

# PRESTIGE:

*El accidente con el buque Prestige, llamó una vez más la atención al mundo sobre las consecuencias para el medio ambiente marítimo y las regiones costeras. Las naciones parecen reconocer la necesidad de promover mayores responsabilidades para aquel país cuya bandera enarbola el buque. El aparente reconocimiento de la deficiencia de la reglamentación en este aspecto, en la actividad del transporte marítimo, provocó la decisión de discutir este asunto en la próxima sesión consultiva de la Organización de las Naciones Unidas, que debatirá la llamada Ley de los Océanos – UNCLOS – United Nations Convention on Law of the Sea. La reunión tendrá lugar en la sede de la ONU, Nueva York, del 2 al 6 de junio de este año. En la ocasión, se discutirá la implementación de la resolución A/RES/57/141 definida en la última Asamblea General de aquella Organización Internacional.*

## La ONU solicita mayor compromiso de los Estados de Bandera

### El documento expone que:

*“A raíz de muchos de estos problemas, se encuentra la falta de voluntad de ciertos estados (especialmente aquellos Estados que ceden sus banderas para esta actividad), para cumplir sus obligaciones legales internacionales. En particular el accidente que involucró al buque tanque Prestige, puso en foco la absoluta necesidad de reforzar el control del Estado que cede su bandera para los buques. Realmente, ahora debería ser el momento para el acuerdo en la definición del termino crucial “vínculo genuino”/ “genuine link”, para asegurar que los Estados no registren cualquier buque, a menos que tengan una verdadera y efectiva forma de colocar a todos, bajo los relevantes registros y reglas internacionales.*

## Historia

El día 19 de noviembre del año pasado, el buque *Prestige*, procedente de las Bahamas, se hundió, después de partirse en dos partes a 250 kilómetros de la costa de Galicia, en España, en la mayor tragedia ambiental jamás registrada en el país. Seis días antes, el petrolero ya había sufrido un rumbo en el casco, de 10 metros de diámetro, derramando cerca de 6 mil toneladas de petróleo. En total, más de 20 mil toneladas de combustible se derramaron de la embarcación, causando daños irreparables a la fauna marina y a cerca de 6 mil pescadores y 800 mariscadores. Las causas del problema con el *Prestige* aun hoy son desconocidas, pero las autoridades estiman que los perjuicios llegarán a los mil millones de euros.

Entidades sindicales marítimas de todo el mundo, denunciaron las precarias condiciones laborales en que actuaban los 24 tripulantes a bordo del buque, que operaba con bandera de conveniencia otorgada por Bahamas. Todos los tripulantes del petrolero, con excepción del capitán griego, Apóstolos Mangouras, eran de la Filipinas, país en el que se encuentra la mano de obra más barata para estas actividades. Ellos habían firmado sus contratos de trabajo en su país de origen y no en Grecia, donde reside la familia Coulouthros, propietaria de la embarcación. Es la práctica habitual entre los armadores de petroleros de bandera de conveniencia que buscan abaratar sus costos. De visita en España, hacia fines de enero para evaluar los efectos de la contaminación producida por el derrame de petróleo, la directora de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos, Christie Todd Whitman, destacó que los culpables por la tragedia serían ejemplarmente sancionados.

El accidente generó protestas de organizaciones y entidades ligadas a la preservación del medio ambiente, en todo el mundo, recayendo las discusiones entre ambientalistas y las autoridades en torno de los riesgos del transporte de combustibles fósiles a través de los mares. Existe consenso entre los especialistas, de la necesidad de identificar y castigar a los responsables de los desastres. Para el profesor de Derecho Ambiental de la Universidad Federal de Río Grande do Sul, Alvaro Danúbio Copetti, la cuestión involucra al poder público, a la iniciativa privada y a la sociedad civil. “Esos accidentes acontecen, la mayoría de las veces, por imprudencia de las empresas de transporte de petróleo y por la falta de fiscalización de los gobiernos”, argumenta. Copetti afirma que la Organización de las Naciones Unidas debe ejercer su papel, el cual es, obligar a todos los países a implantar normas de seguridad para ese tipo de transporte e imponer castigos más rígidos de los que son aplicados actualmente para los que desobedecen las resoluciones. “El problema es que la ONU ha demostrado no tener fuerza para intervenir en los problemas ambientales debido a la presión efectuada por los EEUU”, dice él. Y la fragilidad de la ONU pudo ser comprobada el último 19 de marzo, cuando el presidente de los Estados Unidos, George W. Bush, declaró la guerra a Irak, sin ningún respaldo del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Sobre esto, comentó el presidente de la CONTTMAF, Severino

