

LA GLOBALIZACIÓN EN EL MAR. LA RESPONSABILIDAD POR DAÑOS. EL CASO DEL *PRESTIGE* (I)

Manuel TRIGO CHACÓN
Doctor en Derecho Internacional

El Derecho del Mar y las grandes potencias



El desastre del *Prestige*, acontecido en las costas gallegas, no fue el primero en la historia de la navegación de la segunda mitad del siglo XX y primera del XXI. Y podemos decir que la responsabilidad por daños no se ha conseguido, ni se conseguirá, debido a la globalización en el mar.

Lo que tenemos que comprender es que en el siglo XXI no puede seguir aplicándose una legislación basada, en gran parte, en principios de naturaleza colonial del XIX, remendados en algunas conferencias internacionales como las de 1958 y 1960 de La Haya, que trataron de regular la navegación internacional y las normas jurídicas aplicables de una forma amplia, pero también basada en las grandes libertades que ya eran reconocidas. Esta legislación es de raíz anglosajona y se basa en el principio de la máxima libertad de los mares, y era así porque la gran potencia colonial del siglo XIX, Inglaterra, necesitaba libertad de paso para el comercio internacional y para que su Marina, tanto mercante como de guerra, pudiese desplazarse libremente por todos los mares. Inglaterra procuró siempre contar con puntos de apoyo hacia las Indias orientales y hacia los territorios occidentales de América. Por eso intentó apoderarse de puertos en la costa francesa o de islas en las rutas marítimas internacionales, como fueron las islas del canal inglés cercanas a la costa de St. Maló, en la Bretaña francesa, que como sabemos son de soberanía británica. También intentó apoderarse por la fuerza de la plaza de La Coruña y de su puerto, siendo

rechazada por la población y por las fuerzas de la corona de España. Más hacia el sur lo hizo con Cádiz. Después de otro intento en Barcelona, el almirante Rook se apoderó de Gibraltar en 1704, mediante una conquista efectiva, que reguló el tratado de Utrecht diez años más tarde con la justificación de que apoyaba al archiduque Carlos en la lucha por la sucesión a la Corona de España. Con la misma estrategia se adueñó de Menorca. Más hacia Oriente, de Malta y de Chipre, donde todavía mantiene bases de operaciones que le permiten la arribada de su flota. El canal de Suez fue dominio y propiedad, hasta 1956, de una compañía anglofrancesa que era la propietaria de las acciones y que explotaba los derechos de paso. Cuando hubo que navegar alrededor de la costa de África, Inglaterra intentó tomar posiciones en el golfo de Guinea. Ocupó y permaneció años en Fernando Poo, en la Guinea española, ciudad a la que llamó Clarence. Al sur, la Ciudad del Cabo le sirvió también de apoyo. Las posesiones en Yemen y en la isla de San Diego, en el mar Índico, eran los puntos de paso que permitían a los navíos ingleses carbonear durante el siglo XIX y gran parte del siglo XX. Hacia el oeste ha tenido siempre un pacto de amistad con Portugal en sus escalas en las Azores, y mantiene en el centro de América latina el enclave de Belice en Honduras, amén de otros ejemplos al otro lado del Atlántico. Vemos pues cómo Inglaterra necesitaba una legislación de la navegación internacional enteramente liberal y ajustada a sus necesidades.

Los Estados Unidos suceden a Gran Bretaña como gran potencia y aplican una nueva figura jurídica, que es el arrendamiento de bases en territorio extranjero. Son bases que se establecen desde principios de siglo, cuando comienzan apoyando la independencia de Cuba contra España, apoderándose de Guantánamo y también de Puerto Rico como estado asociado. Al conseguir la secesión de Panamá del territorio de Colombia le aseguraron su independencia como país soberano en su constitución, a cambio de que se le concediesen diez millas a cada lado del canal de Panamá, que han explotado en su propio beneficio durante noventa y siete años, es decir, hasta el 31 de diciembre del año 2000, en que la aplicación del Convenio Carter-Torrijos devolvió el canal y la zona de soberanía a Panamá. A partir de la Segunda Guerra Mundial y con el comienzo de la Guerra Fría en 1947, los Estados Unidos arriendan bases en España, Alemania, Italia, Turquía, Oriente Medio y en gran número de islas del Pacífico, y proclaman la libertad de navegación, es decir, el derecho a que los buques naveguen libremente por los mares y atraviesen, también libremente, los estrechos internacionales, de los que podemos destacar cuatro: Gibraltar, el más importante, regulado por el tratado de Algeciras, que desde siempre ha mantenido la libertad de tránsito sin que hubiese ningún peaje ni derecho a favor de la corona de España; los estrechos daneses, que fueron propiedad de los reyes de Dinamarca, que exigían a los barcos un peaje según el tipo y tonelaje de la mercancía transportada; los estrechos turcos, dominados por la «Sublime Puerta», que fueron declarados libres por el

convenio de Montreaux, y el estrecho de Magallanes, de libre tránsito y difícil navegación.

