

EL MAR TIENE MUCHAS MÁS OVEJAS BLANCAS QUE NEGRAS

Autor: Rafael Gutiérrez Fraile, Ingeniero Naval, Miembro del CAMM

La última semana de septiembre se emitió por la 2 de TVE un reportaje titulado “Sobrecargados” que denunciaba algunos aspectos negros relativos al transporte marítimo, lanzando al aire numerosas afirmaciones que o bien no reflejaban en absoluto la realidad o la reflejaban en una forma sesgada con hincapié en lo negativo y sin presentar el lado contrario. Un rebaño negro sin prácticamente ovejas blancas.

El título es ya de por sí tendencioso, dado que en el reportaje no se menciona para nada que los buques vayan sobrecargados. Esto no es raro, porque que los buques no van sobrecargados; hay normativas y estrictos controles que lo evitan. Desde mediados del Siglo XIX hay reglamentos sobre el francobordo, estableciendo la reserva mínima de flotabilidad de los buques. Actualmente está en vigor el Reglamento Internacional de Líneas de Carga de 1966, que se actualiza y mantiene al día continuamente gracias al trabajo de la Organización Marítima Internacional (OMI), una agencia especializada de Naciones Unidas con sede en Londres. No, los buques no van sobrecargados.

El reportaje repudia la globalización, como causa de explotación¹ alrededor del mundo, y achaca la culpa casi exclusiva a lo barato que es el transporte marítimo. Pero como ser barato no es de por sí reprochable, el reportaje indica repetidamente que el bajo coste se obtiene a base de malas prácticas; el secretismo corporativo, la opacidad, la explotación de las tripulaciones y la contaminación del mar y el aire, entre otras.

Secretismo corporativo hay, propiciado por las innumerables banderas de conveniencia que permiten registrar un buque sin identificar a su beneficiario último y sin que haya modo de establecer responsabilidades en caso de que hubiese daños a terceros o al medio ambiente. Por tanto, el reportaje toca un punto sensible y que debiera reformarse. Hoy más del 50% del tonelaje mundial está registrado en banderas de conveniencia. Los intereses de los navieros de todo el mundo han propiciado este estado de cosas. Modificarlo es difícil; la Ley del Mar² (UNCLOS) lo permite y hoy día entre las banderas de conveniencia y unos pocos países navieros (USA, Reino Unido, Noruega, Grecia...) aportan más de la mitad del presupuesto de la OMI, de modo que difícilmente puede adoptarse ninguna medida en su contra, como se indica correctamente al final del reportaje. Así que en este punto concreto, el reportaje acierta.

El reportaje habla luego de la opacidad del transporte, de millones de contenedores que cruzan el mundo sin controles, quizás, una suposición, llevando drogas, o armas para terroristas, en fin, como si la mitad de los contenedores fuesen llenos de metrallas, cocaína y bombas de mano. Habla de 120 toneladas de drogas (digamos 12 contenedores medio llenos) decomisadas dentro de los contenedores en 10 años, poco más de un contenedor anual, frente a un tráfico de 171 millones de contenedores (TEU) y unos 1.600 millones de toneladas de carga transportadas en contenedores por mar en 2014³. Dice el reportaje que los contenedores entran y salen de los puertos sin control, cuando hay máquinas de Rayos X para contenedores en la mayoría de las terminales. Muestra también el reportero que no le dejan entrar en un puerto a filmar; ignora quizás todos los puertos del mundo están en zona aduanera cerrada y que hace falta un permiso para entrar. No es por secretismo, es para controlar el contrabando, desde siempre.

Pasa luego el reportaje a la situación de los marinos. Dice que están aislados y que el buque es una cárcel flotante, donde los trabajadores ni siquiera tienen internet para skypear con sus familias; aislados hasta 10 meses, durmiendo poco y trabajando mucho. ¿Ignora quizás que en alta mar no hay Internet? ¿Qué las comunicaciones son por Inmarsat y son muy costosas? ¿Qué un buque en navegación sólo se comunica con

¹ Pero también ha causado una transferencia masiva de fondos desde los países desarrollados a los países en desarrollo, permitiendo a cientos, incluso miles, de millones de personas salir de la indigencia o una economía de supervivencia, para ir accediendo a trabajos mejor remunerados y a las ventajas del desarrollo. España fue en su día uno de los países beneficiarios, junto con Japón, Corea, Taiwán, Singapur, Malasia, China y otros.

