

# PAN DE BARCOS, VENENO DE PECES, PÓLVORA DE MARES: EL PETRÓLEO

## VENENO DE PECES (II PARTE)

Manuel MAESTRO  
Presidente de la Fundación  
Letras del Mar

*Pero el mar... Alto mar sucio de gasolina,  
de petróleo escondido bajo la bajamar.*

Bakú.

### **Botella de cristal, bala de cañón**



ISTO desde el espacio, el mar sigue siendo un fantástico telón azul que cubre las tres cuartas partes de nuestro planeta, a la vez que oculta grandes misterios dispersos en sus tan inmensas como descuidadas fronteras: por un lado, tenemos que más del 90 por 100 de la biomasa se encuentra en sus entrañas; y de otro, nos encontramos con que el 40 por 100 de la población mundial vive a sus orillas, vertiendo anualmente a sus aguas, con la colaboración de los miles de buques que lo transitan, 21 millones de barriles de petróleo. Las míticas botellas conteniendo un mensaje, que viajan de un confín a otro de los mares, son un claro exponente de lo que puede ocurrir con los residuos de petróleo: que como los recipientes de cristal pueden viajar de una orilla a otra, lo que complica sobremanera el control de vertidos y la determinación de responsabilidades.

El mar es tan grandioso que nadie podía atribuirse lo inabarcable, hasta que en el siglo XVIII la teoría de Bynkershoek hizo entender que la soberanía del Estado se extendía hasta donde alcanzara la bala de un cañón, o sea a las tres millas que, al parecer, nuestra Real Cédula de 17 de diciembre de 1760



Botella al mar.

convirtió en seis. Con posterioridad, a partir de 1930 el Derecho del Mar, bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones, siguió una auténtica revolución en la que se pretendió efectuar su codificación, manejándose la conveniencia de aumentar el espacio para evitar depredaciones y prácticas abusivas. Luego, en 1945, Estados Unidos hizo públicas dos declaraciones sobre la puesta en jurisdicción y control nacional de los recursos naturales del suelo y el subsuelo y del lecho marítimo de la plataforma continental, lo que dio lugar a una generalización de posturas. España, durante la dilatada elaboración

del Convenio de Montego Bay entre 1967 y 1982, adoptó dos decisiones importantes sobre este tema: por Ley de 4 de enero de 1977 extendió su mar territorial a 12 millas, y al año siguiente, por Ley de 20 de febrero de 1978 reguló su Zona Económica Exclusiva como una zona marítima que se extiende desde el límite del mar territorial español hasta una distancia de 200 millas náuticas.

Por último, el 20 de diciembre de 1996 España ratifica el Convenio de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982, que significa la pieza jurídica convencional de mayor alcance sobre el Derecho del Mar, facultando a todo Estado para el establecimiento de un mar territorial de 12 millas, a través del que se faculta la utilización del derecho de paso inocente y el límite de las 200 millas de Zona Económica Exclusiva, con sus derechos, jurisdicción y deberes, definiendo asimismo la plataforma continental y estableciendo medidas de protección y preservación del medio marino para prevenir, reducir y controlar la contaminación del mismo.

### **De las vacas locas a las merluzas cabreás**

La contaminación es un proceso complejo, que modifica el equilibrio natural del mar, y es susceptible tanto de poner en peligro la salud humana como de anular los recursos vivos, flora y fauna marinas. Las descargas accidentales

de petróleo son una causa importante de contaminación marina: se calcula que, anualmente, son vertidos en los océanos unos tres millones de toneladas de hidrocarburos, de los que un 10 por 100 procede de pérdidas o derrames de los barcos, un 80 por 100 de los desperdicios de poblaciones y actividades industriales, independientemente de los grandes desastres.

La OMI y las Naciones Unidas han desarrollado una serie de medidas para frenar este fenómeno. El Convenio para Prevenir la Contaminación por los Buques, conocido por MARPOL, supuso una reducción apreciable de la contaminación operativa de los barcos, sirviendo de medida mentalizadora para cumplir con más rigor las normas internacionales, mientras que en muchas naciones siguen sin control los vertidos al mar desde tierra. También se han reducido los residuos oleosos procedentes de la limpieza de los tanques o del deslastre de los petroleros y achique de las sentinas en el mar.