A partir de 1960, cuando las Naciones Unidas declaran el derecho de los pueblos a disponer de sí mismos, empieza el gran proceso de descolonización en los continentes africano y asiático. En los años 70, con muchos de esos Estados ya independientes, se plantea una reclamación masiva para poder explotar los recursos naturales propios, entre ellos uno tan importante como la pesca, aunque estos nuevos Estados acceden a la independencia sin tener capacidad ni preparación ni tecnología para explotar muchos de dichos recursos. En este contexto han basado los Estados Unidos su política de tipo colonial económico, estableciendo empresas multinacionales que generan ingentes ingresos para beneficio de la industria, el comercio y la economía estadounidense. Inglaterra, en un segundo plano, realiza la misma política. Rusia, sin embargo, tiene dificultades en establecer un comercio marítimo internacional y en disponer de enclaves que le aseguren el apoyo a su flota pesquera, mercante y de guerra: tiene difícil acceso a los mares por el norte al encontrarse heladas sus aguas, difícil acceso por el Báltico al tener que atravesar los estrechos daneses y complicado por el sur, al no tener acceso al Mediterráneo si no es por los estrechos turcos. A pesar de ello, durante la Guerra Fría la URSS desafió, también en el mar, la hegemonía de los Estados Unidos, si bien no con los mismos resultados positivos que los del gran coloso norteamericano. Con el derrumbe soviético Rusia tuvo que replegarse a las fronteras de inicio de la Edad Moderna tras la independencia de las repúblicas asociadas en el sur de Asia y de los Estados satélites del este de Europa, cuya influencia y dominios político y económico les eran bastante costosos. Otro elemento significativo fue la imposibilidad soviética de seguir el tremendo avance tecnológico norteamericano en campos como el aeroespacial y el cibernético. Con lo que los Estados Unidos quedaron como única superpotencia a finales del siglo XX. China, un extenso país con una enorme población, se encuentra en un notable proceso de crecimiento, y aunque aún no supone una amenaza grave para ese control mundial que mantiene Estados Unidos, lo podría ser en un futuro no muy lejano.

La regulación marítima internacional

Refiriéndonos a la regulación del Derecho del Mar de forma más concreta, es hacia 1970 cuando en el seno de Naciones Unidas se pone de manifiesto la necesidad de una conferencia internacional que actualice la ambigua y dispersa legislación que existe sobre los mares y océanos, así como las libertades que han estado vigentes durante siglos. Para paliar la diferencia de posiciones entre los nuevos países emergentes del Tercer Mundo que han accedido a la independencia después de la descolonización, se convocó la Tercera Confe-

rencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Dicha conferencia, ambiciosa, trató de redactar un nuevo y auténtico Código del Derecho del Mar. La tarea fue ardua, y es fácil entenderlo simplemente por los once años que duró la conferencia hasta que, después de agotadoras sesiones de trabajo en distintas grandes capitales, se firmó en Jamaica, en Montego Bay, el 12 de diciembre de 1982. A lo largo de esta extensa conferencia, una de las más complejas organizadas por la ONU, se puso de manifiesto el enfrentamiento entre los intereses económicos de las grandes potencias y los de los nuevos Estados, empobrecidos, sin capacidad militar ni económica, que se agruparon formando lo que se conoció como el Grupo de los 77. Este grupo reivindicaba cosas tan elementales como que se pagase un canon por la captura o pesca de especies marinas en sus aguas territoriales, o incluso en su zona económica exclusiva, ya que éste era de los pocos recursos de los que podían vivir. Pidieron también que se respetasen las riquezas del subsuelo marino, que les pertenecía y sobre el que tenían derechos de soberanía, que fueron reconocidos en la conferencia. Algunos de esos Estados, como Perú y Ecuador, reclamaron que la soberanía de su mar territorial se extendiese a doscientas y trescientas millas de sus costas, para evitar que las poderosas flotas norteamericana y japonesa capturasen toda clase de especies en esos mares sin agotar las reservas de pescado de las costas de California o de otras costas del Pacífico. En definitiva, se puso una vez más de manifiesto el egoísmo de las grandes potencias frente a la reclamación de pequeños Estados, la mayoría de ellos subdesarrollados, que pretendían únicamente participar de las riquezas pesqueras en los mares adyacentes a sus costas o de la explotación de hidrocarburos y otros elementos, como los nódulos polimetálicos que se encuentran en los fondos marinos. En esta III Conferencia, en la que participaron unos ciento cincuenta Estados, se redactó un amplio Código de Derecho del Mar, que tuvo el rechazo final de Estados Unidos, al que no favorecía que su tecnología para explotar los océanos estuviese al servicio de otros. Pese a todo, la Convención sobre el Derecho del Mar, como se le llama abreviadamente, entró en vigor años después de la firma, cuando fue ratificado por más de sesenta Estados soberanos a lo largo de la década de 1980; también por España, que lo firmó en 1984. Estados Unidos introdujo importantes reservas y modificó todo lo concerniente a los fondos marinos y oceánicos. Es decir, no aceptó el capítulo referido a este tema.

