309 del 26 de Diciembre de 1.972).
- ü Decreto 8.331/1.975, del 6 de Febrero. Desarrollo de la Ley anterior.(BOE Número 96 del 22 Abril de 1.975).
- ü Orden 18/10.176.Prevencción y corrección de la contaminación atmosférica industrial.(BOE Número 290 del 3 de Diciembre de 1.976).

Disposiciones en Materia de Aguas:

- ü Ley 29/1.985 de Aguas (BOE Número 189, del 8 de Agosto de 1.985).
- ü Real Decreto 849/86 del 11 de Abril, Aprobación Reglamento Dominio Público Hidráulico. (BOE Número 103 del 30 Abril de 1.986).
- ü Orden 23/12/86. Normas complementarias en relación con los Vertidos de Aguas Residuales. (BOE Número 312 del 30 de Diciembre de 1.986).
- ü Real Decreto 484/1.995, del 7 de Abril sobre Medidas Regulatorias y Control de Vertidos. (BOE Número 95 del 21 de abril de 1.995).

Disposiciones en Materia de Aguas Marítimas:

- ü Ley 22/1.988 del 28 de Julio de Ley de Costas. (BOE Número 181 del 29 de Julio de 1.988).
- ü Real Decreto 1.471/1.989, 1 de Diciembre de 1.989, Reglamento General para el Desarrollo y Ejecución de la Ley 22/1.988. (BOE Número 297 del 12 de Diciembre de 1.989).
- ü Legislación en el Ámbito Autonómico.

Disposiciones en Materia de Ruidos:

- ü Ruidos Interiores: Real Decreto 1316.
- ü Ruidos Exteriores: No existe aun una Legislación vigente.

Disposiciones en Materia de Suelos:

- ü Ley 6/1.998, del 13 de Abril sobre régimen de Suelos.
- ü Real Decreto Legislativo 1/1.992, del 26 de Junio, sobre Aprobación del Texto de Regimenes de Suelos.

Otras Disposiciones Legales Medio Ambientales Españolas:

- ü Decreto 2573/1973, de 5 de octubre, por el que se protegen determinadas especies de animales salvajes y se dictan normas para asegurar la efectividad de esta protección.
- ü Real Decreto 3181/1980, de 30 de diciembre, por el que se protegen determinadas especies de la fauna silvestre y se dictan las normas precisas para asegurar la efectividad de esta protección.
- ü Real Decreto 1497/1986, de 6 de junio, por el que se establecen medidas de coordinación para la conservación de especies de fauna y sus hábitats, ampliándose la lista de especies protegidas en todo el territorio nacional.
- ü Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres. Convenio de Berna (BOE Número74, de 28-3-89).
- ü Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo General de Especies Amenazadas. (BOE Número 82 de 5-4-92).
- ü Ley 1/1970, de 4 de abril de Caza. (BOE Número 82 de 6-4-70).
- ü Decreto 506/71, de 25 de marzo, Reglamento para la ejecución de la Ley 4 abril 1970. (BOE Número 76, de 30-3-71)
- ü Real Decreto 1095/89, de 8 de septiembre, por el que se declaran las especies objeto de caza y pesca y se establecen normas para su protección. (BOE Número 218, de 12-9-89).
- ü Real Decreto 1118/1989, de 15 de septiembre, por el que se determinan las especies comercializables de caza y pesca y se dictan normas al respecto. (BOE Número 224, de 19-9-89).
- ü Instrumento de ratificación, de 18 de marzo de 1982, del Convenio de 2 de febrero de 1971 sobre humedales de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas.(BOE Número 199, de 20-8-82).
- ü Convenio relativo a humedales de importancia internacional, especialmente como hábitat de aves acuáticas hecho en RAMSAR el 2 de febrero de 1971. Ramsar. Designación de nuevos humedales por parte de España.(BOE Número 59, de 8-3-96).
- ü Instrumento de ratificación, de 22 de enero de 1985 de la Convención de 23 de junio de 1979 sobre conservación de especies migratorias. Convenio de Bonn. (BOE Número 259, de 29-10-85).
- ü Instrumento, de 16 de mayo de 1986, de adhesión de España al convenio sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres, hecho en Washington el 3 de marzo de 1973. CITES.
- ü Corrección de errores del Convenio sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora Silvestre (CITES) hecho en Washington 3 de marzo de 1973 (publicado en el BOE de 30 de julio de 1986 y 10 de agosto de 1991) modificaciones a los apéndices I, II y III, aprobadas en la novena reunión de las partes en Fort Lauderdale (EE.UU. de América) del 7 al 18 de noviembre de 1994 y enmienda al apéndice III. (BOE Número 104, de 30-4-96).

