

EL PRESTIGE : LAS LÓGICAS Y LAS PARADOJAS ECONÓMICAS

Fernando González Laxe.

Director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos. Universidade da Coruña.

Los últimos acontecimientos relacionados con la catástrofe del Prestige sobre las costas gallegas nos obligan a subrayar varias conclusiones de interés. Sobre todo, cuando podemos definir la situación de la siguiente forma: se trata de un barco con armador griego; con sociedad inscrita en Liberia; con bandera de Bahamas; con tripulación asiática; que pasó los informes positivos de las oficinas de verificación marítima norteamericanas y francesas; transportando fuel-oil de origen ruso; saliendo de puerto báltico; y provocando un gran desastre en las costas gallegas. Ello pone de manifiesto que la globalización exige medidas reguladoras y mecanismos de control, so pena que determinadas áreas queden expuestas a desgracias y tragedias como las que están sucediendo en Galicia.

Sabemos que el transporte de mercancías peligrosas va en aumento en el último decenio como consecuencia de un mayor desplazamiento de las cargas hacia nuevos mercados. Este incremento está asociado a una importante disociación entre los barcos propietarios de las refinerías y los barcos independientes que ofrecen sus servicios de transporte a menor precio y en cualquier instante. Esta eclosión de los barcos adscritos a compañías independientes aceleran la existencia de numerosas empresas dispersas, atomizadas y de pequeñas dimensión a lo largo del planeta. Al objeto de incrementar sus márgenes de beneficios y a la captura de fletes adoptan distintos pabellones incidiendo en aquellos lugares exentos de cargas fiscales y de rigurosos controles de seguridad y de movimientos. Por eso, estamos ante una proliferación de buques pertenecientes a paraísos fiscales y con banderas de conveniencia, en los que ejercer medidas de seguridad y de inspección resulta una tarea difícil.

Los últimos informes así lo ratifican: la industria naviera transporta el 90% del comercio mundial y la flota la componen cerca de 45.000 unidades, que agrupan a petroleros, portacontenedores, graneleros, buques de carga general y cruceros. En el año 2001 fueron un total de 5.000 millones de toneladas las que se transportaron con un recorrido de 4,6 millones de millas, una cantidad superior en el doble a la alcanzada en 1971. Alrededor de tres cuartas parte de ese transporte se rige por el “tráfico de navegación libre” (el denominado en la jerga marítima “tramp”). Los transportes de petróleo crudo y productos derivados están englobados en ese tráfico tramp (Vagabundo) que es volátil, o sea, los fletes oscilan en función de la abundancia y escasez de materias a transportar; de la necesidad y de la sobresaturación de oferta de buques; y del acuerdo o de la capacidad de ganar cuota de mercado. Por eso, se aprecia la opacidad de los buques, los transportes, las cargas y los destinos portuarios. En consecuencia, no nos extraña la proliferación de buques con barcos con banderas de conveniencia registrados en paraísos fiscales.

Pero además el transporte de petróleo está cada vez menos controlado por las grandes petroleras que han reducido en los últimos años su actividad como armadores. La razón, afirma la firma noruega Fearnleys, es evitar el coste y el riesgo que se supone. En este sentido, la firma Exxon poseía en 1981 un total de 137 buques petroleros de su propiedad y en el año 2000 sólo tenía contabilizados un total de 15. Shell, también experimentó una fuerte reducción de 109 a 28 buques; y Texaco de 74 a 4 petroleros.

Pero, al tiempo que se producía esa dispersión y atomización, asistimos a una conformación de una pléyade de pequeñas empresas que apenas asumen el riesgo financiero y mucho menos el peligro medioambiental que pueden generar en caso de accidentes.

En segundo lugar, la Comisión Europea ha preconizado varias medidas para poner fin a los desastres causado por las mareas negras. Entre ellas, ha publicado la lista de barcos que presentan riesgos; ha propuesto la prohibición inmediata de transportar fuel pesado en barcos mono-casco; y anuncia una proposición sobre la responsabilidad penal y financiera de los distintos actores vinculados al transporte marítimo en los casos de negligencia grave. Esto es, desea regular y anticiparse a la aplicación de medidas de seguridad marítima previstas para el próximo quinquenio. Sin embargo, esta actitud voluntarista de la Comisión Europea choca con los datos existentes de la flota mundial de barcos con capacidad de transporte de hidrocarburos y materias peligrosas.

Con datos de agosto del 2002, la flota mundial de barcos con mono-casco asciende a 5.243 unidades, de las que 1.829 poseen menos de 10.000 Toneladas y 3.414 embarcaciones con más de 10.000 toneladas. Estas 5.247 unidades representan alrededor del 70% de las unidades totales que ascienden a 7.320 embarcaciones. Es decir, solo existen en el mundo un total de 2.077 unidades con doble casco. En consecuencia, tenemos que tener en consideración el hecho de que si aplicamos ese criterio será difícil llevar a cabo el transporte de hidrocarburos y otras sustancias en el mundo porque no habría unidades de transporte suficientes.

Asimismo, somos conscientes del hecho de que la legislación marítima internacional está sujeta a disposiciones aprobadas por todos los países para poder ser cumplida y ejecutada. Sin embargo, la aplicación del derecho marítimo internacional también está llena de excepciones. Así, por ejemplo, en USA por medio de la American Bureau of Shipping (ABS) se afirma que siguiendo la U.S. Pollution Act 1990 los petroleros de más de 30.000 Toneladas y con mono-casco no pueden entrar en puertos norteamericanos desde el 1.1.2000. No obstante, existen excepciones. El mencionado Prestige lo podría hacer hasta el 2015 siempre que descargase en uno de los puertos autorizados en aguas profundas o en una de las cuatro zonas situadas a más de 60 millas de las costas (Southtex, Gulfmex nº2; Offshore Pascagoula nº2; y South Sabine Point). Como se puede comprobar estas derogaciones a las normas comunes internacionales abren interesantes perspectivas y preguntas sin respuestas.