² United Nations Convention on the Law of the Seas, un tratado internacional aprobado en 1982.

³ UNCTAD El transporte marítimo mundial 2014

tierra para asuntos importantes? La vida del marino es dura, nadie lo niega. El buque, todo buque, es efectivamente un entorno cerrado, un tanto claustrofóbico, pero eso no es culpa de nadie; el mar es así. Saber vivir en ese entorno es parte esencial de la profesión de marino. Y no son 10 meses ininterrumpidos, porque los buques tocan puerto cada pocos días, máximo semanas, y los marineros bajan a tierra siempre que pueden.

Se menciona también que el marino debe tener suerte para sobrevivir a las tormentas. ¿Suerte? ¿En qué mundo viven? Está claro que en el mar hay tormentas; cada marino verá varias al año, algunos incluso más. Pero no hace falta suerte para sobrevivir. Los buques están hechos para poder navegar en mares tormentosos; hoy en día los buques no se hunden a causa de las tormentas. No es que no haya peligro, el peligro cero no existe, pero lo excepcional realmente es que un buque sucumba ante una tormenta, normalmente debido a otras causas adicionales y no simplemente por el mal tiempo. Se mencionan 100-120 naufragios anuales, a nivel mundial, pero en 2015 fueron solamente 85 y de ellos más del 60% eran pesqueros, buques que nada tienen que ver con el transporte. En realidad, el hundimiento de un buque de carga por el mal tiempo es excepcional, una noticia. Algunos años, ninguno; otros años uno o dos. La inmensa mayoría de los profesionales del mar nunca estarán en un naufragio.

Obviamente, en el reportaje no faltan las imágenes de playas ennegrecidas por el petróleo, aunque en los últimos 15 años no se haya producido ningún accidente grave de este tipo en todo el mundo, son fotos antiguas. Se habla de contaminación del aire, de calentamiento global, de ruidos, de emisiones de gases de efecto invernadero y otros males. Para abreviar este comentario, no entraremos al detalle.

El reportaje ignora, o quizás evita mencionar, la parte positiva; los desarrollos legislativos de los últimos 30 años en materia de seguridad marítima, protección del medio ambiente marino o protección de los trabajadores del mar. Apenas se menciona de pasada la OMI, sin referencia a sus convenios que incluyen pasos muy importantes como, por ejemplo:

- Prohibición total de petroleros sin doble casco⁴ desde 2005-2010 (según tipos) y antes progresivamente desde 1996.
- Prohibición de combustibles⁵ con más de 0,5% de azufre a nivel mundial y 0,1% en zonas sensibles y puertos, efectiva mundialmente desde 2020.
- Límites a las emisiones de NOx desde buques⁶ desde 2010.
- Objetivos obligatorios de reducción de consumo de combustible⁷ desde 2013.
- Controles sobre las condiciones sociales de los marineros⁸, estableciendo horarios de trabajo, remuneraciones mínimas, desde 2013.
- Etc.

Al final el reportaje saca su “deus ex machina” y propone como solución que la ropa lleve una etiqueta donde se indique que ha sido transportada en buques que cumplen con las normas mínimas de emisiones, contaminación y trato a tripulaciones. Aparte de lo inútil de la medida, ya que para navegar los buques necesitan certificados que confirme el cumplimiento con esos mismos requisitos, cabe dudar de las intenciones de los autores del reportaje.

Efectivamente, esas etiquetas las emite una autoridad generalmente privada y que cobra por ello, como las de los envases de cartón procedente de bosques gestionados ecológicamente. Por tanto, cabe pensar que alguien interesado en implantar una etiqueta más, para ganar dinero, ha promocionado directa o indirectamente el reportaje.

En resumen, se trata de un reportaje muy sesgado, cuyo visionado ha requerido una cierta paciencia y disciplina del autor de estas notas. No se lo recomiendo a nadie.

⁴ Enmiendas al Convenio MARPOL, Anexo I, aprobadas de 1993 a 2003.

⁵ Enmiendas al Convenio MARPOL, Anexo VI en vigor desde 2010.

⁶ Enmiendas al Convenio MARPOL, Anexo VI, en vigor desde 2010.

⁷ Enmiendas al Convenio MARPOL, Anexo VI, en vigor desde 2010.

⁸ Convenio MLC en vigor desde 2013, propiciado conjuntamente por la OMI y la OIT.