La contaminación derivada de causas accidentales, tales como colisiones, varadas, abordajes, incendios o explosiones, es impredecible y difícil de controlar en mar abierto como consecuencia del viento, olas y corrientes marinas, que dan lugar a las conocidas como mareas negras, de consecuencias nefastas en los ecosistemas y con altos costes económicos para restaurar el medio ambiente a su estado original. La contaminación por crudo es especialmente dañina para los animales de superficie, como las aves marinas, pero



Marea negra.

## TEMAS GENERALES

también para los peces. En la costa, los corales, marismas y manglares son muy vulnerables, así como las piscifactorías, las playas y centros recreativos. Cuando se contaminan las playas por petróleo se requiere al menos un año para su recuperación, si se cuenta con fuerte oleaje y corrientes; en caso contrario, el proceso de limpieza lleva más tiempo; estuarios y marismas sufren mayor daño y su limpieza es sumamente complicada. La cuantía del impacto viene determinada por el volumen y tipo de carburante derramado, el clima, el estado de la mar, la época del año y el cuerpo de agua donde esto ocurre. Se estima que una de las causas más importantes de los accidentes de esta clase se debe a los errores humanos, consecuencia de la falta de profesionalidad, fatiga y tensión laboral. Ahora, además, gran número de buques monocasco pasan al desguace, lo que alerta al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI por los problemas contaminantes que acarrea esta operación, fundamentalmente en países poco rigurosos en estos cometidos.

### Quien contamina paga

Partiendo del caso más reciente del *Prestige*, si echamos la vista atrás, tenemos un auténtico rosario de grandes catástrofes, que comienzan en 1967 con el *Torrey Canyon*, siniestro que, por primera vez, hizo saltar las alarmas entre todas las partes implicadas en el problema; aunque éstas volvieron a saltar una y otra vez, con una periodicidad y magnitud tan recurrente como creciente: *Polycommander*, *Amoco Cádiz*, *Castillo de Bellver*, *Exxon Valdez*, *Urquiola*, *Erika* o *Mar Egeo* son los nombres de buques más tristemente familiares, sobre todo para los habitantes de nuestras costas gallegas.

Pero los mitos y leyendas de todos los pueblos, así como la historia de la humanidad, nos repiten constantemente que el progreso tiene un precio que hay que pagar siempre: la contaminación y los daños que produce son consecuencia del desarrollo industrial. El aire y el agua cruzan las fronteras nacionales, y las mareas negras afectan a muchos países. La contaminación, tanto en el presente y futuro como en el pasado, representa y ha representado un motivo de preocupación para gobernantes, magistrados y legisladores. En el Reino Unido, las primeras leyes relativas a la calidad de las aguas fueron votadas en 1388, y en Londres fue ejecutado un hombre por haber producido excesivo humo al quemar carbón. Pero ningún aspecto de la contaminación ha sido tan desagradable en sus manifestaciones físicas, tan impresionante a causa de los daños inmediatos y evidentes y tan rápidamente tratado, desde el punto de vista nacional e internacional, como el petróleo.

Las extraordinarias consecuencias económicas que pueden llegar a representar los daños ambientales y las graves responsabilidades que pueden derivarse de un uso abusivo de los recursos del planeta han llevado a los Estados a bloquear la mayoría de los intentos de desarrollar el Derecho Internacional en

Hundimiento del *Urquiola*.

la materia. Sin embargo, con el esbozo del principio de que quien contamina paga, se comienza a considerar la obligación, aunque en la práctica no siempre paga el que contamina. La Responsabilidad en el Derecho Internacional puede clasificarse tanto en la responsabilidad por la comisión de un acto prohibido como por la realización de actos no prohibidos por el mismo. En el primero de los casos se aplica el principio según el cual dicha violación acarrea la obligación de reparar. En el segundo, es el Estado el que asume una responsabilidad objetiva por los daños que su accionar pudiera ocasionar en zonas situadas fuera de su jurisdicción, debido a que la mayoría de las normas jurídicas en materia medioambiental son meras declaraciones, que necesitan una posterior legislación, siendo necesario que se encuentren amparadas por el establecimiento de una garantía extraordinaria. En la práctica resulta extremadamente difícil la prueba de la responsabilidad, ya que en muchas ocasiones la contaminación se disemina o sus efectos se sienten mucho después de ocurrir el siniestro.

