

## Marea negra sobre Galicia

*El miércoles 13 de noviembre, el petrolero Prestige cargado con 77.000 Ton. de fueloil, emite una llamada de emergencia a la altura del cabo Finisterre: presenta una fuerte escora y pide evacuación. Un mes y tres oleadas de fuelóleo después tenemos más de 180 playas gravemente afectadas, el Parque Natural de las Islas Atlánticas seriamente contaminado, más de 900 km. de costa vedados a la pesca y cerca de 800 al marisqueo. El accidente es especialmente grave: al volumen vertido hay que añadir el tipo de producto, la repetición de mareas negras, la extensión de costa afectada, el valor económico y ecológico de la zona y el momento del año en el que tiene lugar. El estupor, la indignación y la desesperación de los marineros gallegos y de todo el pueblo español son comprensibles.*

Antes del *Prestige*, La Coruña ya ostentaba el dudoso récord de ser la única ciudad del mundo que ha sido afectada por dos veces por mareas negras de extrema gravedad (y ambas por error humano): el *Urquiola* en 1978 (108.000 Ton.) y el *Aegean Sea* en 1992 (80.000 Ton.). En otras

ocasiones las imágenes de aves marinas impregnadas de petróleo han conmovido a muchos. Ahora, las imágenes de los pescadores y mariscadoras, embadurnados de fuelóleo, extrayendo el chachapote del mar, las playas y las rocas con sus propias manos y aparejos de pesca, extenuados por el trabajo, increpando a los políticos «¿dónde están las barreras?», cuando menos, quitan la respiración.

Esta marea negra ha comprometido el modo de vida en la hermosa costa gallega, ha destrozado las navidades de muchos, ha despertado la solidaridad de todo el pueblo español, ha afectado considerablemente al medio ambiente, ha batido fuertemente a nuestros políticos y ha embadurnado a los medios de comunicación. Como uno más de tantos voluntarios que han trabajado en la costa gallega, queremos poner la pala que es nuestra pluma contra esta desgracia.

### **¿Qué hacer ahora?**

Lo primero es retirar el vertido para minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente y la pesca. Al mismo tiempo, es necesario indemnizar a las víctimas para evitar la desaparición irreversible de la actividad económica asociada al aprovechamiento de la costa y de los recursos pesqueros. En tercer lugar, hay que asegurarse de que, como afirman los tratados europeos, el que contamina pague. En cuarto lugar, es necesario tomar medidas para minimizar el efecto del fuelóleo que sigue saliendo. Por último, es necesaria una revisión crítica de las actuaciones llevadas a cabo durante esta crisis, y esto no significa deslealtad con el Estado ni insolidaridad con las víctimas.

Es necesario aprender de los errores y que este «nunca mais» que decimos ahora y que ya se dijo tras el accidente del *Erika* o del *Aegean Sea* no vuelva a repetirse. La mejor forma de solidarizarnos con los afectados es investigar a fondo las responsabilidades en este accidente, que quien haya contaminado pague y que los errores cometidos no se repitan.

Mucho se ha discutido sobre las medidas adoptadas, si era conveniente o no alejar el barco de la costa, si los medios de lucha contra la contaminación eran adecuados o si la coordinación entre

administraciones fue lo suficientemente fluida. Es cierto que en situaciones de emergencia como la que hemos vivido es difícil tomar decisiones; que éstas han de tomarse en tiempos cortos, bajo la fuerte presión de los acontecimientos y, por último, que no hay solución buena: como mucho, encontraremos la menos mala. Por todos estos motivos, los escenarios más probables de emergencia deben estar previstos por las autoridades y los protocolos de actuación deben estar fijados de antemano, no pueden dejarse estas decisiones tan importantes y tan graves para un momento en el que las circunstancias y la premura hacen, aún más difícil, la toma de decisiones. La pregunta por tanto es: ¿era un escenario probable la avería de un petrolero frente a las costas de Galicia que acaba hundiéndose tras partirse en dos?