A partir de 1982, por consiguiente, hay una tendencia a homogeneizar en todo el mundo la extensión del mar territorial, estableciéndolo en doce millas desde la línea de base interior. También se establece la zona económica exclusiva en doscientas millas desde esa misma línea de base interior de cada Estado ribereño. El mar territorial, como su propio nombre indica, es territorio del Estado ribereño, donde ejerce su soberanía a todos los efectos, incluso sobre la columna de aire que gravita sobre esas doce millas. Y ejerce también sus

derechos y soberanía sobre la zona económica exclusiva en todo lo concerniente a los recursos naturales, sean vivos o minerales. En el artículo 90 de la Convención se reconocen y establecen la libertad de navegación y el derecho de paso inocente, así como el derecho de paso en tránsito.

Un buque tiene siempre un puerto de matrícula y una bandera, la cual determina la nacionalidad del buque, como recoge el artículo 91 de la Convención. Pero la implantación del sistema de la bandera de conveniencia hizo que fuese prácticamente imposible determinar en un momento dado el verdadero propietario del buque, como fue el caso del *Prestige*.

La situación tan anómala y opaca que regula el Derecho del Mar se debe, por consiguiente, a unos antecedentes y prácticas que están originando un enorme perjuicio, no sólo a la mayoría de Estados subdesarrollados, sino a todos los Estados, de forma indiscriminada, afectando a toda la humanidad, reconocida ya como sujeto de Derecho Internacional e incluso como auténtica propietaria y destinataria de los recursos naturales marinos. Y es triste ver cómo por el afán desmedido de riqueza se está convirtiendo a las tres cuartas partes del globo terráqueo en un auténtico vertedero, plenamente contaminado. Y lo pagaremos caro.

Podemos decir que la catástrofe del *Prestige* fue una de las más graves de la historia de la navegación en cuanto a la contaminación por vertido de residuos petrolíferos pesados. La Tercera Convención del Derecho del Mar, a la que nos hemos referido ampliamente, trata de regular en su extenso articulado todo lo concerniente a estos vertidos y la necesidad de disponer de espacios donde pueda asegurarse que los trasvases de vertidos y residuos tóxicos no contaminen las aguas. Sin embargo, los logros son escasos porque el mar es muy grande, la vigilancia es difícil y resulta complicado el control y supervisión de las prácticas abusivas de armadores y propietarios sin escrúpulos y de entidades mercantiles opacas domiciliadas en paraísos fiscales de conveniencia, que realizan importantes negocios sin responsabilidad alguna cuando ocurre un desastre, como sucedió con el *Prestige*.

La responsabilidad por daños

La responsabilidad por daños en esa catástrofe sucedida el 13 de noviembre de 2002 en las costas gallegas, en espacios de soberanía española, será un trabajo arduo, si no imposible, debido a la enorme maraña de legislación nacional e internacional en la que se ve envuelta el caso. Los dueños del petrolero hundido son armadores griegos que tienen la propiedad de la entidad mercantil Mare Shipping Ink, que naturalmente es una sociedad opaca que puede pasar de unas manos a otras simplemente con el intercambio de las acciones al portador que justifican su registro. El registro que sigue esta compañía está en Monrovia, capital de Liberia, en esa zona del golfo de

Guinea tan empobrecida y desprotegida, lo que sumará dificultades para determinar el sujeto responsable de los daños originados. Como todo buque mercante, el *Prestige*, de bandera de conveniencia en Bahamas, tiene un seguro en Londres con la Mutual Insurance, cuyo montante de la póliza alcanza únicamente veinticinco millones de euros, que es la mínima cuantía en la que puede asegurarse un buque de las dimensiones de este petrolero de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Bruselas de 1969, firmado precisamente después de la tragedia del *Torrey Canion*, ocurrida frente a las costas francesas e inglesas y considerada como la primera catástrofe por daños de buques petroleros en los últimos cincuenta años. A título simplemente enunciativo podemos citar la tragedia del petrolero *Puerto Rican* cuando era remolcado fuera de las costas de California después de haber sufrido un incendio. O el caso del también petrolero *Pac Baroness*, hundido a doce millas de la costa californiana en 1987, o el del *Exxon Valdés*, encallado en uno de los canales de salida del puerto Valdés en Alaska, y cuyo armador era la compañía petrolífera Exxon, la mayor del mundo, que ocasionó un desastre ecológico sin precedentes y por el que los armadores tuvieron que indemnizar al Gobierno de los Estados Unidos por los daños originados con una cifra inmensa. En el caso del *Erika*, frente a las costas de Francia, no fue tan fácil determinar la indemnización, como tampoco lo fue en el del *Mar Egeo*, incendiado y hundido frente a la Torre de Hércules, en La Coruña. Y así otros muchos casos, en los que la determinación de responsabilidades ha sido prácticamente imposible, por lo que la única cantidad de la que se han podido resarcir los Estados afectados ha sido la correspondiente al Seguro Internacional Marítimo, muy inferior a la cuantía por los daños causados.

