

El tráfico marítimo y la biodiversidad mediterránea



Sonsoles San Román

RESPONSABLE DE COMUNICACIONES
CENTRO DE COOPERACIÓN
DEL MEDITERRÁNEO (UICN-MED)

El Mar Mediterráneo asume un tráfico marítimo intenso y variado: desde grandes petroleros y buques mercantes hasta multitud de pequeñas embarcaciones de ocio, pasando por el transporte local, el cabotaje, los transbordadores y los barcos de pesca de tipo industrial o artesanal. Los riesgos vinculados al tráfico marítimo son también muy diversos, al igual que las posibles respuestas para hacerles frente.

Riesgos operativos y accidentales

Los riesgos operativos incluyen varios tipos de contaminación debida a la propia marcha de las embarcaciones. De ahí la contaminación acústica, que se ha identificado recientemente como amenaza para la biodiversidad. El transporte de animales o de vegetales en las aguas de lastre e incrustaciones *-fouling-* en el casco de las embarcaciones también es una amenaza ya que liberadas en un medio distinto al que pertenecían originalmente, pueden asentarse y convertirse en invasoras, perjudicando así al ecosistema receptor. De hecho, se cuentan más de 400 especies invasoras introducidas en el Mediterráneo, con un impacto más o menos importante en los ecosistemas. Especialmente importante es la evacuación de residuos al mar, bien vinculados a la vida diaria del barco, o bien a la limpieza de los pañoles.

Los riesgos accidentales son, en primer lugar, la contaminación (hidrocarburos o sustancias tóxicas) tras un accidente. Afortunadamente, estos accidentes son bastante raros pero pueden llegar a tener una amplitud considerable. Y en segundo lugar, las colisiones entre embarcaciones y seres vivos, como es el caso de los cetáceos, por ejemplo.

Y al existir variedad de riesgos, también existen variedad de respuestas y de solucio-

nes. A lo que habría que añadir la distinción entre los riesgos a nivel local o a nivel regional; o entre los riesgos vinculados a los puertos y aquellos vinculados a la navegación.

El trabajo de la Unión Mundial para la Naturaleza

Frente a esta variedad de transporte marítimo y a los riesgos asociados, la UICN ha optado por trabajar concretamente sobre los riesgos vinculados al tráfico internacional entre países mediterráneos así como al intercontinental, es decir, aquél que utiliza el Mediterráneo sólo como vía de paso entre el puerto de salida y el de destino, (por ejemplo, entre los Estados del Golfo y el Norte de Europa). El tráfico intercontinental que no se detiene en los puertos mediterráneos sólo representa el 10% del tráfico internacional en el Mediterráneo.

El tráfico internacional es probablemente el que comprende los riesgos más importantes para la biodiversidad, tanto a nivel operativo con el transporte de especies exóticas, como accidental debido a la cantidad y calidad de las materias transportadas. Alrededor de 66000 cargueros y buques cisterna pasan cada año por Gibraltar y 18000 atraviesan el Canal de Suez. En un momento dado, puede haber una media de 250 a 300 buques cisterna en el Mediterráneo. El 20% del tráfico mundial de petróleo pasa por el Mediterráneo, por lo que es probablemente más fácil realizar una iniciativa en este ámbito ya que está regulado por acuerdos internacionales como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS por sus siglas en inglés) y las convenciones de la Organización Marítima Internacional (OMI). Lo que es más, esta industria está muy organizada y es consciente de los riesgos asociados así como de sus responsabilidades.

Los demás tipos de transporte marítimo tampoco están libres de riesgo: la contaminación acústica y las colisiones para los transbordadores o el transporte de especies inva-

soras para las embarcaciones de recreo. Sin embargo, estos tipos de transporte añaden sobre todo riesgos en cuestión de posibles colisiones con los grandes petroleros y portacontenedores, sobre todo en las zonas en que las rutas son perpendiculares a aquellas de los grandes transportadores, como por ejemplo en el Estrecho de Gibraltar, dónde se cruzan las rutas Norte-Sur de los grandes barcos de transporte con las rutas Este-Oeste de los transbordadores; o en el Bósforo dónde hay alrededor de 2500 barcos que unen las dos orillas cada día.

