

Buques petroleros de doble casco, ¿la mejor solución?

Por Cap. Ultr. Natalio Numerosky

El transporte del petróleo por agua es a la vez una simple y compleja operación donde lo básico no cambió pero sí todo lo que rodea. Como consecuencia de las nuevas legislaciones, desde el año 2005, los buques petroleros de casco único no podrán navegar en las aguas de los Estados Unidos. En este sentido, el Parlamento Europeo modificó su legislación y, a partir del año 2015, impedirá que accedan a los puertos de la Unión Europea, Chipre y Malta los buques petroleros que no tengan doble casco. Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció mayores plazos para el cambio, que los fija en 2026.

Esta situación predice que los buques que dejen de operar en aguas de los Estados Unidos por su antigüedad lo harán en otras regiones del mundo y, en consecuencia, potenciarán el riesgo de contaminación por donde transiten. Pero más allá del avance que representa el doble casco, es importante analizar el tema desde otro enfoque: la prevención.

Este tema conmueve y hace tambalear una centuria de estructura mental, de ideas y nociones acerca de la simple y a la vez compleja operación del transporte por agua del petróleo.

Lo básico no cambió: llevar petróleo de la fuente a la industria. Lo que cambió es **todo** lo demás que rodea este sencillo concepto.

Veamos. Hace cinco décadas se

acostumbraba normalmente que antes de la carga, en pleno Golfo San Jorge, el buque deslustrara directamente al mar aguas negras de petróleo. La mancha cubría las aguas y llegaba a la costa. Durante el verano los resignados bañistas llevaban el consabi-

do frasco con bencina para limpiarse el cuerpo luego de su baño.

Con el correr de los años los petroleros se diseñaron con tanques separados que solamente contenían agua incontaminada para la operación de lastrado. O sea que algo cambió, lo que se modificó fue la mentalidad del hombre que ya no toleró que se contaminaran las aguas del planeta que habitaba.

Fue un promisorio paso adelante. Al mismo tiempo, las terminales petroleras captaron la idea; construyeron depósitos para recibir el deslastre sucio. Pero avanzó tanto el espíritu ecologista, que muchas terminales hasta prohibieron el deslastre a tierra, porque conllevaba riesgo potencial de contaminación.

Pero este cambio no fue gratuito. Se realizó al ritmo de las grandes catástrofes marítimas:

1) *Torrey Canyon*. Año 1967. Canal de la Mancha. Registrado en Liberia, propiedad de una subsidiaria de Union Oil, tripulación italiana, charteado a la British Petroleum. Hasta la aviación británica bombardeó la mancha para consumir el petróleo.



Cap. Ultr. Natalio Numerosky

- 2) *Exxon Valdez*. Año 1989. Estrecho Prince Williams (Alaska). Construido en 1986. Con su nuevo nombre, *SeaRiver Mediterranean*, sigue navegando por el mundo.
- 3) *Erika*. Año 1999. Casco mal conservado de 24 años. Bandera de conveniencia. Soportando una fuerte tormenta se partió en dos frente a las costas de la Bretaña francesa. Recién este año apareció su propietario, intuendo algún lucro de los aseguradores.
- 4) *Prestige*. Año 2002. Casco de 26 años mal mantenido. Bandera de conveniencia. Pese a ser sancionado dos veces por razones técnicas, una sociedad de clasificación de EE.UU. lo autorizó a navegar. Debido a fatiga de material sufrió una grieta en el casco durante una fuerte tormenta frente a las costas de Galicia. Se partió en dos y se hundió con casi todo el petróleo que cargaba en su interior.

En los Estados Unidos el *Exxon Valdez* conmovió hasta los cimientos la problemática con la contaminación, pues fue su peor desastre en la materia. Descontentos de la debilidad de las normas internacionales sobre la prevención de la contaminación por buques, adoptaron la Oil Pollution Act (OPA 90), todo un catálogo de medidas para prevenir y controlar los derrames.

Mediante esta ley impusieron en forma unilateral exigencias sobre doble casco, tanto a los nuevos petrole-

ros como a los existentes, a través de límites de antigüedad: a partir del año 2005, entre 23 y 30 años y también plazos (2010 y 2015) para el retiro de los buques de casco único.

Ante esa presión unilateral, también la Organización Marítima Internacional (OMI) enmendó sus reglas. Al mismo tiempo comenzó a cerrarse el círculo. Después del naufragio del *Erika* en 1999, Francia reaccionó con su Bretaña empetrolada, ya que la pesca se vio arruinada en 400 kilómetros de costa.

Después del *Prestige* en 2002, se rebeló España con su Galicia cubierta por una marea negra, que urgía todavía más a la Unión Europea.