Para tener una idea de lo que significan las banderas de conveniencia, algo insólito en la época en la que vivimos, hay que resaltar que la República de Liberia, con una población y un territorio ínfimos, tiene una flota mercante de más de mil navíos, únicamente superada por la República de Panamá, con 1.566 buques inscritos en su registro marítimo. Pero todavía es más paradójico que los registros de buques de estos Estados puedan tener oficinas en Nueva York o en Londres, donde son gestionados por una compañías domiciliadas en cualquier pequeño Estado. En definitiva, un montaje mercantil de absoluta opacidad, que permite hacer grandes negocios sin que nadie responda de los daños que puedan originarse. Ni en Libia ni en Panamá ni en Malta ni en Bahamas, ni en ninguno de estos pequeños Estados que admiten buques concediéndoles bandera de conveniencia, hay inspectores que revisen o inspeccionen de forma conveniente los buques abanderados en ellos.

Esta nueva clase de «piratería» —que no es tan nueva, porque lleva ya decenios practicándose— hace también posible que sea el país que abandera el buque el que tenga competencias para las relaciones laborales de la tripulación, es decir, los marineros de estos buques se rigen por las leyes del país de



la bandera, se acogen a la Seguridad Social —si es que la tienen— de dicho país y reciben el salario mínimo como empleados que estuviesen trabajando en él. De esa forma, tanto Liberia como Bahamas, Panamá, Danautú, San Vicente o la isla de Granada, y otros enclaves repartidos por todo el mundo, entre ellos Gibraltar, han creado registros marítimos y han ratificado los convenios internacionales de la Organización Marítima Internacional sobre seguridad y derechos laborales. Pero éstos no se cumplen porque no hay una inspección de las tripulaciones, ni en esos Estados hay una Seguridad Social rigurosa. En el caso del *Prestige*, la tripulación, compuesta mayoritariamente por filipinos que seguramente habían sido contratados escasas semanas antes, puesto que el buque se encontraba varado en un puerto ruso, no tendrían ni siquiera la condición de obreros o marinos preparados mínimamente para la navegación internacional. Por ello abandonaron el barco aterrorizados, ya que no sabían manejar ni una manguera contra incendios ni llevar a cabo una maniobra de atraque. Hay que tener en cuenta que un barco tiene pabellón de conveniencia cuando la empresa propietaria del buque reside en un país distinto del de la bandera que enarbola. Naturalmente, las gigantescas compañías petrolíferas se han ido deshaciendo de sus propias flotas y alquilan barcos al mejor postor para el trasiego de petróleo pesado o de gasolinas de cualquier tipo. Ello es en razón del coste que supondría a una compañía petrolífera

norteamericana, inglesa o española tener buques propios con una tripulación que cobraría diez veces más de lo que cobran las de países del Tercer Mundo, lo que haría que se encareciesen los fletes.

El caso del *Prestige* y otros

En el caso del *Prestige*, el empresario ruso que fletó el buque a la compañía armadora lo hizo para un solo viaje y para el transporte de setenta mil toneladas de fuel pesado, con alto contenido en azufre, que es el que se usa precisamente como combustible de los buques mercantes. Es lo que se llama «bunker C», que se suministra en las terminales de los puertos donde acostumbran a repostar los barcos que frecuentan rutas internacionales. En España, quizá los más grandes puertos de este tipo sean el de Las Palmas de Gran Canaria y el de Tenerife, donde fondean miles de buques al año simplemente para tomar combustible. Este negocio viene siendo últimamente ejercido de una forma bastante más sucia y mafiosa por enclaves como el de Gibraltar, en cuya bahía se sitúa un petrolero de gran tonelaje que puede contener en sus tanques cien o ciento cincuenta mil toneladas y que va suministrando a otros barcos que se abarloan a su costado y trasladan el fuel para continuar su ruta de navegación. Esto supone una feroz competencia porque los derechos que se pagan en estos puertos o áreas de conveniencia —como es la bahía de Gibraltar, que no está sometida a la soberanía española, sino compartida con la inglesa, pero siendo regulado el suministro de fuel pesado por las leyes gibraltareñas— hacen que sea más barato fondear frente a Gibraltar y Algeciras, suministrar fuel pesado y continuar la navegación.

En el caso del *Prestige*, el fletador de nacionalidad rusa Mijail Fiedman tenía la intención de llevar esas setenta mil toneladas a uno de estos puertos de conveniencia, precisamente Gibraltar, para venderlo a otros buques que fondeasen para repostar. La compañía propietaria de la mercancía, la Crown Resources, con sede en Zug, pequeña localidad suiza donde se mantiene un gran secreto mercantil y bancario, puede verse fuera de toda responsabilidad porque alegará que únicamente ha fletado un buque que ha sufrido una avería en alta mar o en aguas territoriales españolas, y por consiguiente es responsable sólo en la cuantía en que esté asegurada la nave o la mercancía que transporta.

