

NUEVAS CONCLUSIONES DEL 'PRESTIGE'

Fernando González Laxe.

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

Existen nuevas conclusiones derivadas del accidente del Prestige. La reciente Comisión en la Asamblea Nacional francesa ha puesto de relieve, entre otras cosas, las siguientes: los barcos de pesca gallegos, asturianos y vascos han sido más eficaces que las embarcaciones especializadas en la recuperación del fuel; a juicio de los diputados de la mayoría parlamentaria francesa, el sistema político español basado en las autonomías podría dificultar las funciones de coordinación entre Administraciones en lo tocante a la toma de decisiones y en la organización de las tareas de lucha contra la contaminación; en lo que concierne a las indemnizaciones la posición española es menos intransigente que la francesa; y, finalmente, se cuestiona por qué los partidos de la derecha se opusieron a la creación en España de una comisión parlamentaria para determinar las circunstancias del caso.

Asimismo, las nuevas revelaciones en torno a la cantidades vertidas al mar y las existentes en el barco hundido muestran la falta de transparencia informativa gubernamental, la alta volatilidad de los informes firmados por los denominados grupos científicos que amparan a la Administración y la carencia de sólidos criterios para sustentar lo que se podría denominar argumentación política del Gobierno. Esta incertidumbre no hace más que agravar la credibilidad internacional de nuestro país.

El organismo francés Centro de Investigación de la Contaminación de las Aguas (Cedre), contratado inicialmente por el Gobierno español y que destacaba por suministrar información concisa y detallada, empieza a proporcionar datos muy distantes a los de la Administración española. A finales de junio se afirmaba en el Cedre que se habían recogido 110.000 toneladas de residuos sólidos, dato que el Gobierno español lo cifraba en 75.000. En lo que respecta a lo recogido en el mar, el Gobierno decía 50.000 toneladas, y el Cedre calcula que como mucho fueron 23.000 toneladas de fuel.

Frente a estos datos, el Gobierno español que no se atrevía a calcular cuánto fuel restaba en el buque, admite los datos de Repsol YPF, un total de 13.800 toneladas. Surgen, entonces, más interrogantes. Antes, las magnitudes eran: de las 77.000 toneladas que transportaba el buque, se perdieron 40.000-44.000 y restaban 35.000-37.000 en el fondo del mar. En la actualidad, a las 77.000 toneladas le restamos 13.800 en el buque, y nos queda que alrededor de 64.000 toneladas o bien están vagando por el océano o bien ya han llegado a la costa.

En el primer caso, incertidumbre (¿cuándo llegarán?); en el segundo supuesto, estaríamos superando las magnitudes de las catástrofes del Exxon Valdez o del propio Erika (¿por qué entonces minimizamos la tragedia?).

Las recientes revelaciones en torno a las cantidades vertidas al mar muestran la falta de transparencia informativa gubernamental. La experiencia vivida nos invita a exigir que se refuercen los medios de control, tanto para los Estados como para los operadores.

¿Qué podemos exigir como recomendaciones inmediatas a la espera de un nuevo accidente? A modo de ejemplo, podemos establecer tres ejes de actuación:

Actuaciones en el ámbito comunitario. Las medidas deberían canalizarse hacia los siguientes campos:

Desarrollo de las misiones de la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Esto es, asignar los medios para que pueda ejercer sus funciones. Incluiría un cuerpo de guardacostas y deberíamos confiarle la coordinación de las reglas; la armonización de los planes contra la contaminación, los métodos y las inspecciones para evitar las distorsiones de la competencia entre puertos, la formación de los inspectores; la imposición de reglas de control a las sociedades de clasificación, la verificación de la calidad de las patentes y los certificados de aptitud de las tripulaciones de origen extracomunitario.

Y también preconizar medidas que permitan homogeneizar las Comisiones de Estudio Permanentes para reflejar las circunstancias de los accidentes, y estudiar las posibilidades de poner en práctica las rutas marítimas con los actuales medios de seguimiento y control satelitario.

Además, es necesaria la definición de los puertos refugio inscritos en el Esquema de Desarrollo del Espacio Comunitario y financiado por la UE, y desarrollar mecanismos de indemnizaciones y seguros, con la obligatoriedad de solvencia de las embarcaciones y de sus propietarios. Y también la aplicación rápida de las directivas europeas y puesta en marcha de medidas que implementen de manera inmediata nuevos medios materiales y humanos .

A nivel internacional, las medidas más necesarias son:

Reformar la Convención del Derecho del Mar en lo que atañe a la responsabilidad del Estado del pabellón, reforzar el régimen de circulación internacional de navíos, revisando las distintas zonas de intervención de los Estados para permitir una intervención eficaz fuera de las aguas territoriales y en la zona económica exclusiva, y asumir una nueva formulación en el contexto de los flujos de transporte en los que debe existir un control activo en las zonas más sometidas a riesgos.

Mejorar el rol y el funcionamiento de la OMI (Organización Marítima Internacional), con mayor control y eficiencia a la aplicación de las convenciones internacionales, pudiendo ser concedida a la OMI la capacidad de auditar ciertos servicios a determinados Estados.

Control de la calidad de las embarcaciones, que afecta a las estructuras de los buques, edad, condiciones de mantenimiento, definición de estándares, y definición de las sociedades de clasificación.

Reformar los controles del tráfico, o sea, estudio de la modificación de las rutas, ampliar los mecanismos de separación de tráficos, establecer las zonas vulnerables y programas el desarrollo de mecanismos satelitarios para mejor información, control y seguimiento de los tráficos.

Control de las cualificación de las tripulaciones.

Es necesario también abordar la reforma de los regímenes de responsabilidad civil en lo tocante a reparaciones de los daños y consecuencias de las catástrofes, es preciso reformar las responsabilidades de los armadores, fletadores, sociedades de clasificación o del Estado del pabellón, exigiendo contrapartidas suficientes; llevar a cabo una reforma del Fidac, ampliando sus fondos financieros para dar cabida a todos los daños ecológicos y los gastos derivados es éstos.

En suma, la experiencia reciente nos invita a exigir que se refuercen los medios de control, tanto para los Estados como para los operadores. Debe ser imprescindible facilitar el intercambio de 'buenas prácticas' entre los agentes del negocio marítimo y que se pueda aportar asistencia técnica para garantizar mayor seguridad y mejor prevención de la contaminación, a la vez que sea viable evaluar las actuaciones de las sociedades de clasificación.

Si todo ello está recogido entre las misiones de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (creada por el reglamento 1406/2002, de 27 junio del 2002) después del accidente del Erika, las lecciones que extraemos del Prestige son dos. La primera, debemos responder más rápidamente a las preocupaciones ligadas a los accidentes marítimos; y la segunda, es preciso que exista una información fiable y completa por parte de las autoridades competentes que requiere, igualmente, la existencia de una comisión que delimite las responsabilidades de los infractores.