### ¿Son previsibles las desgracias?

La peor zona del mundo en lo que se refiere a accidentes de buques petroleros está comprendida en el triángulo de aguas atlánticas entre Francia, Reino Unido y España. El primer gran accidente de la historia tuvo lugar frente a las costas inglesas: el *Torrey Canyon* en 1967 vertió más de 119.000 Ton. (precisamente a raíz de este accidente se crea el ITOPF); las costas británicas han visto repetirse esta situación con el *Braer* (1993) y el *Sea Empress* (1996); frente a la Bretaña francesa hay que recordar una de las mayores catástrofes de la historia: el *Amocco Cadiz* vertió 221.000 Ton., en 1978; lamentablemente no ha sido el único: 1980, el *Tanio*; 1988, el *Amazzone* y en 1999 el *Erika*. Las costas gallegas no se quedan a la zaga: además de los ya mencionados del *Urquiola* y del *Aegean Sea*, no hay que olvidar otros como el *Polycommander* (1970, 13.000 Ton. frente a Baiona y Panzón).

Por si no fuera suficiente, los accidentes del *Erika* y del *Prestige* se parecen como dos gotas de agua: el *Erika*, un buque monocasco de 24 años con bandera de Malta, transportaba unas 37.000 Ton. de fuelóleo pesado; el *Prestige*, de 26 años, monocasco y bandera de Bahamas, transportaba 77.000 Ton. de un fuelóleo pesado muy similar al del *Erika*. El 11 de diciembre de 1999, el *Erika* envía señal de socorro al sufrir una fuerte escora, esa misma noche, aparecen grietas en el casco, a

primeras horas del día 12 se descubre el desprendimiento de una parte del chapado del casco, el barco es remolcado, finalmente se parte y, el día 13, se hunde a 40 millas de la costa; doce días después comienza a llegar la marea negra a las costas francesas. El barco queda hundido a 120 metros de profundidad, ha vertido unas 10.000 Ton. y quedan en sus bodegas más de 15.000. El *Prestige* lanzó llamada de socorro por fuerte escora el 13 de noviembre de 2002, poco después se verifica la existencia de una fuga de fuelóleo, el buque es remolcado de forma errática, seis días después se parte y se hunde a 130 millas sudoeste del Cabo Finisterre, quedando a 3.500 metros de profundidad. Se han vertido no menos de 20.000 Ton. y aún quedan en el casco más de 35.000 Ton. Ambos naufragaron en lugares en los que ya ha habido otros accidentes, en momentos de mal tiempo, frente a una costa de elevado valor ecológico, pesquero y turístico. Salvo que el *Erika* se hundió mucho antes, que las condiciones climatológicas eran mucho peores y que el vertido tardó más en llegar a la costa, ambos accidentes son similares. ¿Era entonces razonable tener previsto tal escenario en los planes de salvamento y lucha contra la contaminación?

Creemos que sí. Sin embargo, lo único que estaba previsto y que ha funcionado ha sido la cooperación internacional, en especial la ayuda de Francia (Marina francesa, Cedre, MeteoFrance...). En las demás cuestiones: ¿Qué hacer con el barco? ¿Cómo coordinar las tareas de limpieza? ¿Qué medios emplear? ¿Qué pasa con el fuelóleo en el mar?... Se ha actuado conforme las situaciones se iban produciendo; las explicaciones, justificaciones y excusas de nuestros gobernantes ponen de manifiesto, cuando menos, una falta muy grave de previsión.

Esta falta de previsión es aún más incomprensible cuando el pasado mes de julio el gobierno aprobó el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de Lucha Contra la Contaminación del Medio Marino (20002-2005, tercero de su clase), más aún cuando el objetivo final de ese plan era conseguir la mejora de la organización y coordinación de salvamento marítimo y de la lucha contra la contaminación, siguiendo los principios de claridad de competencias, coordinación en la acción y progresiva adecuación organizativa de procedimientos y terminología.

