

¿Qué provoca el desastre?

Determinadas zonas se encuentran situadas en rutas marítimas muy transitadas. Por lo cual el hecho de que se produzca un accidente de consecuencias graves aumenta su probabilidad. Si a ello le agregamos las condiciones de mal tiempo (Temporal con vientos de hasta 80 km/h y olas de más de 6 m), envejecimiento del buque (25 años), malas condiciones técnicas y condiciones de trabajo precarias (Sin preparación y bajos salarios), lo que obtenemos es un accidente en potencia. Lo cual ocurrió en las costas de Francia (Golfo de Vizcaya) el 12 de Diciembre del año 99 con el petrolero Erika.

Condiciones técnicas reales del buque

Dicho buque estaba abanderado bajo bandera de Malta (Pabellón de conveniencia), Carecía de doble casco (Que será obligatorio para todo barco a partir del 2015 supuestamente ratificado), Estaba construido en 1975 (Con 25 años de antigüedad) y tenía una tripulación multinacional. Con unas condiciones de navegabilidad malas, según recogen los comunicados realizados por el capitán, especificando que tenían fallos en el gobierno del buque y se encontraban escorados. Se encontraba en navegación desde Dunquerque (Francia) a Livorno (Italia) con una carga de fuel pesado y al poco de salir de puerto comenzó a manifestar problemas. Llegándose a partir en dos con el posterior derrame de petróleo.

Daños y su evolución

El petróleo tiene un efecto mortífero sobre las especies al entrar en contacto con ellas. Las aves marinas pierden su capacidad de volar; los peces pelágicos que se impregnan carecen de su habilidad natatoria. Todos mueren después. El plancton, pequeños organismos que son la base alimenticia de la cadena trófica marina deja de existir al faltar la luz.

Cuando una marea negra llega a la costa, sus efectos son aun más evidentes. Acaban con todo vestigio de vida allí donde se depositan. Algas, crustáceos, moluscos, bacterias... sucumben ante el crudo. Las piscifactorías son muy sensibles a esta contaminación.

El resto del petróleo que termina hundiéndose junto a la costa daña la vida marina de la plataforma continental, lugar donde se concentra la biodiversidad.

El vertido se realizó cerca del estuario del Loira, la cual es una zona protegida por su riqueza medioambiental. Siendo más de 15000 aves las que quedaron atrapadas. Además, a la catástrofe ambiental hay que sumar sus negativos efectos sobre las colonias de aves marinas..Ante la avalancha de más de 12.000 aves que se produjeron a los centros de atención. Siendo un total de 30000 aves las que se estiman que perdieron la vida.

La marea negra ha ocasionado, y causará en un futuro próximo, la muerte de entre 100.000 y 300.000 aves.

Las aves pelágicas (arao, frailecillo, alcatraz, gaviota tridáctila, paño...) son las más afectadas, seguidas de las costeras (somormujo lavanco, zampullín cuellirojo, zampullín chico, serreta mediana, negrón, correlimos) y de aves propias de estuarios (garceta, martín pescador). Por su parte, el impacto sobre la flora y la fauna del litoral (moluscos, crustáceos...) aún está siendo evaluado por los naturalistas.

Económicamente recayó sobre el comercio de ostras. Pese a que las bateas que existen en la zona fueron trasladadas antes de que les llegara el petróleo, los pedidos de ostras se anularon. El sector empieza a temer una fuerte crisis precisamente en el momento de mayor consumo de estos moluscos.

Por si fuese poco los daños afectaron a 400 Km de costa con el consiguiente daño en el sector turístico al

hacer mella en las playas y demas zonas naturales.

Actuaciones inmediatas

La utilización de disolventes fue imposible por la consistencia del producto vertido, demasiado viscoso y que se emulsiono con el agua. La única posibilidad era arrastrar con dos barcos una especie de barrera que recoja las placas espesas para bombearlas después de haberlas calentado. Estas operaciones delicadas sólo pueden realizarse con la mar relativamente tranquila y dado el estado de temporal que había en ese momento su eficacia fue relativa. Según el plan Polmar gran numero de barcos se movilizaron para recoger el fuel derramado. Pero solo se pudieron recoger 1100 toneladas.

El plan hizo incapie en la limpieza de las costas y playas de manera manual o con dispositivos mecanicos que no hiciesen mayor daño que el del propio petroleo. Para ello gran numero de voluntarios, operarios publicos e incluso el ejercito participo en las operaciones. Pero lo que parece increíble es que se disponga de tanta tecnologia en ciertos aspectos y en otros como la lucha de la contaminacion no tengamos nada que sea efectivo. O no se este estudiando efectivamente sobre ello.

Formas de evitar estos desastres

Dada la creciente sensibilidad social ante los inmensos riesgos potenciales que implica la actividad marítima y siempre cuando ocurre una catastrofe de gran envergadura es cuando se hacen frente a los problemas y se intentan plantear soluciones.

Entre los problemas podemos destacar que el 50% de los petroleros usa bandera de conveniencia para burlar las inspecciones lo que permite a las compañías petroleras y a las navieras burlar las inspecciones técnicas y ahorrar entre un 30% y un 50% de los costos. Además son capaces de eludir también exigencias tanto en seguridad como en derechos laborales.