- ü Instrumento, de 13 de mayo de 1986, de ratificación del Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa, hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979. (Berna francés e inglés.)
- ü Anexos II y III del Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural en Europa hecho en Berna el 19 de septiembre de 1979. (BOE Número 136, de 7 de junio de 1988) (Berna francés e inglés.)
- ü Real Decreto 1997/1995 de 7 de diciembre. Espacios Naturales. Establece medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres. Convención de Río. (BOE nº 310 de 28-12-95).
- ü Código Penal Español Libro II : De los Delitos y sus Penas .Titulo XVI: De los delitos relativos a la ordenación del Territorio, la Protección del Patrimonio Histórico y del Medio Ambiente.
- ü Ley 22/1988, de 28 de Julio de Costas (BOE Número 181, de 29 de Julio).
- ü Real Decreto 1.471/1989, de 1 diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Desarrollo y Ejecución de la Ley de Costas (BOE Número 297, de 12 de Diciembre).
- ü Real Decreto 1.112/1992, de 18 de Septiembre, de modificación parcial del Reglamento General (BOE Número 240, de 6 de Octubre).

Grafico Esquemático del Marco Legal Español:



Fuentes: Workshop Ecoports Barcelona 2.003.

Marco Legal Argentino:

Constitución de la Nación:

Artículo 41.”Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. **El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley.** Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a **la información y educación ambientales.** Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquéllas alteren las jurisdicciones locales. Se prohíbe el ingreso al territorio nacional de residuos actual o potencialmente peligrosos, y de los radiactivos.”

La Constitución Argentina de igual manera, consagra los principios establecidos dentro de las Legislaciones Españolas y Venezuela, que establece que el que genere un daño ambiental, se vera en la obligación de recomponer, que es muy similar a lo que establece la Comunidad Europea, que dice que el que contamina, paga.

Otras Disposiciones Legales Argentinas:

- Ü Decreto 22 83101. Probation Ecologica.
- Ü Decreto Ley Número 7647/70 de la Ley de Procedimiento Administrativos de la Provincia de Buenos Aires.
- Ü Decreto 2.078.102
- Ü Ley de Residuos Peligrosos. Ley Número 240.521.
- Ü Ley de Presupuesto Mínimo. Ley Número 25.612.
- Ü Ley del Ministerio. Ley Número 12.856.
- Ü Ley del Ministerio. Ley Número 12.928.
- Ü Resolución Ministerial 11/02.
- Ü Ley 25.675 de la Ley General del Ambiente. Fecha 7 de Noviembre del 2.002.
- Ü Ley 11.723 de la Provincia de Buenos Aires.

Marco Legal Venezolano:

Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela

La Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela, presenta aspectos muy importantes, en lo que respecta al Medio Ambiente en general. Para dar un breve marco de referencia y de comparación, se parte como ejemplo la Constitución Española, y la diferencia con la Constitución Venezolana. La Constitución Venezolana, apareció publicada en Gaceta Oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela en fecha 17 de Noviembre de 1999, y aprobada mediante referéndum consultivo, realizado en Diciembre del mismo año, mediante el voto popular. La Constitución a lo largo de su articulado, destaca puntos que son importantes resaltar, como son la introducción de la educación ambiental y revistiéndole el carácter de obligatoria a todos los niveles y modalidades del sector educativo, punto importante; pues se hace llegar a las aulas de clase, la importancia que reviste el medio ambiente dentro de nuestra vida diaria.

De igual forma, consagra el principio de la obligación que tenemos todos los ciudadanos de preservar, conservar y mantener el Medio Ambiente en beneficio mismo y de las generaciones futuras, y resalta el papel fundamental del Estado, junto con la participación de la Sociedad Civil activa, de garantizar un ambiente libre de contaminación, punto muy importante, pues se trata de crear conciencia dentro de la Sociedad Venezolana la importancia que tiene el Medio Ambiente, y no dejar que sea una atribución más que se le de al Estado Nacional.

Como último, se señala, que todas las actividades susceptibles de generar daños ambientales, deben ser previamente acompañadas de **un estudio de impacto ambiental**, figura novísima, que sirve de relevancia con el fin de que se cumpla con una serie de requisitos y documentación antes de realizar una obra de cualquier índole, que cumpla con el respectivo estudio de impacto ambiental.