Se inició así un torbellino para acelerar la sustitución de los petroleros de casco único por petroleros de doble casco. La OMI dispensó los mayores plazos para el cambio, que quedaron fijados para el año 2026.

El Parlamento Europeo, por su lado, también modificó su legislación y a partir del año 2015 impedirá que ac-

cedan a los puertos de la Unión Europea, Chipre y Malta los petroleros que no dispongan de doble casco.

En este remolino de fechas, detengámonos un momento para reflexionar. La construcción de un petrolero de doble casco aumenta su costo entre un 9 y un 17% con respecto a un monocasco y también su operación y mantenimiento entre un 5 y un 13%.

Sin duda que ello encarecerá el transporte, distribución, etc., pero si contribuye a la lucha contra la contaminación, bienvenido sea el cambio. Sin embargo, hay también una faceta importante en esta cuestión. Dado que resulta prácticamente imposible transformar un petrolero monocasco en uno de doble casco y que las antigüedades límite especificadas están próximas al final de la vida económica útil de un buque, tanto el sistema de EE.UU., como el Convenio MARPOL y el de la Unión Europea, llevan al retiro de los petroleros de casco único.

No obstante las diferencias de esos sistemas, tendremos como consecuen-





Fotos: Antares Naviera

cia que a partir del año 2005, los petroleros de casco único prohibidos en aguas de EE.UU. debido a su antigüedad comenzarán a operar en otras regiones del mundo, incluyendo la Unión Europea, lo que podrá potenciar el riesgo de contaminación por donde transiten. Pensemos en nuestros mares, en Sudamérica, surcados por petroleros de cascos fatigados y mal mantenidos, y veremos subir en forma exponencial el riesgo descripto.

Volvamos otra vez a la gran solución del petrolero de “doble casco”. No está mal. Y si también el nuevo buque tiene un derrame, podríamos construir un petrolero de “triple casco” y así sucesivamente.

Hubo accidentes en donde la proa de un buque se incrustó hasta la crujía del otro. Ningún doble casco lo podría impedir.

En este momento y para aclarar la cuestión, quiero decir que no estoy en contra del “doble casco” porque en realidad es un avance. Pero también deseo dejar sentado que hay otro enfoque en el tema, que es más importante aún: **la prevención**. La idea del doble casco es proteger del derrame **una vez que sucedió el accidente** (consecuencia cara y nada inteligente).

Vayamos al inicio de la problemática y veremos que podemos hacer un enfoque multidireccional. Por ejemplo:

a) Banderas de conveniencia. Las compañías productoras no deberían contratar petroleros de esas banderas. Cerca de 30 países rentan sus banderas a propietarios de buques de cualquier país, lo que garantiza el mínimo de normas, regulaciones, impuestos e interferencias. Ganan mucho dinero cobrando las cuotas de matriculación, pero no ejercitan ningún control sobre los buques o sus empresas propietarias. A su vez, los armadores lucran reduciendo costos operativos muy significativos, y así obvian normas de seguridad y contratan tripulaciones baratas sin experiencia. Por ejemplo, en el *Prestige* había marineros adolescentes. Éstos son algunos de esos registros:

- Panamá
- Malta
- San Vicente
- Chipre
- Camboya
- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Belice
- Honduras
- Liberia
- Tonga
- Jamaica
- Gibraltar
- Bermudas

b) Armadores de prestigio. Garantizan un buen servicio con largos años de experiencia.

c) Buques modernos. Con tecnología actualizada y bien mantenidos.

d) Sociedades de clasificación. De primera línea, que impongan recatadamente las disposiciones en vigor.

e) Tripulaciones bien capacitadas. Es imprescindible fomentar en los buenos institutos especializados la formación de profesionales con profunda vocación y experiencia reconocida.

Pregunto: ¿no es más provechoso, más útil, más barato, más rápido y más inteligente obrar en la prevención?

Un mal derrame es muchísimo más caro, atenta contra el medio ambiente, los seres vivos, las economías, el turismo, en fin, la belleza de la naturaleza.

Habiendo intentado develar la incógnita del doble casco, creo que es hora de ponernos a pensar. 

Natalio Numerosky es capitán de Ultramar. Hizo su carrera en la flota de YPF.

Es consultor en Contaminación Marina. Desde 1984 es miembro de la Comisión de Prevención de la Contaminación de Aguas y Costas del IAPG, y dicta numerosos cursos y ejercicios de su especialidad a lo largo de casi todo el litoral fluvial y marítimo. Fue consultor en extracción de buques y limpieza del Riachuelo.