En definitiva, es necesario resaltar que ni Estados Unidos ni la Unión Europea están dispuestos a enfrentarse con los grandes capitales internacionales, ni con el poder de las multinacionales del petróleo, las cuales tienen una influencia decisiva en la política de los gobiernos de los países en que actúan. El gran negocio se incrementa no solamente fletando barcos viejos, monocascos, para transportar lo que sea, incluso productos peligrosos o contaminantes, sino pagando a los tripulantes salarios de miseria, ya que la mayoría de ellos son asiáticos, centroamericanos, o incluso africanos, que no tienen la menor

cualificación como marineros y, en caso de peligro o de avería, carecen de la mínima preparación. La oficialidad suele ser griega en gran número, aunque hay también muchos noruegos y españoles; pero ése es un mundo diferente y poco pueden hacer en situaciones de emergencia. Las tripulaciones se pasan meses en el mar, y los pobres marineros enrolados, procedentes en muchos casos del medio rural, vuelven a sus casas con seis u ocho meses de salario, que traducido a dólares supone una cantidad importante en sus pobres países. Sería deseable que los sindicatos internacionales interviniesen y obligasen al pago de salarios según la empresa armadora, el tonelaje y la mercancía que transportan. Pero nada de esto se hace, y la degradación de la Marina mercante en todo el mundo va en aumento.

Pero no sólo los petroleros y los buques que transportan mercancías peligrosas llevan estas tripulaciones de gente inexperta; también los cruceros de recreo que se anuncian por el Mediterráneo y por el Caribe tienen tripulaciones de la misma procedencia asiática, centroamericana e incluso africana para los servicios de a bordo. Podrá pensarse que un crucero de recreo no supone ningún peligro. Efectivamente, no; pero en el supuesto de un abordaje, una colisión o cualquier situación de emergencia, veríamos cómo el salvamento se haría más difícil al no disponerse de las tripulaciones idóneas para asistir a ochocientos o novecientos pasajeros —a veces dos mil o dos mil quinientos, como ocurre en los buques de la Royal Caribbean—.

De otro lado, es preciso comentar cómo se establece algo tan conocido como la responsabilidad por daños. Y habría que preguntarse en primer lugar cuál es el juez o tribunal competente, qué leyes son las aplicables y a quién se puede demandar. Éste es el nudo gordiano de la responsabilidad por daños en un naufragio como el del *Prestige*, y mucho nos tememos que, conforme a la actual legislación de Derecho Internacional Privado y Público, difícilmente se pueda determinar quiénes son los responsables finales de esta tragedia y las posibilidades de cobrar los daños causados, aduciendo la falta de solvencia. La bandera de conveniencia del *Prestige* era de Bahamas; la sociedad armadora del dueño del buque, la Mare Shipping Ink, es una compañía registrada nada menos que en Monrovia, en la República de Liberia, un pobre país africano que se fundó a finales del siglo XIX; la solvencia de la London Mutual Insurance está reconocida, pero su póliza de seguro alcanza únicamente los veinticinco millones de euros y no se le puede reclamar ninguna cantidad por encima de esta cifra; y la solvencia del armador de nacionalidad rusa Mijail Friedman se ampara en una entidad mercantil denominada Crown Resources, domiciliada en una localidad suiza y rodeada por la opacidad de esta sociedad mercantil, cuyas acciones, posiblemente al portador, ya estén en otras manos, por lo que habría que probar su titularidad. Toda esta cadena de «piratería legal», que se ampara en un Derecho del Mar completamente superado por el tráfico internacional y amparado en una telaraña de disposiciones que le son favorables, harán muy difícil determi-

nar la responsabilidad de las personas físicas y jurídicas culpables de esta tragedia ecológica, social y económica en una de las más importantes regiones europeas en cuanto a producción y aprovechamiento de los productos del mar como es Galicia.

Existe otro factor en esta catástrofe marítima que ha sido discutido pero no suficientemente analizado. Se estudió intensamente si era más conveniente conducir el buque a puerto o a un resguardo seguro, bien una ría con calado suficiente, una rada o al socaire de alguna isla, para proceder a su reparación o al trasvase de la carga de fuel. El asunto era de gran complejidad técnica y, si a primera vista podía parecer claro que la decisión acertada era remolcarlo y alejarlo de la costa, no está tan claro si debía haberse hecho así de inmediato, ni el porqué de un rumbo primero y luego otro.