Actualmente están vigentes el Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992, CLC 92, y el del mismo año por el que se implementa la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, FUND 92, en vigor en España desde 1996. Ambos han



sido suscritos por más de cincuenta países, pero no por los Estados Unidos, que mantienen su Oil Pollution Act de 1990.

El CLC 92 canaliza la responsabilidad al propietario registrado del buque y los clubes P&I, aseguradores del mismo, hasta unos determinados límites monetarios, siendo obligatoria esta cobertura para el despacho de la nave. La responsabilidad es objetiva, sin culpa, con un límite en 2003 de 90.000.000 de DEG (derechos especiales de giro, unos 1,4 millones de dólares).

El FUND 92 establece una indemnización suplementaria a la de los propietarios, que se alimenta de contribuciones a cargo de la industria petrolera, proporcionando un segundo

escalón de indemnización suplementario al del propietario, con un límite de 203 millones de DEG por accidente en 2003, cualquiera que sea el tamaño del buque, incluyendo la suma pagada por el propietario o sus aseguradores. Posteriormente, la OMI ha aprobado un nuevo tercer nivel de aplicación voluntaria por los países interesados, que elevará la cobertura hasta unos 1.200 millones de dólares.

Somos conscientes de que en la actualidad existe una tendencia a hacer uso del mecanismo del seguro como medio para proteger a terceros que sufran daños, siendo el coste a cargo de aquellas personas o entidades cuyas actividades puedan representar un riesgo, y el desarrollo del seguro de daños corporales y materiales como consecuencia de la contaminación ha ido paralelo al desarrollo de conceptos de responsabilidad y a la toma de conciencia del grave problema que representa para la sociedad. El seguro nació hace muchos siglos ante la necesidad de responder a los riesgos que entraña el comercio marítimo, al que los antiguos pueblos del Mediterráneo tuvieron tanta dedicación: los cascos de los barcos y sus mercancías vienen asegurándose desde hace cientos de años. Posteriormente, el desarrollo de la navegación a vapor trajo consigo otros riesgos más sofisticados, como la responsabilidad por la contaminación a causa del derramamiento de la mercancía. El aumento del

tonelaje de los buques y el consecuente incremento de las responsabilidades de los armadores provocó en el siglo XIX la creación de los Clubes de Protección e Indemnización (P&I), potentes asociaciones de carácter mutuo que tienen por finalidad complementar las pólizas de seguro marítimo para este tipo de contingencias, en línea con lo estipulado en las legislaciones y convenios internacionales sobre la materia, operando en base a cuotas variables, que son fijadas en función del tráfico al que se dedica el buque y a su siniestralidad.



*Torrey Canyon.*

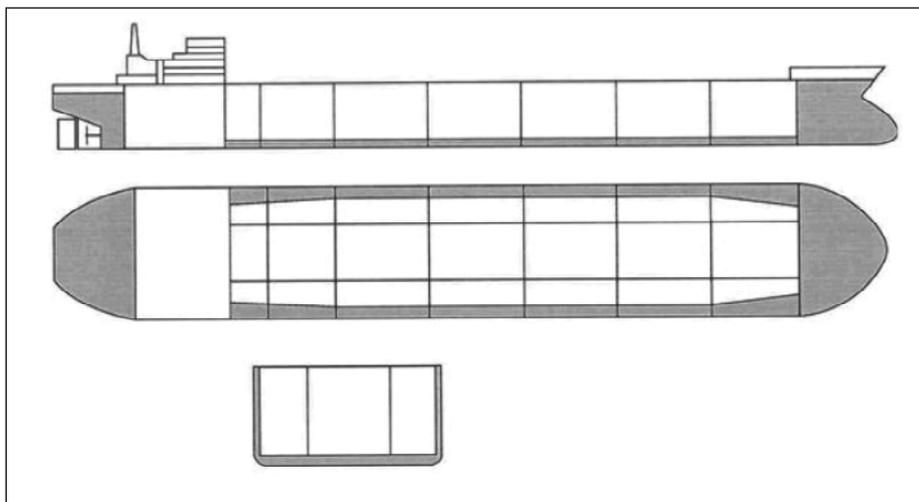
Respecto a los riesgos del vertido de hidrocarburos, como hemos comentado anteriormente, el desastre del *Torrey Canyon* supuso un revulsivo que movió al Gobierno británico y a los de gran número de países a poner orden en el tema y delimitar las responsabilidades derivadas de la contaminación en paralelo con la creación de fondos nacionales e internacionales para hacer frente a los mismos de forma complementaria.