Para evitar estos desastres ambientales, algunos países tratan de defenderse con normativas más estrictas en el tráfico marítimo. EEUU ha impulsado leyes para primar el transporte de petróleo en barcos con doble casco. Protegen sus costas, pero los buques rechazados surcan otros mares.

La UE no tiene esas leyes. A raíz del accidente del Erika, Francia se ha comprometido a que bajo su Presidencia logrará normas más severas para el transporte de crudo por el mar.

Entre las medidas para evitar los desastres de la contaminación que se barajaron La Comisión Europea dio otro paso fundamental el en pro de la mejora de la seguridad marítima en aguas de la Comunidad merced a la adopción de una comunicación sobre la seguridad del transporte de petróleo por mar, adoptada el 21 de marzo de 2000, y en la que hace un llamamiento a los Gobiernos de la Unión Europea (UE), al Parlamento Europeo y al sector implicado, con el fin de comunicarles/obligarles a aceptar unas propuestas de gran envergadura para reducir el riesgo de accidentes y de contaminación. La propuesta reforzará la legislación vigente en materia de controles estatales en los puertos y de sociedades de clasificación, y eliminará progresivamente la circulación de petroleros de casco único en aguas de la UE.

La aplicación de la actual legislación internacional (incluidas las normas de la OMI) no constituye una respuesta adecuada a los imperativos de la seguridad marítima. Las propuestas de la Comisión tras el accidente del Amoco Cadiz en 1978 resultaron al final en una serie de declaraciones y resoluciones formales, con excepción de una directiva que establecía unos requisitos mínimos para algunos petroleros. Por ello, sería muy conveniente tomar medidas que desalentaran el uso de buques anticuados, obsoletos técnicamente y potencialmente peligrosos, así como aplicar de forma efectiva y que completaran la normativa actualmente vigente, especialmente en lo que se refiere a los controles en puertos comunitarios. Esta es la estrategia que adoptaron los EEUU un año después del desastre del Exxon Valdez en 1989.

Lo cual parece que no se cumple en nuestros puertos dado que en la mayoría de los casos no se tienen los permisos en regla o simplemente no se presentan y los barcos no quedan retenidos en puerto tal y como marca la ley. Y los responsables parece que se lavan las manos y transfieren su responsabilidad a las administraciones.

Es preciso reforzar el control de los barcos que arriban a puertos comunitarios; los que no se ajusten a las normas establecidas deben ser tratados con firmeza. La Comisión propone, a tal efecto, que no sean admitidos a puertos comunitarios barcos de más de 15 años de antigüedad si han sido retenidos más de dos veces por autoridades portuarias de control en los dos años anteriores. La Comisión publicará una "lista negra" cada seis meses. Tratándose de buques más antiguos, los controles portuarios tendrán que inspeccionar sistemáticamente los tanques de lastre; los buques deberán dar una serie de datos antes de entrar en puerto, de forma que las inspecciones puedan prepararse convenientemente. Los Estados miembros deben comprometerse a controlar más barcos, y a hacerlo más concienzudamente, merced, entre otras cosas, a un refuerzo del personal y a una mejora de su formación; deben comprometerse también a evitar la creación de "puertos de conveniencia".

También se intenta promover un mayor control de las sociedades de clasificación. Estas sociedades están encargadas, por delegación de los Estados del pabellón correspondiente, de comprobar el buen estado de los buques desde el punto de vista estructural. La Comisión está pensando en la posibilidad de suspender o anular las atribuciones de las que den muestras de negligencia. Por otro lado, las organizaciones autorizadas deberán seguir unos criterios más estrictos, tales como cumplir con determinados trámites cuando un buque cambia de clase (por ejemplo, transmisión del historial completo del barco a la nueva sociedad de clasificación)

La Comisión propone la prohibición de todos los petroleros de casco único de las aguas comunitarias. Se adoptará el mismo calendario fijado por los Estados Unidos (2005, 2010, 2015, según el arqueo). La Comisión respaldará, además, cualquier iniciativa por aplicar este calendario acelerado también a nivel internacional. Las principales asociaciones de astilleros consideran que en el próximo futuro la capacidad de la construcción naval es suficiente para absorber el aumento de la demanda de petroleros de doble casco derivada de la propuesta de la Comisión.

Dichas propuestas forman un parte de un plan posiblemente aplicable, no sólo a los petroleros, sino también a todos los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes.

La información recogida en los controles de los puertos o en los controles de las sociedades de clasificación será difundida por, entre otras, la base de datos EQUASIS, creada conjuntamente por la Comisión Europea y Francia; esta base de datos podrá dar una descripción de los buques en cualquier momento, contribuyendo así a la determinación de la responsabilidad de cada parte en la eventualidad de accidente.

También se pretende que haya un intercambio sistemático de información entre todos los que participan en el ámbito marítimo, en particular mediante el desarrollo del sistema EQUASIS.

Y una vigilancia reforzada de la navegación, especialmente en las zonas más frecuentadas por los petroleros.

