

CATÁSTROFE ECOLÓGICA La legislación marítima

Nunca más como hasta ahora

JOSÉ M. ALCÁNTARA

Esperar preparados a la bestia negra y viscosa, y que no nos sorprenda en un día de tormenta, rayos y truenos. Estar preparados alude a ejercitar un control informativo y de seguimiento sobre una zona de alto riesgo por su intenso tráfico marítimo (en España tenemos la costa extrema N.O. de Galicia, el estrecho de Gibraltar y Canarias) y sobre los buques estimados como "muy inseguros" en razón a su edad, idoneidad de la naviera que lo opera, dotación, seguro, mantenimiento e historial de averías. El *Prestige* era un buquetanque tipo *Aframax*. En la actualidad, a fines de 2002, queda un 11% de buques petroleros navegando de más de 25 años de edad, y este índice incluye algunos de doble casco y doble fondo. Es cierto que la mayoría son monocasco y que unos 150 millones de toneladas de peso muerto en buquetanque de más de 5.000 toneladas son de doble casco. Pero, des-

contando recientes desguaces, se calcula que sólo 40 buques tipo *Aframax*, construidos en la década de los 70, quedan en activo. De estos 40, algunos prestan servicio como aljibes flotantes, y 25 de ellos son operados por navieras griegas, destacando Polembros con siete unidades (el último fue el *Marifu Maru*, de 100.000 dwt y 23 años, adquirido el pasado abril), seguida de Styga, Tsakos, Thenamaris, Varnima, Dynacom, Ermis, Elka Shipping, Centrofin y Chandria. De última hora, Petromin ha puesto en venta su *Aframax Hestia moon*, de 1974, y también para desguace el suizo Bruce Rappaport ha destinado su *Jerrom*, de 1975. Todas son conocidas en el mercado marítimo, están ahí y no pueden esconderse. Hay que tomar contacto con ellos y pedirles los programas de mantenimiento de sus buques, así como el historial de averías a las sociedades de clasificación. Este ámbito privado no es tan opaco como se puede pensar, y los Gobiernos, sobre todo entre países de la UE, pueden tener acceso a toda esa información preventiva, que les permitirá determinar los buques de alto riesgo y seguir sus rutas de navegación comercial.

No se trata, en mi opinión, únicamente de expulsar a buques de cierta edad y monocasco de las 200 millas mediante medios coercitivos, porque si tales buques no causan amenaza alguna de contaminación derivada de su paso inocente por aguas jurisdiccionales deberán los países ribereños usar de gran cuidado para no infringir el Convenio internacional de Montego Bay 1982 (supuestos previstos en su artículo 194), y en nuestro caso patrio, la ley española 15/1978 sobre zona económica exclusiva. En todo caso, y delimitando entre prevención y expulsión, los criterios de actuación deben alimentarse de información fundada y datos técnicos que conviertan a un determinado buque en un peligro. La edad, por ejemplo, de 15 años es insuficiente por sí sola. La prevención más eficaz consistiría en conocer el tonelaje mercante de alto riesgo existente y en prepararse para su llegada o paso en tránsito por nuestras aguas, ya sea mediante la no autorización reglada o bien mediante un control monitorizado de su navegación y maniobras.

Y ser capaces de atender el



Medio centenar de ciudadanos protestaban ayer en Santiago. / EFE

El autor considera que la conversión de los buques a doble casco es un paso adelante, pero no un remedio absoluto ni una panacea

siniestro sobrevenido, ayudando y atendiendo a la bestia herida. El concepto de *ship in distress*, o buque en estado de zozobra por avería, ha dado vía y razón al de *safe haven*, o lugar de refugio. Los fundamentos legales para ofrecer lugares de refugio a buques siniestrados se encuentran en el Convenio de Londres 1989 sobre Salvamento Marítimo (artículo 11), no ratificado aún por España, el Convenio UNCLOS 1982 (artículos 17 y 18, 21, 39-1-c, 192 a 199 y 221) y el Convenio OPRC 1990 (artículos 3, 4 y 5). En el plano bilateral se han producido acuerdos para situaciones de peligro para buques entre Japón y Rusia, Japón y Corea, Reino Unido y Francia, y Reino Unido y Noruega.

Pocos Gobiernos tienen regulada la atención y tratamiento de las peticiones de "lugares de refugio",

No podremos eliminar los accidentes, pero sí prevenirlos y combatirlos mejor

que ciertamente no pueden determinarse en medio de una crisis concreta. Los lugares de refugio han de estar identificados y publicados con antelación, y los Gobiernos deben fijar lo relativo a control y condiciones (garantías financieras, duración de estancia, peritación de daños en el buque, intervención de compañías de salvamento, etcétera) antes de permitir la entrada de un buque en un lugar de refugio. La OMI, por voz de su secretario general, William O'Neil, en marzo de 2001, ya interesaba la revisión del problema "qué hacer con un buque siniestrado", y en la semana del 18 noviembre, la OMI ha insistido en resolver esta cuestión de "lugares de refugio" con carácter urgente, mientras que la UE tiene de plazo hasta febrero de 2004 para adoptar planes al respecto.