Artículo 107. “La educación ambiental es obligatoria en los niveles y modalidades del sistema educativo, así como también en la educación ciudadana no formal. Es de obligatorio cumplimiento en las instituciones públicas y privadas, hasta el ciclo diversificado, la enseñanza de la lengua castellana, la historia y la geografía de Venezuela, así como los principios del ideario bolivariano”.

Capítulo IX De los Derechos Ambientales

Artículo 127. “Es un derecho y un deber de cada generación proteger y mantener el ambiente en beneficio de sí misma y del mundo futuro. Todos tienen derecho individual y colectivamente a disfrutar de una vida y de un ambiente seguro, sano y ecológicamente equilibrado. El Estado protegerá el ambiente, la diversidad biológica, genética, los procesos ecológicos, los parques nacionales y monumentos naturales y demás áreas de especial importancia ecológica. El genoma de los seres vivos no podrá ser patentado, y la ley que se refiera a los principios bioéticos regulará la materia. **Es un deber fundamental del Estado, con la activa participación de la sociedad, garantizar que la población se desenvuelva en un ambiente libre de contaminación, en donde el aire, el agua, los suelos, el clima, la capa de ozono, las especies vivas, sean especialmente protegidos, de conformidad con la ley.**”

Artículo 128. “El Estado desarrollará una política de ordenación del territorio atendiendo las realidades ecológicas, geográficas, poblacionales, sociales, culturales, económicas, políticas, de acuerdo a las premisas del desarrollo sustentable, que incluya la información, consulta y participación ciudadana. Una ley orgánica desarrollará los principios y criterios para este ordenamiento”.

Artículo 129. “Todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas deben ser previamente acompañadas de estudios de impacto ambiental y socio cultural. El Estado impedirá la entrada al país de desechos tóxicos y peligrosos, así como la fabricación y uso de armas nucleares, químicas y biológicas. Una ley especial regulará el uso, manejo, transporte y almacenamiento de las sustancias tóxicas y peligrosas. En los contratos que la República celebre con personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, o en los permisos que se otorguen, que involucren los recursos naturales, se considerará incluida aún cuando no estuviera expresa, la obligación de conservar el equilibrio ecológico, de permitir el acceso a la tecnología y la transferencia de la misma en condiciones mutuamente convenidas y de restablecer el ambiente a su estado natural si éste resultara alterado, en los términos que fije la ley”.

Otras Disposiciones Medio Ambientales Venezolanas

- ü Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos en Insulares. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número 37330 del 22 de Noviembre del 2.001. Actualmente en proceso de reformas
- ü Ley Orgánica de Puertos. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número 37330 del 22 de Noviembre del 2.001. Actualmente en proceso de reformas.
- ü Ley de Costas. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número 37319 del 7 de Noviembre del 2.001.
- ü Ley de Pesca y Acuicultura. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número 37.323 del 13 de Noviembre del 2.001
- ü Ley Penal del Ambiente. Gaceta Oficial de la República de Venezuela, Gaceta Oficial Número 4358 del 3 de Enero de 1.992.
- ü Ley de Comercio Marítimo. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número Extraordinaria 5551 del 09 de Noviembre del 2.001.
- ü Ley de Biodiversidad Biológica. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Número 37330 del 24 de Mayo del 2.000.
- ü Ley Forestal de Suelos y Aguas. Gaceta Oficial de la República de Venezuela. Gaceta Oficial Número 1.004 de 26 de Enero de 1.986.

Conclusiones:

- ü En la mayoría de las Legislaciones del mundo, se consagra un requisito general, que deberán cumplir, todas las personas, bien sea Naturales o Jurídicas. Se establece, que deberán realizar, **SIN EXCEPCIÓN**, el respectivo **ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**, cuando quieran realizar cualquier tipo de actos o obras en general, en el que se encuentre involucrado **EL MEDIO AMBIENTE**.
- ü Diferencia en cuanto a la forma de transmitir la documentación, pero no existe mucha diferencia, en cuanto al fondo de la misma, ya que entre las distintas legislaciones estudiadas, el fin principal es el de proteger y preservar el Medio Ambiente en General.
- ü En la Legislaciones analizadas, se consagra un Principios Generales que es igual tanto como en Europa como en América Latina, lo único que varia es la forma de su redacción, Ese Principió, en América Latina se redacta en la forma siguiente. “**El que ocasione un daño al Medio Ambiente deberá repararlo**”, y establece diversos tipos de sanciones, que van desde sanciones civiles (multas), hasta sanciones penales; y en Europa “**el que contamina, paga**”.
- ü Los Sistemas de Gestión Ambiental, sea cual fueres el Sistema, deberán de tener un conocimiento amplio de la Legislación del país cuyo sistema piensan implementar, para su correcta aplicación y funcionamiento.
- ü La Educación Ambiental, es un punto de interés a destacar, pues se esta tratando de llevar a todos los niveles, la importancia y la relevancia que tiene el Medio Ambiente hoy en nuestros días.
- ü ISO 14000, establece protecciones de carácter legal, por no adherencia a las regulaciones ambientales.
- ü Los Países miembros de la Comunidad Europea **deben adherirse** a ciertas Convenciones Internacionales en materia medio ambiental, por destacar entre una de ella, el Convenio Marpol 73/78. Marpol es un convenio que nace de la Organización Marítima Internacional (OMI), y actualmente ratificado por muchos países del mundo, ya que regula todo lo relativo a las regulaciones que deben de poseer los buques, para evitar daños al medio ambiente marino; tiene importantes disposiciones que deberían ser tomadas en cuenta por cada uno de los miembros de la Comunidad para que sea ratificadas e incluidas dentro de su legislación interna.