Pero lo que también sería necesario es controlar los buques más peligrosos fuera de nuestras aguas territoriales, en las aguas internacionales dado que el desastre puede suceder a muchas millas de las aguas territoriales, se puede preparar un sistema de contención, pero no dar resultado y contaminar por igual. Recordando que Amoco Cadiz se hundió a 380 Km de la costa.

Para dicha vigilancia sería necesaria la creación de una estructura europea para la seguridad marítima que se encargaría de supervisar la organización y buen funcionamiento de los controles nacionales con el fin de lograr una mayor uniformización.

También se necesitan medidas en materia de determinación de la responsabilidad de las diferentes partes en el transporte de petróleo por mar. Aunque hasta el momento la responsabilidad ha venido determinada por convenios internacionales, la Comisión tiene la intención de hacer incipie en la creación de un régimen suplementario de indemnización colectiva en el que se tendrían en cuenta los principios de responsabilidad del armador y del fletador de la carga.

Sin embargo todo este refuerzo que se intenta realizar choca con el desarrollo sostenible sobre el que toda ley medioambiental se aplica, entre los imperativos medioambientales y los intereses industriales e internacionales. Así como la capacidad de renovación de la flota y la comprensión de las normas que en ciertos aspectos son muy técnicas y difícilmente comprensibles.

Para evitar nuevos desastres como el del ERIKA y paliar la falta de efectividad de las normas y lentitud del sistema, la Comisión, sin esperar a que se adopte la legislación, propuso a las empresas petrolíferas a comprometerse, con carácter voluntario, a no fletar petroleros de más de 15 años de antigüedad a no ser que hayan demostrado encontrarse en un estado satisfactorio o haber tomado medidas para aumentar su seguridad.

Lo que queda reflejado es que todos se limpian las manos y señalan que existen medidas aprobadas pero que no han sido debidamente aplicadas, y que en un cierto número de casos se han entablado medidas judiciales. También se denuncian la utilización de pabellones de conveniencia ya que, por ejemplo, una gran parte de la flota controlada por empresas europeas navega bajo pabellón de terceros países por razones fiscales. Y que en las negociaciones de adhesión de Chipre y Malta, debe exigirse a estos países la aplicación de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima desde el momento de la adhesión.

Casos Similares

El petrolero Amoco-Cádiz, contaminó 380 kilómetros de costa bretona en 1978, causando daños superiores a 31.500 millones de pesetas; paliar los que ha producido el Erika superará con creces esa cifra.

Así, algunos de los grandes desastres tienen como protagonistas a estos barcos: el "Torrey Canyon" vertió 123.000 toneladas de petróleo en la costa de Bretaña en 1968; el "Amocco Cadiz", también de bandera liberiana, dejó 230.000 toneladas de crudo igualmente frente a esta península francesa, y el "Haven", chipriota, contaminó en 1991 la costa de Génova.

Seguidamente a este desastre se produjo otro en las costas del mar de Marmara, en Estambul, producido por el naufragio del Volganef 248, cerca de las costas del Bósforo otra vía fuertemente congestionada por el tráfico marítimo.

Perspectiva legal

El Erika estaba bajo el Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual). De bandera de conveniencia Maltesa. Con el problema adicional de que el seguro de la naviera no cubría totalmente los daños medioambientales posibles en Europa, lo cual es un problema adicional en la mayoría de las navieras.

The International Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), concurrió en la zona de los echos con supervisores locales para peritar los daños. Llegando a unos resultados que la limitación aplicable al Erika bajo la Convención de Responsabilidad Civil de 1992 es de 9,2 millones de SDR, unos 7,8 millones de libras.

Siendo el Fondo Internacional de indemnización de las poluciones petrolíferas (FIPOL) quien pago la primera y más importante factura, por un montante de 1.200 millones de francos de indemnizaciones (unos 30.000 millones de pesetas). El cual se trata de un fondo de compensación en el cual cotizan las navieras, puertos, y todo sector relacionado con el transporte y comercialización del petróleo.

El Estado y Total-Fina, compañía que fletó la carga, pagarán facturas mucho más modestas. El Gobierno anunció un primer paquete de ayudas directas, inmediatas, por un montante de 40 millones de francos (unos 1.000 millones de pesetas) para ayudar a las víctimas de la marea negra causada por el Erika,

Lionel Jospin recibió al presidente de Total-Fina, Thierry Desmarest, sugiriéndole a asumir una responsabilidad financiera que no está prevista por ninguna responsabilidad jurídica directa. Tras su entrevista con Jospin, el presidente de Total-Fina anunció que la compañía estatal aportaría la misma cifra que el Estado, 40 millones de francos, para prestar ayuda y socorro inmediato. Además el primer petrolero nacional, cuarto mundial se haría cargo de la factura del bombeo de las 18.000 toneladas de gasóleo que aún siguen en el fondo del mar y suponen una amenaza para España.

Se calcula, oficiosamente, que esos trabajos costarán a la empresa otros 300 ó 400 millones de francos (entre 7.500 y 10.000 millones de pesetas).

Totalfina ha puesto a disposición de la prefectura marítima material de limpieza valorado en 25.000 millones de pesetas. Desmarest también ha anunciado que la compañía participará en la indemnización a pescadores y marisqueros.