Con todo, es preciso hacer evolucionar una mentalidad escapista-represora respecto a buques siniestrados, muy afincada en los países latinos y mediterráneos, hacia otra actitud vigilante y colaboradora con soluciones de asistencia a dichos buques. No es tanto un problema de legislación ni de coste

económico, comparado con el que puede evitar, como de equipamiento efectivo y de voluntad política para tomar decisiones de tal calibre. Pero habremos de llegar a ellas, sin duda, porque los accidentes y catástrofes existirán siempre. En las mismas fechas del *Prestige*, el miércoles 18, el *USS Oklahoma City*, submarino nuclear equipado con misiles de crucero Tomahawk, emergió e impactó contra el gasero noruego *Norman Lady*, que afortunadamente iba en lastre, pero cuyas consecuencias en otro caso pueden imaginarse con auténtico horror. La conversión de los buques petroleros a doble casco es, desde luego,

un gran paso adelante, como lo acredita la estadística norteamericana. Desde la entrada en vigor de la OPA 90 en EE UU ha habido 15 accidentes con petroleros de doble casco, y ninguno produjo un vertido de carga al mar, destacando el abordaje del petrolero *Guardian* que transportaba 200.000 galones de crudo. Pero el doble casco no es un remedio absoluto ni una panacea, como ha advertido ya la importante Sociedad de Clasificación Det Norske Veritas (DNV), señalando que la primera generación de petroleros de doble casco construidos entre 1990 y 1993 puede necesitar pronto mayores renovaciones de chapa de acero de las esperadas, debido a una debilidad en la resistencia de las fuerzas tensionales en la chapa de cubierta que resulta inherente al diseño básico de doble casco (relación de medidas longitudinales y de espesor).

Como decía Joseph Conrad (en su análisis del abordaje entre el *Empress of Ireland* y el *Storstad*): "Nos hemos acostumbrado a poner nuestra confianza en lo material, en las aptitudes técnicas, en los inventos y en los logros de la

Los lugares de refugio tienen justificación para objetivos de política de prevención marítima

ciencia; y hasta tal grado que hemos llegado a creer que con esas cosas podemos vencerlos hasta con los dioses inmortales. De ahí que cuando se produce un desastre como éste, además del choque experimentado por nuestros sentimientos, surge de nosotros una enorme irritación... pero no sirve de nada enfadarse y tratar de colgar la amenaza de represalias penales sobre las cabezas de los directores de las compañías navieras". No podremos eliminar los accidentes marítimos causantes de desastres ecológicos; pero sí prevenirlos y combatirlos mejor. Quizás "nunca más" no sea posible, pero sí debemos intentar que nunca más sea como hasta ahora.

José M. Alcántara es presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo.

La demanda de establecimiento de "lugares de refugio" tiene plena justificación y el mayor sentido para objetivos de política de prevención marina. En enero 2001, el buque *Castor*, cargado con 29.500 toneladas de gasolina sin plomo, se averió por causa de una grieta en cubierta cerca de la costa marroquí. La compañía de salvamento Tsavrilis intentó un trasvase de su carga, pero necesitaba la mar en calma o un lugar de abrigo en la costa. Marruecos, España, Gibraltar, Argelia, Malta y Túnez, todos ellos rechazaron la petición del buque ante el riesgo de contaminación que suponía. Finalmente, Túnez lo aceptó y el trasvase tuvo lugar sin problemas después de 35 días de odisea en demanda de auxilio. Curiosamente, el Comité de Lloyd's (apelación) no concedió a los salvadores compensación especial por evitar daños al medio ambiente, ya que se entendió que no hubo riesgo importante de daños a la fauna marina ni a los lugares de turismo situados en el Cabo de Palos, España. Unos años antes, en 1990, no obstante, el buque *Sea Wind II*, cargado con 70.000 toneladas de crudo y con grietas en los tanques de lastre centrales, fue atendido y reparado con éxito, después de trasvasar la carga a Petro-nor, en Bilbao, Santander y Ferrol, evitándose una enorme contaminación sobre Getxo.

Las organizaciones de navieros, como la BIMCO e INTER-TANKO, están impulsando esta solución de "lugares de refugio". La Asociación Española de Derecho Marítimo interviene en un estudio del Comité Marítimo Internacional (CMI), preparado conjuntamente con la OMI sobre "lugares de refugio", con el fin de superar las trabas jurídicas planteadas al establecimiento de los mismos por los Gobiernos no sólo en relación con el transporte marítimo de hidrocarburos, sino también de sustancias nocivas y peligrosas (Convenio SNP 1996) y la contaminación que puede ser causada por el propio carburante del buque (Convenio Bunkers 2001).