Almeida: "...nos resta saber hasta que punto la frágil ONU podrá efectivamente promover cambios en la Convención sobre la Ley de los Mares, para fijar las responsabilidades al Estado de Bandera, o sea, para aquellos países que a través de la norma, ceden sus banderas para armadores inescrupulosos, que escapan de sus responsabilidades..." . Severino declaró además que no debemos olvidar que el principio en el que descansa la definición del llamado "vínculo genuino" implicará la inmediata factura material, moral y ética, de la comunidad internacional, al Estado que prestó su bandera para el buque accidentado. Como en la práctica, se le impondrán sanciones, si los dos Estados que más prestan sus banderas, para ser enarboladas en los buques, son Liberia y Panamá, sabemos que la influencia de los Estados Unidos, por lo menos en este asunto, en estos países, es total.

En una carta enviada al Secretario General de la ONU, Kofi Annan, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte – ITF, sugirió la creación de un equipo de trabajo que asegure el cumplimiento de las normas marítimas por parte de armadores y tripulantes. La organización propuso la planificación de una acción involucrando a toda la comunidad marítima, en el sentido de poner fin al tráfico de embarcaciones sub-estándar. Para el Secretario General de la ITF, David Cockroft, el naufragio expuso las fallas en el actual sistema, que privilegia la política del recorte de gastos en perjuicio de la seguridad de la tripulación y de la protección ambiental. "Un buque como el *Prestige*, con 26 años de edad, jamás podría circular en las aguas del océano atlántico en pleno invierno. Ese accidente es apenas un indicio mas de las muchas cosas equivocadas en el medio marítimo", dice él.

Ya las entidades de protección del medio ambiente tratan el tema bajo una óptica más amplia. El coordinador de la campaña de sustancias tóxicas de Greenpeace Brasil, el biólogo John Butcher, resalta que la reducción de la cantidad de desastres ambientales provocados por derramamiento de combustibles depende, necesariamente, de la discusión e implementación a escala mundial, de nuevas fuentes de energía. "Los tanques de estos buques son en realidad bombas. Por más que haya fiscalización, mantenimiento, legislación ambiental, el riesgo continúa allí. En tanto continuemos con nuestra base de energía en la extracción y producción de combustibles fósiles, tendremos una serie de daños ambientales y para la salud humana", asegura Butcher. Greenpeace anunció que los análisis hechos por el Instituto de Investigaciones Químicas y Ambientales de Barcelona en las muestras de combustible derramado por el *Prestige* confirmaron la presencia de sustancias tóxicas, incluyendo hidrocarbonatos aromáticos policíclicos pesados (PAHs), potencialmente cancerígenos, como el benzopireno.

Para John Butcher, la solución es la inversión masiva en fuentes de energías alternativas como la eólica, la solar y la generada por el movimiento de las mareas. "Otro punto es la descentralización de nuestra matriz energética. Actualmente, ella esta centrada en las grandes hidroeléctricas. Nuestra propuesta es que sean instalados pequeños modelos de generación de energía alternativa de acuerdo con las posibilidades de cada región", dice.

El último 3 de diciembre, fue publicado por la Comisión de la Unión Europea, un documento con la lista de 66 buques, considerados peligrosos para la navegación. En la ocasión, la UE decidió prohibir el transporte de combustibles contaminantes con petroleros de casco simple, como el *Prestige*. Con esto la comisión espera proteger la costa europea y a la sociedad de futuras catástrofes. “Con las palabras no alcanza. Es necesario que normas de seguridad marítima sean aplicadas por completo. La seguridad es responsabilidad de todos y la aplicación de todas las medidas es el único camino para garantizar que las embarcaciones por debajo de los parámetros correctos de navegación no provoquen estragos como éste”, afirmó el Vice – Presidente del área de transporte y energía de la Comisión Europea, Loyola de Palacio. “Precisamos mejorar y corregir aún, las reglas internacionales, en particular aquellas que tienen que ver con las áreas financieras y criminales. Sin embargo, solamente con el apoyo de todos los países miembros, junto a la Organización Marítima Internacional, nosotros conseguiremos tener una fuerza mayor”, agregó Loyola. El primer ministro de Dinamarca, Anders Fogh Rasmussen, cuyo país detenta la presidencia rotativa de la Unión Europea, a su vez, declaró que apoya “una aplicación efectiva y acelerada de la legislación europea sobre seguridad marítima”.