Se ha debatido sobre las variaciones en el rumbo del *Prestige* desde que llegó el 13 de noviembre procedente del canal de la Mancha y un golpe de mar abrió una vía de agua en su costado. En esos momentos se encontraba justo en el mar territorial español, a la altura del cabo Touriñán y del cabo Finisterre, es decir, lo que se conoce como «Costa de la Muerte» por la gran cantidad de naufragios que se han dado en esa zona, donde las corrientes son fuertes, la mar es brava y el oleaje alcanza frecuentemente seis o siete metros de altura. Pues bien, al día siguiente el buque fue aproximado a la costa por el remolcador *Ría de Vigo*, cuyo dueño y empresario también lo tiene registrado en países de conveniencia, y que pese a tener un contrato de arrendamiento con el Ministerio de Fomento no siguió las instrucciones de éste y lo acercó todavía más a la costa española, en concreto hacia la ría de Corme y Laxe. A muy escasa distancia, se le obligó al buque a virar y tomar rumbo norte, es decir, hacia la dirección en que las corrientes marítimas llegan a las islas británicas, y mucho sospechamos que tanto Gran Bretaña como Irlanda se opusieron a que el buque entrase en su zona económica exclusiva de doscientas millas. No está claro el porqué de ese cambio de rumbo entre el 14 y el 15 de noviembre de 2002. Después de un día de navegación en el que se había conseguido estabilizar el barco mediante el llenado de uno de los tanques laterales, el buque navegó con dificultades y el capitán se vio obligado a poner en marcha las máquinas para darle mayor impulso y tomar un rumbo sur, entre los días 15 y 16 de noviembre, con la idea de llegar a algún puerto de la costa oeste de África. Eso era imposible, porque el buque no estaba en absoluto posibilitado para una travesía de varios días hasta dicha costa, teniendo que atravesar además la zona económica exclusiva de Portugal, que avisó a las autoridades españolas que no permitiría que el buque entrase en aguas bajo su competencia, ni atravesando la zona económica exclusiva, ni mucho menos acercándose al mar territorial de Portugal. Se le prohibieron los derechos de paso y de tránsito porque las condiciones de navegación no eran las normales de un buque, sino que se trataba de una situación de verdadera emergencia en la que el buque podía partirse tarde o temprano —más bien pronto que tarde

como es frecuente en estos casos—, debido a las tensiones de las cargas que soportaba y a ir prácticamente sumergido, como si fuese un submarino, con el castillo de popa emergiendo en la mar e imposibilitando en gran medida navegar e incluso mantenerse a flote. En consecuencia, el buque tenía necesariamente que partirse por el centro, como ocurre con la mayoría de los petroleros que superan las cincuenta mil toneladas y que son monocascos, y hundirse inmediatamente en dos partes, proa y popa, cada una con sus tanques llenos de fuel pesado.

Finalmente, las autoridades españolas tuvieron que obligar al buque a alejarse hacia las grandes profundidades del Atlántico que frecuentemente sirven de cementerio para productos tóxicos, barriles de desechos radiactivos y otras suciedades de la tecnología contemporánea.

La otra posibilidad que ha sido discutida y que nunca se llevó a efecto, porque no había precedentes, era la de acercar el buque a un lugar abrigado de la costa para intentar trasvasar el fuel, evitando los vertidos y la posible reparación del buque. Esta medida está contemplada en el artículo 226 de la Tercera Conferencia del Derecho del Mar, en el apartado 1C, en el que se dice: «Sin perjuicio de las reglas y estándares internacionales aplicables relativos a la navegabilidad de los buques, se podrá denegar la liberación de un buque o supeditarla al requisito de que se dirija al astillero de reparaciones apropiado más próximo, cuando entrañe un riesgo excesivo de daño al medio marino. En caso de que la liberación haya sido denegada o se haya supeditado a determinados requisitos, se informará sin dilación al Estado del Pabellón, el cuál podrá procurar la liberación del buque de conformidad con lo dispuesto en la parte quince».

Nada de eso se tuvo en cuenta, ni se pensó en ninguna de esas posibilidades, debido quizá a que no había precedentes. El *Exxon Valdés* en Alaska fue un asunto enteramente interno de los Estados Unidos, porque la región, el mar territorial, el canal donde encalló el buque, el abanderamiento y el armador eran del mismo país y nacionalidad, y quedó como una cuestión interna. En otros casos que hemos mencionado se ha procurado alejar el buque de la costa y del mar territorial por el que se encontraba en tránsito. Ésa fue, quizá, la razón que movió a las autoridades españolas a decidirse por su alejamiento, ante la incertidumbre, dificultad y riesgo que podría entrañar llevarlo a resguardo de alguna ría, rada o puerto y trasvasar con mayor facilidad la carga contaminante. El hecho cierto es que terceros países podrían pedir responsabilidades al Estado español por no haber prestado la ayuda necesaria al buque en el momento en que un golpe de mar abrió una vía de agua en un costado. En este sentido, la fiscalía de Brest en Francia abrió una investigación para conocer los intereses franceses afectados por la contaminación, recogiendo denuncias de algunas cofradías de pescadores, como la de los ostricultores de la bahía de Arcachón, donde se cultivan ostras en gran cantidad y de prestigio internacional reconocido.