Por su parte, las asociaciones de ciudades de la costa de cuatro departamentos (Finisterre, Morbihan, Vendée y Loira-Atlántica), recurrieron a dos equipos de abogados especializados en problemas de medio ambiente, para defender unos intereses que llevarán varios años de trabajo y procesos, antes de dilucidar las responsabilidades financieras de los distintos actores de una crisis evidentemente mayor.

Para ello el Gobierno francés encargó un informe a la Oficina de Investigación de Accidentes Marítimos para aclarar el desastre ecológico, culpa al armador, a los fletadores –incluida la transnacional Total– y a los inspectores que autorizaron la salida del buque. Se concluye que todos ellos conocían el mal estado del casco y que hicieron caso omiso a las advertencias del capitán.

Según este informe, el sistema de pabellones de conveniencia, –en este caso una sociedad pantalla maltesa creada al efecto–, intenta ocultar a los presuntos propietarios reales, los armadores napolitanos Vitiello y Savarese, vinculados con los grupos Euromare e Italmare, y que ejercen la propiedad mediante la sociedad griega Dry Tank, SA/Cardiff Marine, dirigida por el empresario Iorgos Ekónomu.

El informe, entregado al Juez Instructor y a la Organización Marítima Internacional, culpa a los armadores, a la Administración de Malta y a la firma italiana Rina, que dio los permisos de navegación pese al mal estado del buque. Asimismo, desvela que la transnacional Total conocía bien el barco, ya que lo había utilizado otras cuatro veces en transportes a Argelia y Bulgaria.

Aproximadamente 12 millones de dólares se pueden obtener de compensación por la responsabilidad del propietario con el seguro (The Steamship Mutual P&I Club), otros 173 millones de dólares se pueden conseguir de la International Oil Pollution Compensation Fund de 1992. Con lo cual llegamos a una cifra de 185 millones de dólares.

Sin embargo la FUND recoge limitaciones de la responsabilidad según el peso del buque. Y que existe una obligación del seguro que debe ser certificado cuando se entra o sale del puerto.

También recoge que la competencia de las leyes a aplicar se limitaran contra el propietario del buque. Y que esta pagara cuando el propietario no haya sido causante del mal, o cuando este es incapaz de hacer frente a la compensación, ...

En un primer momento he hecho referencia a las indemnizaciones que se pueden llegar a cobrar, tanto se limiten las responsabilidades como no, por parte de los seguros o las fundaciones creadas a tal fin. Pero lo que

encontramos en todo esto es el problema de la limitación de responsabilidad. Quien es el último responsable y cuál es su participación en el hecho.

Podemos decir que los responsables son todos, el propietario del buque que mantenía dicho barco en servicio y sin las revisiones adecuadas, el inspector que le dio la clasificación de acto para navegar, el práctico del puerto que así mismo le dio el visto bueno para salir de puerto, la compañía que fletó el buque y en un segundo plano las diferentes administraciones que no tenían unas normas severas para cubrir estos defectos de forma y las que tenían se cumplían bajo mínimos o no se cumplían.

Cabe decir que a la compañía propietaria será una empresa satélite de los empresarios italianos anteriormente citados, los cuales están bajo la dirección de una empresa griega. La cual por si fuese poco está registrada en Bermuda. Con lo que llegamos a un final que ninguno de los propietarios en un final momento serán juzgados.

La compañía total aunque conocía el estado del contrato los servicios de transporte, y no se puede juzgar al que contrata el transporte de la mercancía si esta se realiza en malas condiciones. Pero para lavarse la imagen esta contribuyó de manera simbólica en el bombeo del petróleo y en indemnizaciones iguales a las que realizaría el estado. Sabiendo que era el que causó el problema pero no se tenía ningún aspecto legal para poder relacionarla con el desastre.

Cabe destacar que este problema de determinar la responsabilidad de la compañía petrolífera no se encontraba tal y como está ahora. Antes la compañía petrolífera compraba el petróleo en origen, disponía de su propia flota de barcos a su nombre y estos eran los que llevaban el petróleo a las refinerías. Pero dada la proliferación de desastres y que serían ellos los que deberían de hacer frente a las indemnizaciones vendieron los barcos o simplemente crearon sociedades. Para reflejar que estas eran las que contrataban el transporte y no se tendrían que responsabilizar del envejecimiento de los barcos y de su posterior renovación. Con lo cual se produjo un reorganización del sector de transporte de crudo y a pesar de que los costes siguen en aumento, los fletes se mantienen constantes debido a la competencia. Pero dichos costes no tienen en sí que parte se vaya a utilizar en la renovación de la flota sino para que los empresarios navieros se enriquezcan.

Por otro lado el transporte marítimo está regulado por convenios internacionales, que recogen las condiciones de la carga, las medidas para evitar vertidos y las operaciones e instalaciones para limpiar los barcos. Pero muchos países no cumplen esos acuerdos, porque ni siquiera los han firmado. A la vez, las compañías petroleras fletan cada vez más la carga a través de navieras que usan pabellones de conveniencia de esos países, lo que les permite sortear las inspecciones, reducir las exigencias técnicas y recortar los costos económicos. Las banderas de Liberia, Malta, Chipre o Panamá son las más socorridas para eludir también exigencias tanto en seguridad como en derechos laborales. Mientras que un barco español debe contratar a tripulantes de esta nacionalidad, uno con bandera hondureña puede "contratar" a personal de R.D. de Congo o Singapur, con menos formación y derechos.

