



La Industria turística de los cruceros y su impacto en el medio marino

Xosé Manuel Barros Hermida – Mar de Fábula





La Industria turística de los cruceros es la manifestación extrema del turismo de masas y del capitalismo depredador

Meter miles de personas en un artefacto flotante

Darles ingentes cantidades de comida y bebida

Dejarles descargar sus aguas negras directamente en el mar (*)

(*) siempre que lo hagan más allá de las 12 millas de la costa



PRESENTACIÓN DE MAR DE FÁBULA

Asociación sin ánimo de lucro

Inicia su actividad en enero de 2014

Objetivo: limpieza del mar

Ámbito de actuación:
Costa da Morte y en el último año el Área Metropolitana de A Coruña

Trabajo a realizar:
recoger toda la basura marina que el mar nos devuelve que, en un 90% son residuos plásticos

PRESENTACIÓN DE MAR DE FÁBULA

Reflexiones



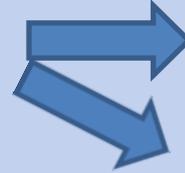
- Después de 4 años de intenso trabajo, pensamos que nunca terminaremos de limpiar el mar
- Cada año, entre todos los voluntarios del mundo, retiramos de la orilla del mar miles de kilos de basura marina pero.....
- Cada año entran en los océanos 10 millones de toneladas de basura
- Solo estamos atacando los síntomas de un grave problema: **CONTAMINACIÓN DEL MAR**
- Hay que detener el problema en su origen, la contaminación mental de la sociedad de consumo
- Hay que seguir limpiando pero hay que hacer más énfasis en campañas de información y concienciación ciudadana
- Conseguir que cada uno de nosotros asuma su cota de responsabilidad en la limpieza y conservación del medio marino



CONTAMINACIÓN ORGÁNICA DEL MAR



Además de la contaminación por plásticos, la orgánica es una de las más preocupantes, sobre todo la que afecta a las aguas costeras de Galicia



Provoca cada año la prohibición del baño en numerosas playas

Potencialmente, puede influir en la aparición cada vez más frecuente de fenómenos de eutrofización y afloramiento de mareas rojas en nuestras rías

Las aguas costeras de Galicia tienen dos frentes de agresión orgánica

Los vertidos de aguas residuales sin tratar o deficientemente tratadas que vienen de tierra firme

Las descargas de aguas residuales sin tratar o deficientemente tratadas por parte de los más de 40.000 navíos que navegan cada año por el Corredor Marítimo de Fisterra (a 21,7 millas de la costa)



- La experiencia histórica nos dice que todo vertido que se produzca en el Corredor Marítimo de Fisterra, más pronto o más tarde, llega a nuestras costas
- Entre estos miles de navíos, un número cada vez más grande de cruceros, verdaderas ciudades flotantes, pasan por delante de nuestra costa
- El sector de los cruceros, su problemática en relación con el medio marino y como encaja en el Convenio Marpol Anexo IV





CONVENIO MARPOL 73/78

- Convenio internacional que regula todos los aspectos de la contaminación de los océanos por los navíos
- Recoge un conjunto de normas, en 6 anexos, desarrolladas por la IMO (Organización Marítima Internacional), organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la Seguridad Marítima y de la Prevención de la Contaminación del Mar por los navíos
- Este convenio fue redactado en octubre de 1973 y modificado por el protocolo de febrero de 1978



AGUAS NEGRAS Y AGUAS GRISES

- El Anexo IV del Convenio MARPOL regula las descargas de aguas sucias en los océanos por parte de todos los navíos
- Las aguas residuales de los cruceros son de dos tipos:
 - Aguas negras (sucias)
 - Aguas grises



- Las aguas negras son los residuos procedentes de los w.c. y de las instalaciones médicas de a bordo. Contienen bacterias nocivas, organismos patógenos, virus, parásitos intestinales y nutrientes perjudiciales. Si no están adecuadamente tratadas, pueden causar contaminaciones víricas y bacterianas en la fauna marina y afectar eventualmente a la salud humana
- Las aguas grises son aguas de las cocinas, lavabos, duchas, baños, lavadoras y piscinas. Contienen grasas, aceites, sustancias químicas e lejías y están consideradas tan perjudiciales para el medio marino como las aguas sucias
- De acuerdo con la EPA (Environmental Protection Agency) un crucero con 3.000 turistas en un viaje típico de una semana, genera 780.000 litros de aguas negras e 3.800.000 litros de aguas grises

