

El petrolier *Mar Egeu*, embarrancat vora La Corunya.

RICARDO

CIÈNCIA

Interessos econòmics afecten la seguretat dels petrolers

Empantanegats per l'or negre

Els recents accidents de petrolers a Galícia i a les Shetland posen en qüestió la seguretat d'aquests vaixells. Però el disseny poca cosa hi pot fer, davant dels problemes que causa la reducció de costos de les companyies que transporten cru.

Encara estaven llegint dades sobre l'accident del petrolier *Mar Egeu* a les costes de Galícia que arribava la notícia d'una altra marea negra: la causada pel petrolier *Breear* a les illes Shetland. Dos accidents greus amb pocs dies de diferència i un gran impacte en zones on la pesca té una importància extraordinària.

Aquest dos accidents són els darrers, per ara, d'una llarga llista on trobem casos tan impressionants com els del *Torrey Canyon* (el 1967), l'*Amoco Cadiz* (el 1978), i l'*Exxon Valdez* (el 1989). L'impacte ambiental i econòmic dels naufragis de petrolers fa pensar en la necessitat d'un disseny tècnic que ajudi a reduir aquests incidents.

La Comunitat Europea, com a primera mesura, vol regular el trànsit d'aquests vaixells. La Comissió de Medi Ambient del Parlament Europeu vol definir zones d'exclusió i millorar la seguretat de les embarcacions. Carlo Ripa di Meana, ex-

comissari de Medi Ambient de la CE i ara ministre d'aquesta matèria a Itàlia, ja ha acordat amb la ministra de Medi Ambient francesa, Ségolène Royal, que caldrà prohibir el pas de petrolers per l'estret de Bonifacio, situat entre Còrsega i Sardenya. Aquest estret té uns 10 quilòmetres d'amplària, però en molts llocs aquesta es redueix a la meitat per la presència d'esculls.

Precisament el Mediterrani és un dels mars més afectats pel vessament de petroli —i no sols per les marees negres—. Segons Greenpeace, la neteja de vaixells i el líquid vessat per refineries representa més de 600.000 tones a l'any. Només el 10% correspon a accidents. A més, el trànsit és molt intens, ja que es calcula que per l'estret de Gibraltar passen cada any uns 12.000 petrolers.

Una millora en la seguretat dels petrolers seria desitjable, però aquest no és el problema principal. Ricard Marí, catedràtic de Maniobra i Reglaments a la Facul-

tat de Nàutica de la Universitat Politècnica de Catalunya, ha explicat que el problema sempre estarà present. "Es poden posar xapes més resistents o prendre altres mesures. Però, de risc, sempre n'hi haurà. Dificilment un vaixell encallat podrà ser remolcat sense que es trenqui". Fins i tot les mesures actuals mostren que no eliminen del tot la possibilitat d'accident. Damunt la capa superficial del petroli dels dipòsits hi ha gas inert per tal d'evitar explosions. Però ja s'ha vist que aquestes es poden continuar produint, segons les circumstàncies.

Pel professor Marí, "el que cal és anar a buscar les causes últimes de cada accident. Així, caldria veure per què el capità del *Mar Egeu* va voler entrar al port de la Corunya tot i saber que era perillós. O saber per què es va avariar el *Breear*. Això ens podria donar pistes per a evitar d'altres accidents. Però els informes sovint queden massa amagats".

Aquest desconeixement de les causes

principals dels naufragis i els interessos econòmics de les petroleres i de les companyies asseguradores impedeixen que la recerca avanci. Així, el *Breear* era un vaixell ja vell, amb bandera liberiana, flotat per una companyia de Nova York, amb trenta-tres tripulants filipins, comandats per oficials grecs i polonesos. Aquesta barreja és un dels principals problemes que tenen els petrolers i altres vaixells amb mercaderies perilloses.

"Ara —explica el professor Marí— els tripulants tenen més formació, però si barregem diverses nacionalitats hi pot haver greus problemes d'entesa, que també ve provocada per la inestabilitat de les tripulacions. I en moments difícils, de molta tensió, el factor humà pot fallar".

Aquí entren el que s'anomena "pavellons de favor" —que els tractadors anomenen "econòmics"—. Es tracta de fer unes senzilles gestions a Londres mateix per tal de posar el vaixell sota bandera de països amb poques —o nul·les— exigències de seguretat i amb avantatges fiscals: Libèria —sobretot—, Xipre, Malta, Sierra Leone, Panamà i Bahames. A més, les tripulacions menys formades i amb contractes temporals ajuden a reduir les despeses. I encara s'agafen el mínim de marins.

Això darrer implica més càrrega de treball per a cada home. Així, hi ha vaixells de certa grandària que funcionen només amb cinc persones. Tot està molt automatitzat i funciona bé. Però quan falla alguna cosa, quan es viu una situació de risc, el nombre de persones és insuficient per tal d'afrontar el perill.

El capità de l'*Amoco Cadiz*, que la nit del 16 al 17 de març del 1978 va patir un accident davant de Portgall —al nord-oest de Bretanya— va rebutjar ajut durant molta estona, mogut per raons financeres. És difícil saber quan va alertar les autoritats que la situació era perillosa. Per això, sovint el disseny tècnic poca cosa hi té a fer.

D'altra banda, la justícia és massa lenta i les indemnitzacions costen de fixar. El judici de l'*Amoco Cadiz* es va fer als Estats Units. La primera sentència és va fixar el 1985, però després hi ha hagut diversos recursos i noves sentències. En principi, l'estat francès demanava indemnització per les despeses de neteja i pels diners donats als pescadors i ostricultors que s'havien quedat sense mitjà de vida. I 76 ajuntaments de la zona van demanar també indemnitzacions. El 1988, l'estat francès reclamava 4.000 milions de pessetes i els ajuntaments 900. El 1991 les xifres ja eren de 12.000 i 4.000 milions

de pessetes, respectivament. D'altra banda, el procés de l'*Exxon Valdez*, accidentat a Alaska, es va suspendre després que la companyia arribés a un acord per pagar més de 100.000 milions de pessetes.

El vessament de petroli, pel que fa a la contaminació en si, pot no ser molt greu. Aproximadament la meitat del petroli s'evapora ràpidament —cosa més fàcil en climes calents— i la resta es va difonent o dipositant a la costa. El mateix mitjà i els corrents el van diluint i el sol i diversos microorganismes el destrueixen. En zones com el golf Pèrsic, amb molts vessaments, hi ha una gran quantitat de microorganismes d'aquest tipus. Això explica que un any després del vessament provocat per la guerra del Golf aquella zona estigués més neta que abans del conflicte.

Una altra cosa són els danys ecològics. Es calcula que amb l'*Amoco Cadiz* van morir entre 19.000 i 37.000 ocells i es van trobar un 25 milions de cadàvers d'invertebrats —com ara eriçons de mar, cloïsses, crancs, etc.—. A més, cal comptar amb les pèrdues diferides que provenen de la mort de larves i joves i la disminució de població. A més, les espècies menys adaptades al petroli perden presència, en benefici d'altres que suporten millor aquestes condicions. És a dir, disminueix la varietat.

Els accidents del *Mar Egeu* i del *Breear* són molt greus, per què s'han produït en zones on la pesca i la recerca de marisc és una de les activitats principals. Els experts pensen que les granges marines situades a les Shetland, que viuen del salmó, poden passar de sis a vuit anys fins que puguin retornar a aquest comerç. Sens dubte, una situació que és dramàtica per a moltes famílies.

Xavier Duran