Más recientemente, el R. D. 1217/2002, de 22 de noviembre, determina la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo que preside el Ministro de Fomento. Más que ausencia de planes o infraestructura parece que nos encontramos con serias limitaciones e incompetencias de los existentes. Puede discutirse sobre si era conveniente o no alejar el barco de la costa, pero lo que no es admisible es que tal decisión se tomara sobre la marcha y como se hizo. Es aceptable que la magnitud de la tragedia y la adversidad climatológica desbordasen los medios previstos, pero no lo es el que no hubiera tales previsiones ni que las distintas administraciones del Estado no estuvieran coordinadas.

No obstante, sí que es necesario exigir algunas respuestas a preguntas importantes: ¿cómo van a contribuir el propietario de la carga y el del buque a reparar los daños producidos y a recuperar el fuelóleo que queda? A estas alturas, en el caso del *Erika*, la compañía propietaria del fuel (Total Fina) ya se había comprometido en la limpieza de la costa y en la extracción del fuel que quedaba en las bodegas. Y la pregunta fundamental a la hora de dirimir responsabilidades: ¿quién tomó la decisión de volver a acercarse al barco a la costa gallega el día 15 de noviembre, quién permitió que circulara paralelo a la costa gallega los días 15 y 16 y quién decidió mantener rumbo sureste hasta el momento del hundimiento el día 19?

### **Barcos subestándar y piratas del mar**

Frente al cruce de acusaciones entre políticos de distinto signo, todos parecen ponerse de acuerdo cuando se trata de culpar al propio capitán del barco, a las empresas petrolíferas, a los transportistas, a las sociedades de clasificación, y por ende a la omnipresente globalización y al capitalismo, por ser los últimos responsables de estas tragedias. Dicen unos y otros que estas empresas, buscando abaratar costes y maximizar beneficios, trabajan bajo medidas de seguridad inferiores a las exigidas. Es cierto que en algunas ocasiones, compañías petroleras, fletadoras, sociedades de clasificación o transportistas, más allá de su

justo beneficio, buscan operar en los límites del mercado y de la legalidad, aun sabiendo de las desastrosas consecuencias de su modo de proceder. Pero no es menos cierto que quien debe fijar las reglas del juego del mercado, desatiende el bien común en favor de los intereses comerciales de algunos. Los criterios de seguridad según el tipo de barco y los controles e inspecciones que deben seguir, tanto el barco como la carga, corresponden a las administraciones públicas, en este caso, a la UE.

Tras el accidente del *Erika*, la percepción del problema por parte de la Comisión Europea era clara: la opinión pública no está dispuesta a tolerar otro accidente de estas características. De forma eficiente y exhaustiva se puso a trabajar sobre el problema. Diversos estudios han salido de este trabajo; el resultado final: dos propuestas de directivas europeas y una propuesta de reglamento relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. Lamentablemente, y pese a la urgencia que, tras el accidente del *Erika*, se exigía para estas medidas, las directivas aún no han sido aprobadas, sí el reglamento, el cual merece un breve comentario.

El último documento de trabajo previo a la aprobación del reglamento data del 22 de junio de 2000. En este documento se propone: un calendario en el que se introduce, de forma progresiva, la prohibición de acceso a puertos o aguas interiores de la UE a petroleros de casco único, en el que se excluye explícitamente la posibilidad de aceptar, como alternativa al cumplimiento de esas normas, adaptaciones estructurales al buque, como la carga hidrostática equilibrada (tal y como se hace en EE UU desde el accidente del *Exxon Valdez*); un sistema diferenciado de tarifas portuarias y de practicajes a petroleros de doble casco y de casco único. Con este reglamento en vigor, el acceso del *Prestige* a las aguas comunitarias hubiera estado prohibido. A la vista de este borrador, el reglamento finalmente aprobado el 18 de febrero de 2002 y en vigor desde el 1 de septiembre de 2002 es decepcionante. En primer lugar, aumenta la edad de los buques que han de cumplir la normativa de doble casco de 23 a 30 años y retrasa la

entrada en vigor, *de facto*, hasta el 2003. Según este reglamento, tendremos buques como el *Prestige* hasta el 2006. ¿Cómo pueden resultar creíbles las medidas que ahora se sugieren cuando las que se acaban de aprobar, precisamente tras otro grave accidente, dicen lo contrario?