### **Más vale prevenir que pagar**

La Prevención es la única fórmula válida para evitar o mitigar, en gran medida la retahíla de desastres que contaminan nuestros mares, de forma que, *motu proprio* o bien empujados por la legislación, pongamos barreras a los errores o a la estrechez de miras de algunos empresarios y profesionales, que son los desencadenantes de los mismos.

La cooperación internacional es imprescindible para hacer frente a un accidente de contaminación marina de grandes proporciones, ya que, individualmente, los países no están preparados para responder de forma eficaz ante este tipo de acontecimientos, como de forma reiterada se ha puesto de manifiesto. Pero la cooperación es también necesaria en la prevención de la contaminación, que pasa tanto por evitar la de tipo operacional generada por los buques como en trabajar por la mayor seguridad de los mismos. Preocupación que se pone de manifiesto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho

## TEMAS GENERALES



Buques de doble casco.

del Mar, firmado en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, que impone a los Estados la obligación general de proteger y preservar el medio marino, así como la necesidad de cooperación en el plano mundial o regional, y la de disponer de planes de urgencia contra la contaminación. Inquietudes que se han traducido en diversos convenios y acuerdos regionales.

La introducción del doble casco en los buques tanque ha sido, sin duda, un paso adelante importante para reducir los derrames de hidrocarburos. Ya han ocurrido varios accidentes con daños considerables en el casco exterior en los que el casco interior se ha mantenido intacto, evitándose así un eventual derrame. La retirada de los buques monocasco ha sido una realidad como consecuencia de las iniciativas de la OMI, las medidas legislativas tomadas por la Unión Europea, que en el caso español han sido refrendadas por el Real Decreto Ley de 13 de diciembre de 2002, en el que se establecen tanto prohibiciones y limitaciones a la navegación a los buques tanques no dotados de este doble casco como la retirada paulatina de los monocascos.

Desde julio de 2005, las aguas españolas, frente a las costas gallegas y la cornisa cantábrica, cuentan con medidas de seguridad preventiva, ya que el Sistema WETRE (Sistema de Notificación Obligatoria de Buques) pasó a identificar la navegación por estas zonas de los petroleros de más de 600 toneladas de porte, de aplicación a las ZMES (Zona Marítima Especialmente Sensible). También, a partir de primeros de 2007 estarán operativas en todas las aguas marítimas de los Estados miembros de la Unión Europea las medidas recogidas en una directiva mediante la cual las conductas ilícitas serán

susceptibles de sanción, siendo de aplicación, incluso en alta mar, a las descargas de sustancias contaminantes procedentes de buques, excluyéndose de esta directiva los buques de las armadas, así como las descargas exceptuadas de conformidad con el Convenio MARPOL 73/78. Los vertidos contaminantes serán castigados con multas pecuniarias de hasta 1,5 millones de euros, exigiéndose a los Estados miembros el establecimiento de penas de prisión para los responsables de los casos graves de hasta tres años. Por otra parte, la Agencia Europea de Seguridad Marítima, AESMA, contará con una serie de buques de titularidad privada, que entrarán en funcionamiento en los casos de vertidos en las zonas más sensibles del Atlántico y el Mediterráneo, y tres aviones españoles vigilarán nuestras aguas frente a los infractores.

Una vez que el petróleo se ha introducido en el agua, la batalla de la prevención se ha perdido. Lo que significa que comienza una nueva guerra, más cruenta, difícil y costosa, para la que hay que tener un buen conocimiento del medio ambiente marino y del litoral, ya que todos los ecosistemas no son iguales, siendo variable su reacción en función de la época, tipo de hidrocarburo y otras variables. La vulnerabilidad de un hábitat está relacionada con la facilidad con que el petróleo pueda introducirse y perpetuarse en el mismo, y la sensibilidad de una población biológica se relaciona con la facilidad con que el combustible pueda dañarla. La capacidad de recuperación del ecosistema difiere de unos a otros, y, a veces, un sistema de limpieza puede dañar aún más el medio ambiente, como se ha venido demostrando en reiteradas ocasiones.