Al intervenir un despacho de abogados de Londres especializado en litigios marítimos, como es el estudio de abogados Ink and Co, de los más prestigiosos y reconocidos de la ciudad, creemos que va a ser difícil para España conseguir aclarar las responsabilidades por parte de los causantes de la tragedia, porque es posible que se emplee la legislación de Derecho Internacional Marítimo vigente y el mencionado artículo 226 1C precisamente en contra del Estado español, imputándole falta de auxilio al buque siniestrado. Habrá que conocer también cuál es el derecho aplicable para la solución de las controversias que se presentan en este complejo asunto del *Prestige*. Es decir, dentro del arreglo pacífico que preconiza la legislación marítima internacional en vigor, hay que determinar cuál es el derecho aplicable y a qué tribunales corresponde intervenir en la aplicación de las normas, tanto del derecho del Estado como del derecho internacional. A este respecto hay que tener en cuenta que el siniestro se produce dentro del mar territorial español cuando está ejercitando un derecho internacionalmente reconocido, como es el de Paso Inocente. La controversia entre las órdenes del capitán, máxima autoridad a bordo, las autoridades marítimas españolas, que indudablemente tienen también competencia en este complejo asunto, y las normas de Derecho del Mar, tienen que conciliarse. En principio está claro que el derecho aplicable es el del Estado español, puesto que el hecho se produce en el mar territorial español, pero ese derecho está supeditado al derecho internacional, como reconoce la Constitución Española en sus Artículos 93 al 96. Por consiguiente, es preciso armonizar las normas de ambos derechos, y en este sentido la legislación internacional sobre contaminación por hidrocarburos vertidos en el mar es enormemente extensa y excede las posibilidades de análisis de este artículo, si bien es necesario aclarar que se procura por todos los medios evitar siempre la contaminación y hacer responsables a los Estados y a los armadores de los perjuicios que puedan causarse. Lo trágico es que cuando no hay solvencia de los Estados ni de los armadores difícilmente puede resarcirse nadie del mal causado.

También dentro de esta búsqueda de responsabilidades y competencias hay que mencionar cuál es el órgano jurisdiccional, es decir, qué tribunal resulta competente para determinar las responsabilidades por los daños causados. En un primer momento interviene el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Corcubión, en razón de la proximidad del hecho. Pero volviendo a la realidad de la primacía del derecho internacional sobre el derecho interno, tendríamos que analizar cómo se regula la solución jurisdiccional de las controversias en el texto de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y que está recogido en la parte quince, artículo 279 y siguientes, hasta el 299, en los que priva no solamente la solución pacífica de las controversias, sino también otras actuaciones, como son: los acuerdos generales y regionales en cuanto a asuntos de conciliación entre las partes afectadas, la elección del procedimiento más idóneo y el sometimiento a un determinado tribunal. Se mencionan cuatro tribunales en el artículo 287:

- El Tribunal Internacional del Derecho del Mar, constituido de conformidad con el anexo VI de esta Convención.
- La Corte Internacional de Justicia de La Haya.
- Un Tribunal constituido de conformidad con el Anexo 7, que sería un Tribunal Arbitral.
- Un Tribunal Arbitral especial constituido de conformidad con el Anexo 8 para una o varias categorías de controversias que se especifican, y que en este caso aparecen.

Entendemos que el Tribunal Internacional del Derecho del Mar tiene sus ventajas al poder ser llamadas y demandadas personas físicas y jurídicas. También las tiene la Corte Internacional de Justicia de La Haya, única ante la que pueden ser demandados los Estados. Naturalmente, la solvencia de los Estados es en estos casos superior a la de las personas físicas y jurídicas, por lo que cabría esperarse, en aras de una mejor aclaración de los hechos y responsabilidades, que cualquier Tribunal de Francia o España transfiriese sus competencias y se aceptase por las partes implicadas la jurisdicción del Tribunal Internacional de Justicia de La Haya, que sentaría una nueva jurisprudencia a tener en cuenta en los casos de daños originados por contaminación tan grave como la producida por el naufragio del *Prestige*, y si de la información pericial a nivel internacional se dedujera que lo más aconsejable era, en efecto, desplazar el buque hacia aguas internacionales en lugar de acercarlo a un lugar seguro en la costa. El problema es que los Estados se tienen que poner de acuerdo para aceptar la jurisdicción del Tribunal Internacional de La Haya y obligarse al cumplimiento de la sentencia que pudiera dictarse. Son muchos los casos en los que no han podido ejecutarse sentencias dictadas por él porque a los Estados soberanos difícilmente se les puede embargar u obligar al pago de indemnizaciones mediante la ejecución expresa. Pero lo mismo ocurriría en el caso en que interviniese el propio Tribunal del Derecho del Mar, que puede citar a personas físicas o jurídicas inculpadas en el siniestro, pero cuya ejecución de sentencia sería igualmente inviable. En esta misma línea resultará imposible de ejecución cualquier resolución o sentencia del Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Corcubión, o de la Fiscalía de Brest, que ha abierto una vía de investigación judicial para determinar responsabilidades. En definitiva, muchas leyes, muchos intereses en juego, pero poca efectividad. El hecho es que el Estado español tendrá que soportar el coste de todo el desastre, como lo soportará el Estado francés, y que ello pueda servir únicamente de antecedente y de ejemplo para tratar de evitar otros desastres mayores. El Juzgado de Corcubión, como no podía ser de otra manera, exoneró a las autoridades portuarias de La Coruña y al director general de la Marina Mercante, y no pudo inculpar a ningún armador del buque.

