1.¿"BOMBAS" DE ALTA MAR?

Unos 9.000 petroleros navegan cada día transportando cuatro millones de toneladas de crudo. Un tercio tiene más de 20 años. Pero el estado de esta flota es vital para impedir catástrofes. El 63% de los derrames de más de 700 Tn se deben a fallos técnicos o a roturas de naves. El 80% de los siniestros están provocados por buques con más de 20 años que, además, son monocasco, es decir, con una única chapa, por lo que son muy vulnerables. La mitad de estos barcos son colosos construidos en la década de los 70 con capacidad para 300.000 Tn. Cuando ahora estos monstruos se acercan a costas accidentadas, sus grandes dimensiones provocan accidentes.

Sin que haya accidentes, los petroleros vierten al año 20 millones de m³ de residuos al mar, bien para deshacerse de lodos de sus bodegas o por limpiezas ilegales.

Si se prohibiera navegar a estos buques con más de 15 años de antigüedad, nuestro país, no tendría los suministros precisos de petróleo, gas o carbón. Esto hace que muchos gobiernos, sean permisivos con nuestras flotas. El 90% del que se emplea en la Unión Europea llega por mar. El 70% pasa por las costas de Bretaña y el Canal de la Mancha, lo que explica que sean estas las regiones con más siniestros.

Una intrincada red de compañías oculta a los dueños de los petroleros. El caso del Erika es paradigmático: la búsqueda del propietario fue infructuosa y al fin se actuó contra el fletador de la carga.

Las grandes petroleras, como Shell o Repsol, que controlaban el 40% del transporte de crudo en los 60 hoy no se ocupan ni de sus propias cargas.

Muchos de los itinerarios que utilizan estos barcos para el transporte de crudo son los mismos que emplean los buques comerciales. Esta fatal combinación y el excesivo tráfico que soportan algunas de estas vías, como la costa de la Bretaña francesa y el Canal de la Mancha, los temporales, con vientos de hasta 80km/h y olas de más de 6 metros en algunos puntos del Atlántico Norte, las malas condiciones técnicas de los buques y la poca cualificación de la tripulación hacen que tengamos todos los elementos necesarios para que ocurra una catástrofe.

Desde 1968 hasta el año 2000 se han producido 7.600 incidentes y se han vertido cerca de 10.6 millones de Tn de fuel al océano. Los años más negros fueron los 60 y 70.

Entre 1969 y 1973 se perdieron en todo el mundo 82 petroleros, que derramaron aproximadamente unas 719.000 Tn de petróleo. El récord negativo lo tiene el Atlantic Empress, que en 1979 vertió 280.000 Tn de crudo en la costa venezolana.

Cualquier vertido tiene efectos en las especies marinas, en las pesquerías y en las áreas naturales. La capa de fuel impide que la luz penetre en el mar y que las especies vegetales realicen la fotosíntesis; el pecio al hundirse mata o altera todo lo que encuentra a su paso; y el crudo al tocar la costa, impregna a cientos de miles de aves marinas y de mamíferos, que mueren por obturación de sus vías respiratorias.

Para hacer frente a la recuperación, la Unión Europea dispone de un Fondo Internacional de Compensación por Daños por Hidrocarburos (Fidac) de 1.000 millones de euros.

Algunos Estados exportadores y armadores también disponen de un fondo para cubrir los daños de las mareas negras. Pero no llega a 155 millones de euros.