Desarrollo por los medios de comunicación

Version oficial—

A través del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo francés de ETEL (CROSS ETEL), se tuvo conocimiento en el Centro Nacional de Coordinación (Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo Español) de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, de que el buque petrolero maltés ERIKA se encontraba navegando con dificultades y escorado.

En este primer contacto ETEL comunicó que, según información del propio Capitán, el buque no precisaba asistencia pues podía navegar por sus medios.

Posteriormente, el Capitán del buque remitió una comunicación al MRCC ETEL, por la cual informaba que la situación se encontraba bajo control, que todos los tripulantes estaban seguros a bordo y se dirigía hacia un puerto de refugio. Aunque surgieron

dificultades para navegar debidas a la escora, se dirigían hacia el puerto francés de Donges (desembocadura del Río Loira), Pese a lo cual el siguiente comunicado fue que estaban coordinando la emergencia acaecida en el buque mencionado, que se había partido en dos, y que todos los tripulantes habían sido rescatados por medio de helicópteros

A partir de ese momento y en previsión de que la deriva producida por el viento y corrientes provocasen la llegada de residuos a las aguas y costas españolas. Según el informe oficial indicaba que existían cuatro manchas dispersas extendidas sobre una superficie de 17x32 millas (28x40 km. aproximadamente). La que se considera mas importante se extiende sobre una distancia de 17 millas (32 km.), otra de unas 12 millas (22 km.) y otras dos de menor importancia.

El producto resultante de la emulsión del fuel con el agua de mar consistía en bloques de producto de gran viscosidad y espesor máximo de 5 centímetros, compuestos de hasta un 50% de agua salada que se irían desplazando por la superficie del mar a una velocidad que, calculada con los datos disponibles hasta ese momento, rondaría las diez millas cada día.

Los vientos eran de componente Oeste. Con esta previsión, las manchas contaminantes se deberían desplazar hacia el sureste, es decir que irían aproximándose a la costa francesa entre La Rochelle y la Isla de Yeu.

El buque "Alette" fue llamado para recuperar las eventuales bolas de hidrocarburos que hubiese en la zona del naufragio, mediante un sistema DACAMA.

Tras esto empezaron a llegar pequeñas cantidades aisladas de hidrocarburos en algunas partes de la costa que se suponen que están relacionadas con las placas de contaminación no recogidas, que efectúan movimientos alternativos según el flujo y reflujo de las mareas.

Sin embargo lo que se preparo fue un plan de labores de recogida de residuos en tierra. Se efectuaron pruebas para la recogida mecánica con máquinas cribadoras de limpieza de playas que dieron resultados positivos. Dicho recursos se dice que estaba ya disponible en numerosos puntos de la costa y se intentaba aplicarlo en otros puntos.

En otro frente nuevos robots se incorporaban a las tareas de reconocimiento y estudio de las dos mitades del casco hundido.

Salvamento Marítimo Español preparo un plan de acción preventivo ante la eventualidad de que restos del vertido del buque Erika pudieran llegar a costas españolas.

El Plan de acción preventivo contemplaba el despliegue de medios, que ya se estaban realizando, y las actuaciones que Salvamento Marítimo debería desarrollar en el supuesto de la llegada de restos de hidrocarburos a nuestras costas.

Para la lucha contra la contaminación en la mar, Salvamento Marítimo dispondría en puntos estratégicos de la costa cantábrica de 7.000 metros de barreras flotantes de protección y 10 "skimmers" para la recogida de hidrocarburos. Este material estaría formado por todos los efectivos que se encontraban en puertos cántabros y los de otras zonas de España que se estaban desplazando ya hacia el Cantábrico. Además, Salvamento Marítimo había contactado con las refinerías, petroleras, puertos, etc., con lo que se podrá disponer de los materiales anti-contaminación de esas instalaciones. Se contaría con un total de 8.000 metros de barreras portuarias.

El Plan de acción incluía también un estudio para la protección especial de las zonas sensibles de la costa con el fin de establecer prioridades de intervención en el caso eventual de que se produjera la llegada de la contaminación a las costas del Cantábrico. Esta protección se realizaría mediante barreras flotantes desde la mar.

Las operaciones marítimas de lucha contra la contaminación que estaban previstas en el plan de acción consistirían en la retención, agrupamiento, recogida y almacenamiento temporal de residuos con barreras y buques, la protección de zonas sensibles y el desvío de manchas a zonas costeras de recogida.

En el caso de que los restos de hidrocarburos llegaran a tierra, "Salvamento Marítimo Español", como responsable en el manejo de este tipo de operaciones asesoraría y aconsejaría sobre los preparativos que tendrían que realizarse por la autoridad competente para la lucha en tierra, es decir Protección Civil, para la gestión de los distintos equipos de recogida, transporte y almacenamiento de los residuos. La cooperación consistiría en recursos humanos para la dirección de operaciones de los equipos de playas, equipo y recursos humanos para el asesoramiento en la colocación de barreras flotantes de protección y asesoramiento en los procedimientos de recogida.