Los peligros de la globalización

El derecho de los Estados, como el Derecho Internacional, no puede cambiarse tan rápidamente ni improvisarse. Debido a los tremendos cambios sufridos en la sociedad, el Derecho Internacional se encuentra obsoleto, pudiéndose observar la desorientación de la Organización de las Naciones Unidas y la gran crisis económica y social originada por la acelerada globalización y que puede llevar a la ruina de grandes masas de población y a la opulencia de unas minorías de esa misma población.

Esa acelerada globalización tiene una matriz económica que se debe al auge y consolidación de los grandes señores del comercio y las finanzas internacionales, que contemplan hoy día el planeta como un campo de libre actuación en todos los Estados de la tierra a través de ese principio que se conoce como globalización, y que no es otra cosa que la lucha y la supervivencia de los más fuertes sobre los más débiles. Así pues, en este esquema de la globalización, las áreas petrolíferas, donde se encuentran localizadas las grandes reservas, son las que inmediatamente requieren el control de sus riquezas para la explotación que estimen más conveniente para sus intereses, puesto que en definitiva, como ya dije en un artículo publicado hace treinta años titulado «La estrategia del petróleo», es éste la sangre que mueve hoy el mundo, y es necesario disponer del oro negro en cantidades suficientes. Sin petróleo los Estados morirían, languidecerían como ocurre con el cuerpo humano, que moriría si no fluyese la sangre por sus venas. Por consiguiente, no debe extrañarnos esa feroz lucha que ha promovido la globalización por tener asegurada una parte de ese flujo tan esencial que es el petróleo. Su transporte sólo puede realizarse por mar, y por mar circulan cientos y cientos de miles de millones de toneladas cada año. Se impone una nueva legislación para el transporte de petróleos pesados en buques de doble casco; se imponen unos seguros para los fletamentos superiores a los existentes, y se impone que desaparezcan los países con bandera de conveniencia, que tanto están proliferando. Se impone también actualizar el Derecho del Mar a unas realidades más concretas para que los recursos marinos beneficien a todos los países, porque el mar y su enorme riqueza son patrimonio de la Humanidad.

Pero hay grandes países que no aceptan estas premisas; para los que resultaría costoso respetar unas normas internacionales que irían en contra de su beneficiosa política exterior, por lo que son escasas las posibilidades de que se regule más solidariamente en beneficio de los intereses de todos los pueblos del planeta.

La globalización mal entendida puede hacer aún mayor la diferencia entre países pobres y ricos. Y en ningún espacio del Derecho Internacional es tan manifiesto el perjuicio de la globalización como en los espacios marítimos, ya que hace difícil cualquier cambio en el sector del transporte marítimo. Se han ido rebajando costes, y ya el Colegio de la Marina Mercante española ha

denunciado que existe una progresiva reducción de plantillas en la mayoría de los buques para abaratar los costes. Ello supone que un petrolero que debería tener 50 tripulantes lleve 25 ó 30 sin la cualificación necesaria, y además percibiendo sueldos miserables. En el transporte marítimo internacional, que supone el 50 por 100 del tráfico de mercancías en el mundo, se están abaratando costes de una forma alarmante en cumplimiento de los principios de la globalización. Así, la mayoría de los buques llevan cargas en contenedores cuya procedencia, destino y contenido se desconocen en muchos casos. El tráfico internacional de mercancías por mar es el que menor control y vigilancia tiene en todo el mundo, y no es difícil imaginar que una gran parte de ese tráfico, que aprovecha la globalización para prácticas odiosas, está referida al armamento que circula libremente de unos países a otros para servir a los señores de la guerra y para facilitar y hacer el trabajo sucio en determinadas áreas geográficas a las empresas multinacionales y a los grupos económicos de presión. El transporte marítimo internacional reviste las características de una nueva «piratería», basada en banderas de conveniencia, en armadores sin escrúpulos, en fletadores que procuran el negocio fácil y rápido y en el trasiego de toda clase de mercancías por puertos, zonas francas o en alta mar, realizando negocios fabulosos. Es bien conocido que en épocas de crisis los petroleros, con su enorme carga, de hasta trescientas mil toneladas, son vendidos sucesivamente en alta mar a unos y otros mercaderes del petróleo, que simplemente con un correo electrónico y con determinadas claves compran y venden al mejor postor. Esta regulación, consecuencia de la globalización, está llegando a unos extremos de peligrosidad insospechados y difícilmente va a poderse parar el fenómeno en el que intervienen no sólo Estados, sino corporaciones multinacionales o grupos de intereses económicos que no están dispuestos a ceder el privilegio que supone esa aldea global en la que han convertido el mundo entero.

Mucho tememos que la tragedia del *Prestige*, y otras anteriores y posteriores, no sea suficiente para una regulación del Derecho del Mar y del Derecho Internacional más acorde con la necesaria solidaridad que debería prevalecer en el siglo XXI.