Peor aún, el nuevo reglamento elimina dos importantes contribuciones recogidas en el borrador del 22 de junio de 2000: se suprime el sistema de tarifas diferenciado según el tipo de buque y se acepta como doble casco las adaptaciones estructurales al buque como la carga hidrostática equilibrada. La propia UE reconoce que el régimen actual posee muchos puntos débiles. En primer lugar, el referido a la propiedad y prácticas de fletamiento; las compañías petroleras han prescindido en gran parte de sus flotas de petroleros y muchos armadores independientes han entrado en el mercado. Algo similar sucede con los fletadores, el carácter volátil del mercado se refleja en la preferencia creciente por contratos a corto plazo entre transportistas y fletadores. La competencia de precios es intensa y los pequeños operadores a bajo coste ganan cuota de mercado. En este contexto, los regímenes de inspección han de ser más estrictos; la responsabilidad del cumplimiento de la normativa internacional emanada de la Organización Marítima Internacional (OMI) recae en el Estado del pabellón y lamentablemente no todos los Estados son iguales y la OMI no posee poderes ejecutivos. La inspección y control de la estructura compete a las sociedades de clasificación, que son organizaciones privadas, que compiten por atraer clientes. En este contexto, la medida de la tarifa diferenciada nos parece efectiva, pues incide directamente sobre el comportamiento del mercado, independientemente de su extrema complejidad y oscuridad.

### **Ciencia para hacer política**

Merece la pena considerar de forma especial la lamentable imagen dada por el Comité Científico Asesor, como no podía ser menos, creado específicamente para esta ocasión. Parece que los políticos quieren dar cierto aire científico a lo que dicen y, viceversa, que algunos científicos

quieren dar un aire político a lo que hacen. El informe número 1, hecho público el día 10 de diciembre, no es más que un acto político, al que la ciencia no debería prestarse. En apenas dos páginas repiten los resultados obtenidos por el submarino *Nautile*, reproducen algunas medidas de densidad hechas por el CEDRE y proponen algunas actuaciones.

El mismo día, el CEDRE hizo público un informe científico, en el que se determinan, mediante medidas en varios laboratorios, sobre muestras tomadas del propio *Prestige* y muestras tomadas del mar algunos días después, los siguientes parámetros: densidad y viscosidad en función de la temperatura (desde 0 hasta 50 grados centígrados), distribución de alcanos en el fuel por cromatografía de gases, presencia de compuestos aromáticos y evolución de las propiedades de fuelóleo en el mar (pérdida de compuestos volátiles y mezcla con el agua). Además están llevando a cabo investigaciones sobre la persistencia del fuel en las rocas. Todo esto en colaboración con centros del CSIC de Barcelona, el CECID en Vigo y otras instituciones francesas. Una excelente muestra de cooperación internacional y una vergonzosa actuación política del Comité Científico Asesor.

Más allá de lo dicho hasta ahora, es necesario ubicar en su justa medida el accidente que ahora nos ocupa. Desde 1970, se estima que se han vertido al mar más de 5 millones de toneladas de hidrocarburos. De éstos, un 7% corresponden a vertidos desde petroleros; el 82% de estos vertidos son pequeños (no superan las 7 toneladas). La principal causa de vertido por un petrolero es el encallamiento (35%) seguido de las colisiones (29%) y las fisuras en el casco (13%, éste es el caso del *Prestige* y del *Erika*).

No podemos pues fijarnos sólo en las medidas de seguridad, los planes de prevención o la actuación de nuestros políticos. El uso que hacemos del petróleo es claramente insostenible a largo plazo. Hoy, que aún no experimentamos la escasez del crudo, es necesario exigir que se avance en la diversificación energética, en el consumo razonable y en la sustitución del uso del petróleo y derivados por otras fuentes energéticas a ser posible renovables. ■