Pero en ese mismo momento las autoridades francesas habían activado el Plan POLMAR TERRE en la región de La Vendée, ante la previsión de una próxima llegada a tierra de la mancha de hidrocarburos producida por el vertido del Erika, según informó la autoridad coordinadora a "Salvamento Marítimo Español". En este plan se contemplaba el desplazamiento inmediato de recursos humanos y materiales y el inicio de las operaciones de protección mediante barreras. Especial atención se daba a la localización de lugares de almacenamiento o vertido temporal de los residuos recogidos, así como su eliminación.

Según el modelo matemático que se había aplicado para la deriva de la mancha, en el que los vientos reinantes en la zona son el parámetro más importante, se preveía la llegada de la mancha a la Isla de Yeu el día 25 de diciembre.

A pesar de que las medidas de recogida de los vertidos continuaron a buen ritmo en las proximidades de las costas. Se recuperaban pocos metros cúbicos dadas las condiciones adversas y las características del producto.

Los buques de Salvamento Marítimo Español Alonso de Chaves e Ibaizábal comenzaron en su colaboración en las operaciones y el buque de Salvamento Punta Mayor permanecía en situación de alerta en Bilbao esperando la llamada de las autoridades francesas para que colaborase en la limpieza de las aguas.

La activación del Plan del Golfo de Vizcaya, acuerdo internacional de colaboración en situaciones de especial relevancia que fue firmado un mes antes del naufragio del Erika por "Salvamento Marítimo Español" y la Prefectura Marítima del Atlántico francesa, lo cual facilitó la coordinación y realización de labores comunes entre ambos organismos para ofrecerse apoyo mutuo en las acciones para combatir el vertido. En este caso, se contempla la situación denominada POL, que representa una contaminación marina contra la que se puede luchar en común. Este Plan contempla también otros tipos de situaciones para el salvamento de la vida humana en la mar que no se aplicaron en esta ocasión.

Version de periodicos–

En los periodicos encontramos dos posturas, la sensacionalista que recoge lo sucedido, que no puede suceder siempre lo mismo, que se tienen que cambiar todas las estructuras del transporte de crudo, que siempre se produce la contaminación sobre zonas protegidas y el problema medioambiental que causa. Lo cual es cierto, pero no tienen en cuenta que no se puede cambiar todo radicalmente y que es un problema que viene de lejos. Pero también deberíamos de tener en cuenta que la contaminación que llega al mar solo proviene un 23% de vertidos y derrames. El otro 77% proviene de la industria y las actividades humanas. Lo único que les diferencia es que en un caso esta esta concentrada sobre un lugar y la otra esta diluida y se va concentrando en

los diferentes escalones de la cadena alimentaria.

También encontramos otras posturas, la crítica que publica estudios serios de lo que sucede y pone en conocimiento los defectos de forma y de aplicación de algunas posturas internacionales.

Por lo cual según el Institut of Shipping Economics and Logistics de Bremen (Alemania) de los 7.894 petroleros en activo, 3.077 han cumplido los 20 años y 1.500 sobrepasan los 50. Y ello a pesar de que la estadística sobre tonelaje anual perdido desde 1988 a 1998 indica que el riesgo de hundimiento se multiplica por 25 cuando los buques tienen más de 20 años. Pero los buques no se modernizan por los costes de fabricación, la competencia en aras del abaratamiento de los fletes y la falta de regulación.

Los accidentes obligaron en 1993 la Organización Marítima Internacional, organismo de las Naciones Unidas, a establecer que los petroleros que se fabricaran a partir de esa fecha debían contar con doble casco. Los ya existentes tendrían que, al cumplir los 25 años, dotarse de mayores medidas de seguridad para prorrogar su vida, y dejar de utilizarse a los 30 años. Sin embargo, esta normativa no afecta a todos los petroleros –sólo están obligados los de más de 20.000 toneladas para crudo y más de 30.000 para productos petrolíferos refinados o químicos.

Asimismo según Greenpeace, el 77% de la contaminación que se encuentra en el mar tiene su origen en actividades que se llevan a cabo en tierra firme. El 23% restante de la contaminación corresponde al tráfico marítimo en alza, a los vertidos que se producen en el mar y a las fugas que existen en la extracción de petróleo de los pozos marinos.

La flota mundial industrial está compuesta por unas 105.000 embarcaciones. 40.000 de ellas son barcos mercantes que usan petróleo o sus derivados para impulsarse y que en sus accidentes o limpiezas son una importante fuente de contaminación. Además, otros 22.000 barcos de guerra surcan los océanos.

En este momento, cerca de 6.000 buques cargados de petróleo surcan los mares del planeta. Transportan 1.250 millones de toneladas anuales de crudo (en datos de 1990), en un incesante ir y venir entre los pozos petrolíferos y las refinerías.

Los datos de los siniestros ocurridos entre 1974 y 1980 imputan a los accidentes una tercera parte de la contaminación marítima mundial. Llegándose a una media de 25 accidentes anuales en el transporte marítimo de petróleo, con pérdidas de 500.000 toneladas.