Las entidades sindicales marítimas brasileiras, comandadas por la CONTTMAF, entreven, con todo, intereses comerciales en la tentativa de imponer la obligatoriedad del uso de buques de casco doble. De acuerdo con el presidente de la CONTTMAF, Severino Almeida, la Marina Mercante del país apoya la utilización de este tipo de embarcación, pero, de forma progresiva y con un análisis criterioso de las flotas comerciales que hoy se encuentran en el tráfico doméstico e internacional. “Por ejemplo, sería injustificable pretender eliminar nuestra flota petrolera, porque se sabe que ella no esta compuesta integralmente de buques con casco doble. La flota brasileira no es sub-estándar y puede ser aprovechada todavía, por un largo período, y con el mismo nivel de seguridad que ya nos ha garantizado premios internacionales relacionados con los menores niveles de contaminación del medio ambiente. En esta cuestión ha de considerarse también, la parte más importante del sistema, que es la calidad profesional de quien opera el buque”, advirtió.

### **El capitán del *Prestige* fue liberado bajo fianza**

El comandante del *Prestige*, capitán Apóstolos Mangouras, de 68 años, permaneció preso durante tres meses, siendo liberado el día siete de febrero después que la aseguradora *London Protection and Indemnity Club*, que cubría el buque, pagara una fianza de u\$s 3 millones 240 mil. Mangouras fue acusado de perjudicar las acciones de rescate y de desobedecer a las autoridades marítimas. El aguardará su juzgamiento en libertad y en el caso que sea considerado culpable por la justicia, podrá ser condenado a hasta 9 años de reclusión. La aseguradora decidió pagar la fianza por cuenta propia, destacando que el capitán griego, en verdad, cumplió un acto de heroísmo, arriesgando su propia vida para intentar salvar la embarcación, que transportaba 77 mil toneladas de combustible.

Mangouras debe presentarse en la policía diariamente y no podrá salir de España hasta que ocurra su juzgamiento. En declaraciones dadas a la prensa internacional, el capitán alegó ser inocente y agradeció el apoyo recibido por la ITF y el de sus organizaciones marítimas afiliadas, que condenaron la precipitación con que fue conducido el caso. “Necesitamos incluir en nuestros acuerdos laborales, cláusulas que protejan mejor a nuestros representados en casos de accidentes con daños ambientales. El trastorno por el que viene pasando el capitán Mangouras le puede ocurrir a un representado nuestro mañana”, destacó el presidente de CONTTMAF, Severino Almeida, quien consideró arbitraria la prisión del capitán del *Prestige*, sin que hubiese juzgamiento y condena. “Su prisión no fue una reparación al daño causado, pero sí, una actitud política irresponsable, injusta y arbitraria para esconder la falta de compromisos de los países en proporcionar al mundo una legislación que efectivamente reprima la práctica comercial posibilitada por las banderas de conveniencia”, concluyó.

Mangouras, a su vez, culpó además al gobierno Español por haber acelerado el desastre. Según él, si España hubiese permitido que el *Prestige* hubiese atracado en un puerto seguro, el naufragio podría haberse evitado. “Pasé seis días luchando contra las olas y solo abandoné el buque por determinación de las autoridades españolas”, finalizó.

## Cronología de los principales accidentes ambientales con embarcaciones

### 13 de Noviembre de 2002

El petrolero “Prestige”, navegando de Bahamas hacia Gibraltar, comienza a derramar petróleo a lo largo de la costa de Galicia. En la mañana del día 19, naufraga a unos 250 Km del litoral de España. Unos 295 kilómetros de playas gallegas son contaminadas por cerca de 20 mil toneladas de combustible y la pesca es prohibida a lo largo de unos cien kilómetros. Bandera de Conveniencia (Bahamas)

### 12 de diciembre de 1999

El petrolero “Erika” se quiebra en dos partes próximo a la costa de la Bretaña francesa, derramando 20 mil toneladas de petróleo. Unos 400 kilómetros del litoral francés fueron afectados. Bandera de Conveniencia (Malta)

### 15 de febrero de 1996

El petrolero “Sea Empress” encalla en las costas del País de Gales, derramando 70 mil toneladas de crudo. Más de 25 mil aves marinas mueren por el accidente. Bandera de Conveniencia (Liberia)

### **5 de enero de 1993**

El petrolero "Braer" encalla en las rocas de la región costera de las islas Shetland, en Gran Bretaña, debido a las malas condiciones climáticas. La embarcación derramó 84 mil 500 toneladas de petróleo, extendiéndose una mancha negra a lo largo de 40 kilómetros de la costa. Bandera de Conveniencia (Liberia)