Conocer la biodiversidad marina

Un buen conocimiento de la biodiversidad mediterránea es a la par necesario para poder evaluar los riesgos que el tráfico marítimo conlleva. De hecho, aunque los datos son abundantes, no existe una descripción exhaustiva de la biodiversidad especialmente en lo referente a la distribución de especies, cartografía de los hábitats o comprensión de





Amenazas.

El transporte de animales o de vegetales en las aguas de lastre e incrustaciones en el casco de las embarcaciones también es una amenaza.

bajo régimen internacional, por lo que no permite a los estados costeros intervenir en

caso de paso de barcos peligrosos. Esta situación se está atenuando con la declaración de zonas de extensión de la jurisdicción nacional tales como la zona de protección ecológica francesa, o la zona de protección de pesca española. No constituyen, sin embargo, más que una serie de

iniciativas unilaterales que no permiten gestionar los riesgos a nivel regional ni desarrollar la cooperación necesaria.

Finalmente, hay que considerar la difícil relación entre los itinerarios de las embarcaciones y las zonas sensibles e importantes para la biodiversidad que son áreas marinas protegidas, especialmente cuando albergan especies como los delfines y ballenas, muy sensibles al ruido y que pueden colisionar y ser dañadas por los barcos. En estos casos, trabajar con las autoridades responsables de definir las rutas que utilizan los grandes petroleros puede permitir poner en marcha soluciones concretas, desplazando varias millas estas rutas hacia otras zonas, como se ha hecho en el caso de Cabo de Gata en Almería.

El libro de bitácora

En conclusión, quedan varias incógnitas sobre la biodiversidad mediterránea. Y los riesgos que aporta el tráfico marítimo son

los sistemas. A pesar de que los ecosistemas costeros son relativamente conocidos, no ocurre igual con los sistemas pelágicos de superficie y menos aún con los ecosistemas profundos, bien sean batipelágicos (la columna de agua a cierta profundidad, como por ejemplo a 1000 metros de profundidad allí donde el fondo se encuentra a 3000 metros) o bénticos (en los fondos marinos). Los científicos estiman que sólo se conoce del 5 al 7% de los ecosistemas profundos y encierran por tanto un número importante de especies desconocidas.

Las herramientas y el ámbito de aplicación

Es fácil detectar rápidamente que ya existen herramientas técnicas y jurídicas para controlar el tráfico marítimo y luchar contra estos riesgos. Las razones por las que estas herramientas no se emplean, o se emplean poco o mal, son igualmente variadas y están relacionadas principalmente con la falta de

El tráfico internacional comprende los riesgos más importantes para la biodiversidad, tanto a nivel operativo como accidental

formación de los profesionales en materia de medio ambiente y con la voluntad política, lo que implica por tanto una falta de medios para su puesta en práctica. Pero la situación no se presenta tan negra a nivel local. Muchos puertos poseen buenas instalaciones de recepción de residuos varios (para que no se arrojen al mar), y varios países han puesto en práctica planes de emergencia para combatir las posibles contaminaciones accidentales.

La cuestión acuciante que queda por resolver es el régimen de alta mar. Como los países mediterráneos no han declarado su zona económica exclusiva, casi todo el Mediterráneo se considera como alta mar, es decir,

también difíciles de evaluar. Contamos sin embargo, con los medios para responder a estos riesgos, especialmente a nivel jurídico, a pesar de que el alta mar en el Mediterráneo y la geopolítica regional complican a menudo la situación. La solución reside por tanto en la generación e integración de datos así como en la responsabilidad de los estados, que poseen las embarcaciones y los puertos. La concienciación del sector privado a todos los niveles (industria, propietarios, capitán y tripulación) sobre la importancia de navegar en un ecosistema saludable es el tercer factor clave para no ponerlo en peligro mediante la actividad que allí se desarrolla. ■