Sin embargo, la contaminación por petróleo del mar es mucho más amplia. La Academia Nacional de Ciencias de Estados Unidos estima que el medio marino recibe una media de entre tres y cuatro millones de toneladas de hidrocarburos. De esta cantidad, un 10% es debida a accidentes, y el resto, a causas intencionadas generadas en la propia industria de petróleo, limpieza de tanques o vertidos desde tierra.

Resumen de los echos

El 12 de Diciembre el petrolero Maltes Erika de 19666 Toneladas de Arqueo Bruto se rompió en dos en el Golfo de Vizcaya, cerca de 60 millas de la costa de Francia. Bajo aviso de temporal, fuerte viento y oleaje. El petrolero llevaba en sus bodegas 30000 toneladas de fuel pesado de las cuales 14000 fueron derramadas. En un primer momento se intentó remolcar la popa a aguas más profundas pero estas operaciones solo lo pudieron alejar 10 millas de la posición inicial.

En la lucha contra la contaminación en la mar se utilizaron los siguientes medios marítimos y aéreos del Salvamento Marítimo Español en la zona:

Buque Alonso de Chaves, Remolcador Ibaizábal Dos, Buque Punta Mayor, Salvamar Orión, Salvamar Monte

Identificación del riesgo

El estudio realizado por el CEDRE y la Marina Francesa sobre la evolución de la contaminación provocada por el hundimiento, indica que existían cuatro manchas dispersas extendidas sobre una superficie de 17x32 millas (28x40 km. aproximadamente). La que se considera más importante se extiende sobre una distancia de 17 millas (32 km.), otra de unas 12 millas (22 km.) y otras dos de menor importancia.

El producto resultante de la emulsión del fuel con el agua de mar consistía en bloques de producto de gran viscosidad y espesor máximo de 5 centímetros, compuestos de hasta un 50% de agua salada que iban desplazándose por la superficie del mar a una velocidad que, calculada con los datos disponibles hasta ese momento, rondaría las diez millas cada día. En el peor de los casos y si actuasen vientos del norte de gran intensidad y duración, cabría la posibilidad de que llegasen a las costas españolas los restos de la contaminación transcurridos unos 20 días desde la fecha del naufragio, no siendo posible precisar el estado en que se encontraría el producto contaminante transcurrido ese periodo.

En previsión de la posibilidad de que algunos restos de contaminación llegasen a las aguas españolas, se realizó un exhaustivo seguimiento de su deriva para actuar en consecuencia.

Conclusiones

Tras todo desastre marítimo últimamente nos encontramos con dos problemas, el primero es el determinar la responsabilidad de las diferentes partes implicadas tanto civil, como penal y otro lado esta en el de intentar paliar nuevos desastres en el futuro bajo las mismas características. Para ello y para que no se tenga que esperar a interminables juicios para percibir indemnizaciones siempre y cuando se pudiesen percibir se crearon las fundaciones. Además se intentan aplicar nuevas normas para mejorar la seguridad pasiva y activa en el transporte por mar, y disminuir el impacto en el caso que se produzca dicho desastre.

En ambos casos nos encontramos con diferentes legislaciones partiendo de las internacionales llegando a las nacionales y regionales.

Y el ámbito de aplicación de cada una de ellas y su posible solapamiento o incertidumbre de que norma es aplicable en cada caso. Por ello se tiende a aplicar la norma internacional en el pago de las indemnizaciones o indicar los requisitos que se deben de cumplir y las legislaciones nacionales o regionales para hacer frente a las reclamaciones de particulares o empresas y poner los medios a su alcance para que las normas internacionales se cumplan. Lo que si se fomenta es la colaboración entre diferentes naciones limítrofes sabiendo que el problema que se produce en un país puede llegar a afectar a otro. Dado que el mar no tiene barreras que lo limiten. Tanto en la aportación de medios como en la organización.

También entendemos que todo proceso productivo actual o de transporte tiene un riesgo ecológico. En el caso de los naufragios y derrame de petróleo más visibles, así como también las emisiones de gases contaminantes menos visibles pero con repercusión indirecta en la capa de ozono y efecto invernadero.

Reconocemos así que se trata de un problema global y como tal que se debe dar un consenso por parte de todas las naciones para no perjudicar a unas y beneficiar a otras bajo un mercado libre, dado que las medidas medioambientales incrementan el precio de un producto. Para ello se proponen periodos para la aplicación de las normas bajo el conocimiento que se tiene de la situación de la cual se parte. Prologando su efecto en el tiempo. Pero sin eliminar el problema.

Lo que parece incomprensible es que las indemnizaciones sean insuficientes, dado que el potencial de daños es enorme. Y que las leyes solo puedan ejercer su presión sobre los responsables directos, para lo cual se crean

pantallas legales de pequeñas empresas que no puedan hacer frente a grandes indemnizaciones, tal y como poner un empresario que sea propietario de varios buques, la propiedad de un buque por cada empresa para que no puedan tener acceso a su patrimonio, por lo cual este se puede enriquecer a pesar de infringir numerosas leyes y pasar por alto las multas. Todo bajo un interminable proceso burocrático.

