

## BARCOS BASURA



Cuando hablamos de barcos viejos en náutica de recreo, en general, no tiene otra importancia que sus propietarios se puedan ver inmersos en problemas varios que, la mayor parte de las veces, sólo les afectará a ellos. Pero cuando nos referimos a los buques mercantes mal cuidados y antiguos, el asunto cambia por completo, pues los daños que pueden ocasionar sobrepasan los límites privados, y por desgracia siempre acabamos pagándolo los ciudadanos.

Desde hace más de un siglo, cuando la marina mercante comenzó a ser el nexo de unión entre continentes, los navieros han tratado de construir barcos al menor coste posible, con la intención de generar los máximos ingresos, y esa fórmula no funciona nunca cuando la mar, ese medio tan duro, está por el medio. Sin embargo, la Organización Marítima Internacional –OMI-, un organismo dependiente de Naciones Unidas, como en tantas otras cosas y de una forma incomprensible, dejó hacer a los propietarios de buques, que camparon por sus fueros hasta que empezaron a naufragar enormes petroleros, y los daños que provocaban se extendían a las costas, matando ecosistemas y recursos naturales. Solo entonces, y gracias a la prensa y a los grupos ecologistas, no tuvieron más remedio que empezar a cambiar, saliendo de esa burbuja incomprensible que les permitía ganar muchísimo con la mínima inversión. Los naufragios del Urquiola, Mar Egeo, Braer, Exxon Valdez, Evoli Sun, Erika y Prestige, por nombrar solo los más importantes acaecidos entre más de 5.000 naufragios con vertidos del último siglo, fueron el detonante para que la OMI dejase de ser un club privado de armadores avariciosos e irresponsables, y por primera vez sintieran la presión de los estados miembros; aunque este cambio llegó, sobre todo, gracias a una prensa libre e independiente que les denunció y al arduo trabajo de los grupos ecologistas.

Pero la responsabilidad sobre el hecho de que sigan navegando barcos basuras, todavía más de 6000 en las aguas del mundo, no la tienen solo los navieros, pues los fletadores, aquellos que los contratan, son cómplices cuando se produce un accidente. En el perverso mundo del dinero todo vale con tal de obtener el máximo beneficio, y en la mar es especialmente cruel. Por ello, las empresas comerciales fletan chatarras que pagan al 40% del costo de un barco moderno o perfectamente mantenido, con lo que se acaba primando al naviero pirata en contra del armador responsable. Por eso, la Comunidad Europea y los Estados Unidos para proteger sus costas se han visto obligados a confeccionar leyes específicas al margen de la OMI y Naciones Unidas, endureciendo la entrada en nuestros puertos de los mercantes “sub-estándar” o basura, sacando de aguas comunitarias a los petroleros potencialmente peligrosos; lo que no quiere decir que dejen de navegar con sus cargas dañinas por otros mares del planeta.

Así las cosas, los avances que se han venido produciendo en el control de los barcos en Europa siguen constituyendo una lucha insoportable contra algunos países miembros, como

Inglaterra, Holanda o Grecia, que son los propietarios de la mayor parte de esas basuras flotantes a través de pabellones de conveniencia radicados en países del tercer mundo, y que vetan las medidas cada vez que tratamos de avanzar en seguridad. Con la boca pequeña todos dicen estar de acuerdo en no destrozarse las costas con posibles vertidos, pero a la hora de la verdad llegan los grupos de presión naval y logran atrasar la imposición de medidas hasta que sus barcos han sido amortizados cuatro veces, y les han sacado millones de euros.

En estos momentos los estados miembros solo tienen la obligación de realizar inspecciones al 20% de los barcos con cargas peligrosas que entran en nuestros puertos; demasiado poco para el gran número de piratas y corsarios que hay en el mundo de la mar. Y, aunque también se han endurecido las responsabilidades civiles para navieros y fletadores, queda mucho por hacer.

Por eso, cuando vemos llegar a las Baleares barcos chatarras como los tratados en el artículo de Gaceta Náutica, debemos culpar a las empresas que los fletan o contratan, pues solo persiguen beneficios mayores a base de nuestra seguridad. Y si obtener ganancias es legítimo y necesario para que las compañías vivan, no podemos consentir que unos pocos se enriquezcan a costa del patrimonio común de todos los ciudadanos. Un bien que carece de repuesto, y que tenemos la obligación de dejar como herencia, al menos, de la forma más parecida a lo que nosotros disfrutamos.