### **3 de diciembre de 1992**

El buque "Mar Egeu", transportando 79 mil 300 toneladas de crudo, encalla frente a La Coruña, debido al mal tiempo. En el accidente son derramadas 70 mil toneladas de combustible que contaminan 200 kilómetros de la costa de Galicia. Bandera (Grecia)

### **11 de abril de 1991**

El petrolero chipriota "Haven", conteniendo 140 mil toneladas de petróleo, explota en el mediterráneo, en la costa de Génova, Italia. Unas 30 mil toneladas de petróleo son derramadas en las aguas del Mediterráneo en 48 horas. El 14 de abril, se hunde definitivamente, sin partirse, evitando así aquello que podría haber sido la más grande catástrofe ecológica en el Mediterráneo. Bandera de Conveniencia (Chipre)

### **10 de abril de 1991**

El petrolero "AGIP Abruzzo", transportando decenas de miles de toneladas de crudo iraní, choca con el "ferry-boat" "Moby Prince", cerca de Livorno, Italia. Hubo 142 muertos y el petrolero se incendió. El derrame de petróleo, sin embargo, fue relativamente pequeño. Bandera (Italia)

### **24 de marzo de 1989**

Poco después de medianoche, el petrolero "Exxon Valdez" encalla en un arrecife, derramando 40 mil toneladas de crudo en el estrecho Prince William, en Alaska. La embarcación había acabado de salir de la terminal del oleoducto de Alaska, en Valdez, con 220 mil toneladas de crudo a bordo. Unos 250 kilómetros cuadrados de hielos árticos, de muy difícil acceso, fueron afectados. Un año después, se habían recogido 34.400 cadáveres de aves, mil de nutrias y 151 águilas calvas. Bandera (Estados Unidos)

### **5 y 6 de agosto de 1983**

Se incendia el petrolero "Castillo de Bellver" sobre las costas del Cabo. El buque transportaba 250 mil toneladas de crudo. La parte trasera del buque se hundió con cerca de 100 mil toneladas y provoca una inmensa marea negra en las costas de África del Sur. Mueren tres tripulantes. Bandera (España)

### **29 de marzo de 1981**

El petrolero "Cavo Cambanos", de origen griego, cargado con 20 mil 100 toneladas de petróleo explota luego de un incendio frente a las costas de Córcega, en Francia. Son derramadas 18 mil toneladas de petróleo. Bandera (Griega)

### **7 de marzo de 1980**

El petrolero "Tanio" cargado con 27 mil toneladas de crudo, se parte en dos, cerca de Portsall, al norte del cabo Finisterre. Ocho marineros mueren. La parte frontal del buque se hunde con ocho mil toneladas de petróleo que estaban aún en sus tanques. Bandera de Conveniencia (Madagascar)

### **24 de febrero de 1980**

El petrolero "Irenes Serenade", vierte 102 mil toneladas de petróleo en aguas griegas. Bandera (Grecia)

### **31 de diciembre de 1978**

El petrolero "Andros" Patria", transportando 200 mil toneladas de crudo entre Irán y Holanda es alcanzado por una tempestad. Debido a un rumbo en el casco, y en proximidades de la Coruña, el buque derrama cerca de 50 mil toneladas. En el accidente mueren 37 miembros de la tripulación. Bandera (Grecia)

### **16 de marzo de 1978**

El petrolero "Amoco Cadiz" se hundió cerca de las costas de Bretaña, derramando 230 mil toneladas de crudo. La marea negra afectó 320 kilómetros de costas francesas cerca de Finisterre. Bandera de Conveniencia (Liberia)

### **12 de mayo de 1976**

El petrolero "Urquiola", transportando cerca de 120 mil toneladas de petróleo crudo, explota, se parte en el medio y se incendia en la bahía de la Coruña. Más de cien mil toneladas son derramadas en el mar. Bandera (España)

### **13 de marzo de 1976**

El buque "Olympic Bravery", con 250 mil toneladas de combustible se parte en dos como consecuencia de una tempestad. Fueron necesarios tres meses para limpiar las costas. Bandera (Francia)

### **21 de agosto de 1972**

El choque de dos petroleros – "Texanita" y "Oswego Guardian" – provoca el vertido de cien mil toneladas de petróleo cerca de Africa del sur. Bandera de Conveniencia (Liberia)

### **18 de marzo de 1967**

El buque "Torrey Canyon" encalla próximo a las costas de Gran Bretaña, cerca de las Islas Scilly, y genera una marea negra de 300 kilómetros cuadrados, al derramar 123 mil toneladas de petróleo. Unos 180 kilómetros de playas francesas e inglesas son alcanzados. Bandera de Conveniencia (Liberia)