También es una paradoja que no existan mejores métodos para contener el petróleo en el mar y recogerlo con éxito. O simplemente destruirlo para que no llegue a la costa y se impregne en las playas o los diferentes seres vivos de la zona con la posterior muerte de estos y degradación de las costas.

La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene asignada a cada nación ribereña, zonas marítimas de responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (Zonas SAR).

En el caso español, esta responsabilidad se extiende sobre una superficie similar a tres veces la del territorio nacional, es decir, una superficie aproximada de unos 1.500.000 Km².

Las instalaciones Marpol de recepción

Son factorías cuya actividad es la recepción y almacenaje de residuos, sometidos a tratamientos específicos con el fin de recuperar los residuos aprovechables, destruyendo aquellos que no lo son, bajo unos controles exhaustivos.

Existen distintos tipos de instalaciones de recepción según el tipo de residuos que tratan, por tanto hay instalaciones que reciben exclusivamente aceites usados y aguas oleosas, otras reciben basuras sólidas y otras cuya actividad se centra en la recepción y tratamiento de aguas contaminadas procedentes de los servicios sanitarios de los buques.

Las Instalaciones Marpol de recepción han de someterse al control de cuatro organismos que velan por que el servicio prestado y el destino de los residuos sea el adecuado.

La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las Capitanías Marítimas, comprueba en cada puerto que la instalación disponga de los medios de recogida adecuados y que el servicio se preste a los buques con profesionalidad, rapidez y limpieza.

Las Autoridades Medioambientales de cada Comunidad Autónoma vigilan que los residuos recogidos se transporten con garantías suficientes y que reciban el adecuado tratamiento hasta su reciclado o destrucción.

Las Autoridades Portuarias de cada puerto donde la instalación Marpol preste su servicio, establecen un "pliego de condiciones técnicas" que dicha instalación ha de cumplir para poder ejercer su actividad en el dominio público portuario.

Finalmente, la Comisión Marpol, creada mediante el Real Decreto 438/94 antes mencionado, es el órgano coordinador entre las distintas Administraciones Públicas y dictamina si la instalación cumple con los fines del Programa Sectorial de Instalaciones de Recepción.

La recogida de residuos oleosos de los buques debe realizarse en todos los casos directamente desde el buque a tanques de almacenamiento, a embarcaciones algibes o a vehículos cisterna mediante manguera, bomba de aspiración y a través de la "Conexión Universal a Tierra" en los casos de buques que lleven este dispositivo por exigencias del Convenio "MARPOL", no admitiéndose en ningún caso la recogida en bidones u otra clase de recipientes.

Debe respetarse siempre la condición básica que establece el Convenio, es decir, que no se produzcan demoras significativas a los buques, por lo que la distancia máxima entre el medio de recogida y el puerto

debe ser tal que el buque pueda disponer de ese servicio mientras realiza sus operaciones en el muelle, no siendo admisible, salvo caso de fuerza mayor, que el servicio se preste una vez finalizadas las operaciones comerciales.

Bibliografía

Acuerdos Internacionales :

Convenios internacionales en materia de seguridad marítima y salvamento de vidas humanas en la mar:

- Convenio sobre Alta Mar, 1958
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar, 1974, y su Protocolo, 1978 (SOLAS 74/78)
- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979 (SAR 79)
- Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982

Convenios internacionales en materia de prevención y lucha contra la contaminación marina:

- Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen o Puedan Causar una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 y su Protocolo de 1973
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)
- Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, 1976
- Convenio Internacional sobre cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990

Convenios internacionales en materia de hidrocarburos :

- Convencion internacional para prevenir la contaminacion de las aguas del mar por hidrocarburos , 1954
- Convencion internacional relativo a la intervencion en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminacion por hidrocarburos , 1969
- Convencion internacional sobre la responsabilidad nacida de daños debidos a contaminacion por hidrocarburos , 1969
- Convencion internacional sobre la constitucion de un fondo internacional de indemnizacion de daños debidos a contaminacion por hidrocarburos , 1971
- Convencion internacional sobre cooperacion , preparacion y lucha contra la contaminacion por hidrocarburos , 1990
- OMI, Organizacion Maritima Internacional

Comite de Proteccion del Medio Marino

Establecer sistema de colaboracion entre los gobiernos en materia de reglamentacion.

- Convenio Solas

Certificados y Reconocimientos de buques

Capitulo V : Seguridad de la Navegacion

- Marpol

Convenio para prevenir la contaminación por los buques

Administraciones Públicas, Organismos e Instituciones relacionadas con actividades marítimas:

Ministerio de Fomento: Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, Ente Público Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

Ministerio de Defensa: Armada Española y Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR).

Ministerio de la Presidencia: Dirección General de Infraestructura y Seguimiento para Situaciones de Crisis.

Ministerio de Interior: Dirección General de Protección Civil y Dirección General de la Guardia Civil.

Ministerio de Economía y Hacienda: Agencia Estatal Tributaria, Servicio de Vigilancia Aduana.

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación: Secretaría General de Pesca Marítima.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: Instituto Social de la Marina.

Comunidades Autónomas del litoral.

Cruz Roja Española.

Real Liga Naval Española.

Telefónica de España.

Desastres Maritimos – El hundimiento del Erika

Página – 15 JJZP