Asistimos, igualmente, a distintas concepciones en el seno de la Unión Europea sobre el tratamiento y el funcionamiento del transporte marítimo. Tres países se oponen a prohibir que los buques mono-casco transporten fuel pesado: son Reino Unido, Grecia y Países Bajos; a la vez que también se oponen a restringir el tráfico de barcos con mercancías peligrosas dentro de los límites de las 200 millas de la costa. Sus argumentos no son solamente políticos, sino que son jurídicos y económicos. Sus compañías están especializadas en el tráfico y transporte de las mencionadas mercancías, con lo que priman sus lógicas económicas y de resultados financieros. Frente a ellos, la decisión de los Gobiernos de Francia, Italia, Portugal y España de adoptar medidas urgentes es una buena señal de concienciación, aunque saben que su posición va en contra “va en contra del principio de la libertad de movimientos que impera en el Derecho Marítimo Internacional”, debiendo actuar de manera rápida al objeto de buscar un consenso mundial y proceder a su re-actualización inmediata.

Por eso, nuevamente, advertimos la disputa entre la aplicación de principios de precaución (que en pura lógica deberían contemplar la prohibición de uso de barcos viejos y prohibir el paso por zonas sensibles) y los argumentos basados en la lógica del máximo beneficio y de un comportamiento especulador de ciertos agentes intermediarios, que no reparan en los impactos y repercusiones que pueden generar y provocar una desgracia marítima.

Por último, existe una conciencia de tendencia creciente por reforzar los controles portuarios a los barcos del alto riesgo, por la creación de zonas preventivas y por un mayor control y limitación del tráfico que transporta mercancías peligrosas. Siendo esto bien recibido, también es obligatorio que los medios, los dispositivos, las técnicas y el personal cualificado se ubiquen en aquellas áreas y puertos que están más expuestos a estos accidentes.

Las perspectivas referidas al transporte marítimo de petróleo y derivados no reflejan escenarios positivos. De una parte, en el año 2001, atendiendo a los datos de Feranleysm, el transporte descendió un 4%; para el año 2002 se prevé un nuevo descenso del 3% y las estimaciones para el 2003 solo son de aumentos si aumenta la incertidumbre en el mundo. La actual situación de Oriente Medio y el conflicto Irak-USA puede condicionar una modificación del incremento del tráfico marítimo del petróleo. De igual forma, hemos comprobado como Rusia ha forzado la construcción de nuevos oleoductos en Murksmans al objeto de incrementar las infraestructuras para la extracción del crudo. Si esto continua, el mar Báltico verá más petróleo que hace un quinquenio y las exportaciones rusas seguirán aumentando a medida que se construyan y/o se utilicen barcos y puertos; por lo que las rutas atlánticas serán más vulnerables. Como se observará, las posibilidades de transporte marítimo de petróleo y derivados puede incrementarse sin que actuemos sobre la seguridad de los buques y de los puertos; y, además, con legislaciones anquilosadas y obsoletas.

De ahí, que siga sin entenderse como España posea tan pocos medios; como en España la distribución de los dispositivos se localizan en lugares alejados de los tráficos marítimos; y como en España no poseemos centros preparados con técnicas actualizadas para anticiparse y reaccionar con prontitud ante situaciones como las del Prestige. Como afirman los expertos llegados de otros países para colaborar con los gallegos “ustedes, poco han aprendido de las lecciones del pasado” y “muy poco han hecho en los últimos diez años”. Por eso, existen lógicas y paradojas en cuanto a las actuaciones y comportamientos. Es tiempo de aprender la lección para siempre.

Cuadro nº1.- Flota Mundial de barcos-cisternas
(incluidos los que transportan productos químicos).

	Flota mundial con mono-casco	Flota mundial con doble casco	Flota mundial
Barcos menores de 10.000 toneladas	1.829	575	2.404
Barcos mayores de 10.000 toneladas	3.414	1.502	4.916
Total barcos	5.243	2.077	7.320

Cuadro nº 2.- Países a los que se exige controles de barcos atendiendo al Memorando de Paris. (acuerdo internacional de seguridad).

- | | |
|--------------------|---------------|
| 1.-Turquía. | 6.- Camboya. |
| 2.-Panamá. | 7.- Rusia. |
| 3.- Malta. | 8.- Antigua. |
| 4.- Saint Vincent. | 9.- Bahamas. |
| 5.-Chipre. | 10.- Ucrania. |

Cuadro nº 3.- Principales desastres ecológicos provocados por buques petroleros y reclamaciones de seguros (millones de dólares).

BUQUE	FECHA	LUGAR	RECLAMACIONES
Amoco Cadiz	16,marzo,1978	Ushant,Francia	102
Exxon Valdez	24,marzo,1989	Alaska,USA	400
American Trader	7,febrero,1990	California,USA	69
Haven	11,abril,1991	Genova,Italia	101
Mar Egeo	3,diciembre,1992	A Coruña, España	40
Braer	5,febrero,1993	Islas Shetland,RU.	50
Sea Prince	23,julio,1995	Corea	60
North Cape	19,febrero,1996	Rhode Island,USA	68
Julie N	27,setiembre,1996	Maine,USA	60
Sea Eempres	15,febrero,1996	Milford Haven,RU.	50
Nadkhodka	2,febrero,1997	Japón	100
Erika	12,diciembre,1999	Bretaña,Francia	100

Fte) Wall Street Journal.