Bibliografía Consultada:

- § **ISO 14001**, AENOR (1996); Sistemas de Gestión Medioambiental. Especificaciones y Directrices, AENOR, Madrid.
- § **Clements, R. B.** (1997); Guía completa de las normas ISO 14000, Gestión 2000, Barcelona.
- § **EMAS, UE** (2001); Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo , por el que se permite que las organizaciones se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales.

Páginas Web:

Organismos Internacionales:

www.onu.org. Organización de las Naciones Unidas.
www.omi.org. Organización Marítima Internacional.
www.oea.org. Organización de los Estados Americanos.
www.worldbank.org. Banco Mundial.
<http://europa.eu.int>. Unión Europea.
www.unctad.org. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (Recomendada)
www.iccwbe.org. Cámara de Comercio Internacional. Incoterms2000, Cartas de Créditos, otros. (Recomendada).
www.oecd.org. Organization for Economic co-operation and development.
<http://serve.wtca.org>. World Trade Centers Association.
www.unece.org. Organización de las Naciones Unidas y Comercio Electrónico Internacional.
www.smdg.org. User group for Shipping Lines and Container Terminals.
www.bimco.dk. Organización de Información y Guía del Sector Marítimo. Cursos. Seminarios. Publicaciones.
www.marisec.org. Cámara Internacional de la Navegación. (Recomendada).
www.oas.org/cip. Comisión Interamericana de Puertos de la OEA.
www.espo.be. European Sea Port Organization.
www.iaphworldports.org. International Association of Ports and Harbors.

España:

www.tylog.com. (Logística)
www.porttarragona.es. Puerto de Tarragona.
www.apb.es. Autoridad Portuaria de Barcelona.
www.valenciaport.es. Puerto de Valencia.
www.zal.es. Zona de Actividades Logísticas. Puerto de Barcelona.
www.autoterminal.es. Autoterminal de España.
www.Transmodal.unican.es. Sistema Multi-Agentes de Logísticas Avanzadas en Transporte Intermodal de Mercancías para Comunidades Portuarias.
www.portel.es. Sistema de Puertos del Estado Español.

www.portic.es. Sistema del Puerto de Barcelona. Comercio Electrónico Escalas, Aduanas, Líneas Regulares, Importadores, Exportadores.
www.fonocom.es. EdI Portuario Sistema Español
www.ilionline.com (Recomendada).
www.puertogijon.es. Autoridad Portuaria de Gijón.
www.fonocom.es. EDI Portuario España.
www.puertos.es. Pagina de Puertos del Estado (España)
www.mfo.es/home/ventanas/puertos.html. Ministerio de Fomento de España. Puertos en General.
www.cambrescat.es. Cámara de Comercio de la Industria y de la Navegación de Barcelona.
www.cedex.es/puertos. Centro de Estudios de Puertos y Costas.
www.consignatarios.com. Asociación de Agentes Consignatarios de Buques de Barcelona.
www.anave.es. Asociación de Navieros Españoles.
www.portscat.com. Puertos de Cataluña.
www.portel.es. Portel Servicios Telemáticos.
<http://bddoc.csic.es:8085>. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. ICYT: Ciencia y Tecnología – ISOC: Ciencias Sociales.
www.silmap.com. Sistema de Información Legislativa Medio Ambiental Portuario.
www.aenor.es. Asociación Española de Normalización y Certificación.

