

## EL PROBLEMA NO SE ACABA EN GALICIA

Por Aníbal Díaz Álvarez

Mientras que el 90 % del petróleo que llega a Europa lo hace por mar, es muy inocente creer que prohibir los buques monocasco a partir del 2005 ( 1 ) por parte de la Unión Europea va a resolver el problema así como su ataque en puertos europeos. Recordar simplemente que el Exxon Valdez era doble-casco y que sus indemnizaciones asciendan ya a 5.400 millones de dólares a los damnificados y en concepto de restauración ecológica.

Incluso alejarlos de la costa es sólo una solución parcial. No olvidemos que los “ Cinco Malditos “ ( 2 ) continúan navegando por nuestras aguas. Por perfecto que sea un barco siempre hay la posibilidad de que sufra un accidente. Es decir, la no regulación en el transporte de productos petrolíferos es el origen de todos los problemas. La inexistencia de una Ley de Seguridad Marítima Europea ( 5 ) acondicionada a los tiempos que vivimos y la coordinación de acciones, instalaciones y medios de todos los países miembros hace que la respuesta a una catástrofe ecológica como es el derrame de crudo corra a cargo de las autoridades nacionales y locales cuando éstas sean lo suficientemente competentes para hacerlo.

Habría que preguntarse cuántos accidentes más necesitamos hasta que nos decidamos a intervenir en este fenómeno de forma ya responsable. Parece como si el mar no fuese parte de Europa. Regulamos el tráfico de mercancías peligrosas dentro de nuestros países, pero nos olvidamos de hacerlo en nuestros mares donde hay más vida que en nuestras carreteras y ciudades. Es sorprendente ver como a la llamada de EEUU para reforzar el control del tráfico marítimo de armas acudimos todos ( 3 ).

La compra y venta de la carga varias veces durante la travesía del buque por Internet y otros medios ( 4 ) que hacen imposible imputar luego responsabilidades así como un seguro marítimo en caso de accidente por parte de los buques claramente insuficiente en comparación con el que tiene EEUU ( 6 ) hace que el negocio de transportar petróleo de un lugar a otro del mundo de la forma más barata sin respetar a nada ni a nadie sea de lo más lucrativo.

Todavía hoy las banderas de conveniencia ( 7 ) protegen a los nuevos piratas del mar ( 8 ) así como las insuficientes inspecciones en los puertos ( movidos por una competencia desenfadada para reducir costes y atraer buques ) que se interrumpen los días festivos o no se hacen a buques que entran en lastre ( 9 ) o a repostar combustible ( 10 ).

Estamos especializándonos en una repetición de los desastres y de la estupidez. El " Principio de Libertad de los Mares " ( 15 ) debe hacerse a un lado ante la protección del medio ambiente y la propia seguridad del transporte marítimo. La responsabilidad civil y penal debe abarcar a todos los que participan del negocio: asegurador, armador, fletador, operador, gestor, certificador y propietario de la carga.

Ante estos hechos, la Unión Europea ( 11 ) elude su responsabilidad trasladándola al IMO ( Organización Marítima Internacional ) para que esta organización elimine los buques monocasco. Esta organización dispone de dos mecanismos claramente insuficientes para hacerlo :

-CLC o Protocolo 92 ( 12 )

-FIDAC ( 13 )

¿Qué se puede hacer ? Se necesitan cambios como :

- Tener un suficiente número de inspectores, independientes y profesionales en toda la UE.
- Realización de inspecciones a un mayor porcentaje de buques ( cuanto más mejor ) sin discriminar en función del día o condiciones a las que llegue a puerto ( 14 ).
- Creación de puertos refugio y regulación de las llamadas "autopistas marítimas".
- Modificar las leyes europeas para adaptarlas a la realidad actual.
- Transparencia y publicación del movimiento de buques en los puertos.
- Declaración de Zona Catastrófica para aquellas zonas afectadas masivamente por mareas negras.

Es un error fatal que la realidad se mantenga por debajo y la desgracia sea tan evidente. El mar no es un basurero para nuestra irresponsabilidad y sí una fuente de recursos, alimentos y vida.

#### **Notas aclarativas :**

- (1) Los buques transportadores de crudo y monocascos que pesen más de 20.000 toneladas o que transporten derivados del crudo y monocascos que pesen más de 30.000 toneladas no entrarán en puerto europeo alguno si tienen más de 23 años desde el año 2005. Los buques de tamaño inferior a 5.000 toneladas no se retiran hasta el año 2008. Por fuel pesado, el nuevo reglamento entiende el alquitrán, el betún y el petróleo crudo con una densidad inferior a 25,7 grados y una viscosidad superior a 180 metros por segundo.
- (2) Estos buques son : Fenerbache ( Turquía ), Siena ( Malta ), Mariner A ( Malta ), Patriot ( Panamá ) y Vasmeen ( Liberia ). Son todos barcos de al menos 50.000 toneladas construidos en los 70. Un petrolero con más de 15 años de vida útil debería ya ir al desguace. Un estudio de la Universidad de Dinamarca demuestra que un petrolero con 20 años de antigüedad tiene una siniestralidad superior a la de otro con sólo cinco años. La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte ( ITF ) también tiene una lista negra de viejos y peligrosos barcos todavía en uso. La Unión Europea publicó la suya propia en el 2002 sin tener incluido todavía al Prestige dentro de sus 66 buques peligrosos. Lloyds Maritime Intelligence estima que actualmente el 52% de los buques de más de 10.000 toneladas en funcionamiento son monocasco.
- (3) Once países discutieron este problema en Madrid el 12-06-2003 acerca de la interceptación de buques sospechosos de llevar armas de destrucción masiva y otras en alta mar y sobre el intercambio de información para localizarlos : EEUU, Reino Unido, Francia, Alemania, Italia, Holanda, Bélgica, Australia, Polonia, Portugal y Japón.
- (4) La acción de los intermediarios en el mercado del petróleo es una gran maraña de operadores con casi 20.000 buques moviéndose.

