

ANTE POSIBLES DERRAMES DE HIDROCARBUROS IMPORTANCIA DE LOS LUGARES O PUERTOS DE REFUGIO.



Autor principal: Patricia García Lebrero.

Otros autores: Juan I. Gómez Gómez y Alejandro Gómez Correa.

ESCUELA POLITÉCNICA SUPERIOR DE INGENIERIA - SECCIÓN NÁUTICA, MÁQUINAS Y RADIOELECTRÓNICA NAVAL. UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA

Aunque nadie puede cuestionar la importancia del transporte de mercancías por vía marítima, si miramos la historia encontramos accidentes o incidentes marítimos que han ocasionado derrames de hidrocarburos considerables.



Fuente: Elaboración propia. Datos CEDRE e ITOFP.

Objetivo:

Revisar los antecedentes de vertidos de hidrocarburos procedentes del tráfico marítimo y valorar las cifras existentes de vertidos desde el 2000.

Son muchas las medidas que a lo largo de los años se han ido tomando, con el fin de evitar que se produzcan derrames de hidrocarburos procedentes del tráfico marítimo o para indemnizar por los daños ocasionados. Cuando se prevé que se va a producir un vertido de hidrocarburos lo primordial es minimizar los daños. Nuestro objetivo principal es conocer ¿cuál es la importancia de los puertos o lugares de refugio en estas situaciones?

Resultados:

Los veinte mayores derrames de hidrocarburos por buques petroleros tuvieron lugar entre 1967-2002. Si analizamos las cifras de toneladas derramadas por buques desde 2000 hasta la actualidad, no podemos decir que no hayan seguido ocurriendo derrames. Sin embargo normativas a nivel internacional han ayudado a que las cantidades y casos de vertidos sean mucho menores.

El lugar de refugio será una zona (puerto o fondeadero natural o artificial) que establece la Administración marítima para acoger buques que necesitan asistencia. Esta figura no está asociada en exclusiva a los buques petroleros si no a cualquier tipo de buque en peligro. El capitán del buque, un representante del operador o de la empresa naviera, serán los que iniciarán el procedimiento de solicitud indicando las razones de asistencia. Pero no es obligatorio que la Administración Marítima conceda la autorización para entrar en el lugar de refugio. En ocasiones esta autorización vendrá condicionada también por la presentación de una garantía financiera.

Accidentes como el del buque Castor (2000) y el Prestige (2002) se vinculan directamente con la denegación de acceso a lugares de refugio.

AÑO	BUQUE	TONELADAS
2000	Natuna Sea	7000
	Treasure	1000
2001	Baltic Carrier/Tern	2700
2002	Limburg	12000
	Prestige	64000
2003	Fu Shan Hai/Gdynia	1910
	Spabunker IV	1000
	Tasman Spirit	27000
2004	Al Samidoun	8600
	Athos 1	1000
	Selendang Ayu	1300
2006	Bright Artemis	4500
	Solar 1	800
2007	Hebei Spirit	10000
	Kerch Strait	1333
2010	Eagle Otome / Barge	1800
	MSC Chitra	1000
2011	Oliva	1500
2017	Sanchis	---

Fuente: Elaboración propia. Datos CEDRE.

Conclusiones:

En ciertos accidentes o incidentes es evidente que los lugares de refugio son de vital importancia para minimizar los daños, puesto que limitaría estos a un espacio reducido. La concesión de acceso es tomada después de sopesar la administración los beneficios y perjuicios que podría sufrir la zona en cuestión, lo que hace que pueda quedar condicionada por una visión local del problema.

Es importante garantizar la seguridad de la vida en el mar y la protección del medio ambiente, los estados ribereños deben revisar los casos en los que se debe negar o no un lugar de refugio así como establecer los lugares de refugio más idóneos existentes en sus costas.



Fuente: <http://img2.rtve.es/v/1578767?w=1600&preview=1352840232855.jpg>

Referencias:

- REAL DECRETO 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
- García Lebrero, P. Análisis del riesgo de vertidos o derrames de hidrocarburos procedentes del tráfico marítimo: aplicación a la isla de Gran Canaria. Tesis doctoral. Universidad de La Laguna, (2015).
- CEDRE <http://www.cedre.fr/en/>
- ITOPF <https://www.itopf.org/>.