Venezuela:

www.onsa.org.ve. Organización Nacional de Salvamento Acuático de Venezuela. Organización Venezolana de Salvamento. No Gubernamental.
www.inea.gov.ve. Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos de Venezuela.
www.coopevashi.org.ve. Comité Petrolero Venezolano de Ambiente, Seguridad e Higiene.
www.asohazmat.com.ve. Asociación Medio Ambiental Venezolana.

Argentina:

www.ecomedio.com. Portal Argentino del Medio Ambiente.
www.spa.gba.gov.ar. Secretaria Política Ambiental Argentina.

Legislación:

http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/127-1992.t3.html. Ley de Puertos. (España).
www.boe.es. Boletín Oficial del Estado Español.
www.gencat.net/diari/. Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña.
www.inea.gov.ve/legislacion/. Compendio de Leyes Marítimas de Venezuela. Pagina del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares.
www.gacetaoficial.gov.ve. Gaceta Oficiales de la Republica de Venezuela.
www.tsj.gov.ve. Tribunal Supremo de Justicia de Venezuela. Legislaciones y Jurisprudencias.
www.asambleanacional.gov.ve. Asamblea Nacional de la Republica de Venezuela. Leyes.

Paginas Medio Ambientales:

www.ecoiuris.com. Pagina del Medio Ambiente.

<http://mediambient.gencat.net>. Departamento del Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña.

www.geocities.com/eureka/enterprises/4685/favorite.html.

www.epa.gov

www.sustainable.doe.gov/espanol.

www.rolac.uneo.mx/indice_e.htm.

www.gtpyc.com.es

www.pianc.org.

www.coopeuvashi.org.ve. Comité Petrolero de Ambiente, Seguridad e Higiene.

Puertos-Medio Ambiente:

www.abogadosdecordoba.org.ar/d_23t05.htm. Argentina

www.valenciaport.com/ecoport/. Puerto de Valencia. Pagina de Ecoport.

www.jaimeborda.com/español/tecnologia.htm.

www.ecoplan.es. Portal Medio Ambiente Español.

www.accm.es.

www.iusc.es. Instituto de Centro Superiores de Ambiente. España.

Medio Ambiente-Puertos:

www.gencat.es/mediamb/butlleti/be/be50cast.htm.

www.ilcmiami.org/puertos.

Gestión-Medio Ambiente:

www.habitat.aq.upm.es/iah/cepal.

www.latinterforun.org/upload/lac/news/agenda_completa_sp_ago_23.doc.

www.siga.cl/brochure.pdf.

www.igme.es/internet/web_aguas/igme/publica/pdflib3/iribarso.pdf.

Universidades:

www.upc.es. Universidad Politécnica de Cataluña.

www.fpc.es. Fundación Politécnica de Cataluña. Master Internacional en Gestión Portuaria.

www.upc.es/fnb/. Facultad Náutica de Barcelona. Master Shipping and Business.

www.cde.ua.es. Documentación Legislativa Europea (DOCE) y Estatal (BOE), de la Universidad de Alicante

<http://bibliotecnica.upc.es>. Biblioteca Técnica Digital Universidad Politécnica de Cataluña.(Recomendada).

www.umc.edu.ve. Universidad Marítima del Caribe. (Venezuela).

www.ucv.edu.ve. Universidad Central de Venezuela.

www.fcjp.edu.ve. Facultad de Ciencias Jurídicas y Política. Postgrados Universidad Central de Venezuela. Especialización Derecho de la Navegación y del Comercio Exterior.

www.csic.es. Red de Bibliotecas del CSIC.

www.crue.org/cgi-bin/rebiun/LL11/GO. Universidades de España.

www.ipec.es. Fundación Instituto Portuario de Estudio y Cooperación de la Comunidad Valenciana.

Otros Recursos:

www.obracivil.com/directorio/puertosycostas.htm. Obra Civil, Recopilación de Direcciones Web de Puertos y Costas.

www.elfar.diba.es/cil/recullwebs/portadas_recull.htm. El Far, recopilación de Direcciones Web de diversas temáticas naval, incluyendo Puertos y Logística.
www.iso14000.com. Medio Ambiente.
www.iso9000.com
www.iso.com. Normas ISO.
<http://biblioteca.upc.es/EP!/inici.htm>. Recopilaciones de las Bibliotecas de la UPC.
www.gestiondelconocimiento.com. Gestión Conocimientos.

Buscadores:

www.google.com. Buscador General.
www.findarticles.com. Archivo de artículos Gratuitos en la Web.
www.yahoo.com. Buscador General.
www.altavista.com Buscador General