- (5) El Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea adoptó en junio de 2001 el Paquete Erika I promoviendo la sustitución de buques monocasco por doble-casco, la homologación de sociedades que otorguen los certificados de seguridad y el reforzamiento de la inspección portuaria. Luego se promulgó el Paquete Erika II , que quería elevar la responsabilidad civil por vertidos a 1.000 millones de euros pero pagaría el armador ( como en EEUU ) sino un fondo común de compensación ( donde cada miembro colabora en función de la cantidad de petróleo que descargue en puertos europeos ). Con estos dos paquetes no se consigue disuadir a los contaminadores potenciales en absoluto y no siempre se cubren las peticiones de los damnificados.
- (6) EEUU tiene exigencias de responsabilidad ilimitada por los daños provocados por contaminación marina tras adoptar la Oil Pollution Act en 1990 ( OPA – 90 ) tras el accidente del Exxon Valdez. Se requieren ahora buques doble-casco y una garantía financiera en caso de accidente de 1.000 millones de dólares y un representante instalado en EEUU para exigirle responsabilidades civiles más tarde.
- (7) Según la Convención de la ONU sobre la Ley del Mar ( CONVEMAR ) corresponde al Estado que abandera un barco ( estado de pabellón ) garantizar que el buque cumpla con todos los requerimientos de seguridad, medioambientales o laborales así como el control efectivo sobre el buque. Con este tipo de banderas se puede actuar libremente y con menores costes. En 1974 las compañías petroleras controlaban el 40 % del total de buques tanque y en 1999 ya sólo el 25 %. Hoy prefieren trabajar con intermediarios que lleven su petróleo para eludir responsabilidades en caso de accidente.
- (8) Debido a las banderas de conveniencia muchos de los barcos nunca tocan un puerto del país al que pertenecen en teoría y es ahí donde se hacían tradicionalmente las inspecciones más rigurosas. Otras veces el armador no paga la inspección y el puerto prefiere soltar el barco que al no pagarle ni tan siquiera los costes de mantener un barco amarrado por tiempo indefinido en su propio puerto.
- (9) Vacíos de carga pero con algunos tanques llenos de agua para conferirles mayor estabilidad para navegar.
- (10) El caso de Gibraltar es único a este respecto porque a pesar de no tener aguas soberanas practica el bunkering ( gasolineras flotantes desde las que repostan los barcos de forma más económica al no tener que pagar amarre a puerto u otros costes derivados ) desde viejas gabarras o antiguos petroleros monocasco contaminando la Bahía de Algeciras.
- (11) Siguiendo el Memorándum de Acuerdo de París sobre el Control de Estado de Puertos, en el año 2001, las inspecciones llegaron a ser del 27,02 %. La Directiva 95/21/CE, modificada por la Directiva 2001/105/CE establece un mínimo de inspecciones sobre el total de la flota del 25 %. El 75 % queda libre de inspección.
- (12) Convenio sobre Responsabilidad Civil o Protocolo 92. El armador del buque pagará con un tope máximo que se establece en función del tonelaje de éste nunca mayor a 20 millones de euros. En el CLC hay incluida una « Cláusula de

Exclusividad” protegiendo a los países firmantes del convenio para que la legislación del país afectado por marea negra no les haga tener mayores responsabilidades o pagar más dinero que lo establecido en el CLC. Es decir, la nueva Directiva Europea sobre Responsabilidad Medioambiental no va a resolver la situación al subyacer bajo el CLC.

- (13) Fondo Internacional de Indemnización debidos a la Contaminación por Hidrocarburos. Solamente las grandes compañías aportan dinero a un fondo de forma proporcional a su cuota de mercado que se mide como porcentaje que transporta de hidrocarburos sobre el total mundial. Es un fondo suplementario del CLC y juntos no superarán los 200 millones de euros de indemnización.
- (14) Para esto hay que ayudar a los puertos que realicen más inspecciones premiándolos y no ampliar puertos o dar subvenciones a aquellos que tengan mayor tráfico. Si se hace la « vista gorda » evidentemente aumenta tu tráfico en el puerto.
- (15) Cada país sólo es soberano y responsable en el perímetro de las doscientas millas acuáticas de sus aguas costeras.

### **PREGUNTAS :**

1. ¿Cuál es el origen de los problemas que plantea el transporte de petróleo por vía marítima a nivel mundial?
2. ¿Qué comparación establece el autor del texto entre los transportes de mercancías peligrosas por vía marítima y terrestre?
3. ¿Cómo regulan los EEUU el transporte de estas mercancías y cómo lo regula la Unión Europea?
4. ¿Por qué no cree el autor en el “ Principio de Libertad de los Mares”?
5. ¿Qué medidas propone para no convertir el mar en un basurero y con cuáles estás en contra? ¿Crees que todavía tenemos margen para poder seguir contaminando el inmeso océano?