TEXTO DEL ANEXO IV



- ✓ La descarga de aguas sucias en el mar está prohibida excepto:
 - Cuando el navío tenga en funcionamiento una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada por la ADMINISTRACIÓN o cuando sean desinfectadas por algún sistema aprobado por la ADMINISTRACIÓN y se descarguen a más de 3 millas marinas de la tierra más próxima

- ✓ Las aguas sucias no tratadas se pueden descargar a una distancia superior a las 12 millas de la tierra más próxima

- ✓ En la legislación internacional no hay restricción alguna para la descarga de aguas grises

REFERENCIA HISTÓRICA



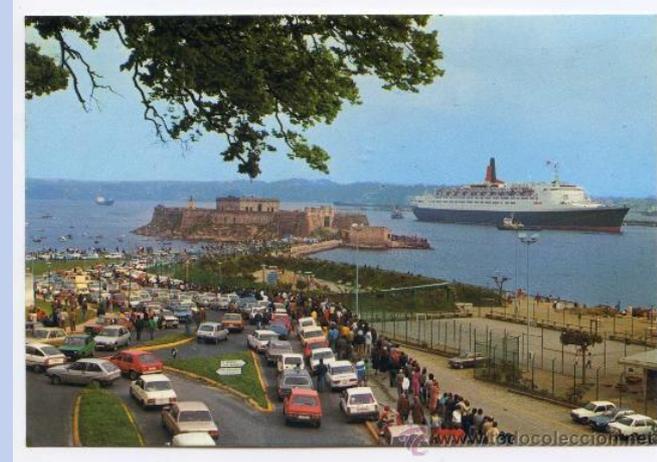
El Convenio MARPOL mantiene el mismo texto de cuando fue redactado en los años 70

En los años 70, el transporte marítimo era realizado por navíos mercantes y unos pocos trasatlánticos en tránsito entre Europa y el continente americano

LA INDUSTRIA DE LOS CRUCEROS NO EXISTÍA

Esta industria empezó en la década de los 80 (una muestra del cambio del modelo fue la escala del Queen Elizabeth 2 en abril de 1983 en el puerto de A Coruña

Desde su comienzo, la industria de los cruceros ha experimentado un crecimiento imparable a nivel mundial



FUTURO DE LOS CRUCEROS

Datos de la CLIA (Cruise Lines International Association) – 95% del sector



2017

25,8 millones de pasajeros

400 cruceros (300
oceánicos y 100 de ríos)

2018

+ de 27 millones de turistas

400 cruceiros (300
oceánicos y 100 de ríos)

+ 8
años

97 nuevos cruceros, cada
vez más grandes, se van a
unir a la flota actual

Ejemplo

República Popular China
El gobierno chino considera
la construcción de cruceros
como “Equipamiento
Estratégico” de la nación



Nº TURISTAS (en millones)



* Datos de la CLIA

DEFASE DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



Aumento del transporte marítimo de mercancías
Crecimiento exponencial de la industria turística de los cruceros



El Convenio MARPOL Anexo IV se ha quedado obsoleto y ultrapasado por la realidad de unos océanos cada vez más transitados



Enorme impacto ambiental

Los cruceiros repiten, una y otra vez, las mismas rutas en aguas próximas a las costas
Están abriendo nuevas ofertas en destinos de alto valor ecológico: Galápagos, Antártida, Círculo Polar Ártico..



A QUÉ ADMINISTRACIÓN SE REFIERE EL CONVENIO MARPOL – Anexo IV



La ley a bordo de un navío es siempre la del Estado donde está registrada su bandera

COMPAÑÍAS DE CRUCEROS (más grandes del mundo)

Carnival Corp.

Royal Caribbean

Norwegian Cruise Lines - NCL

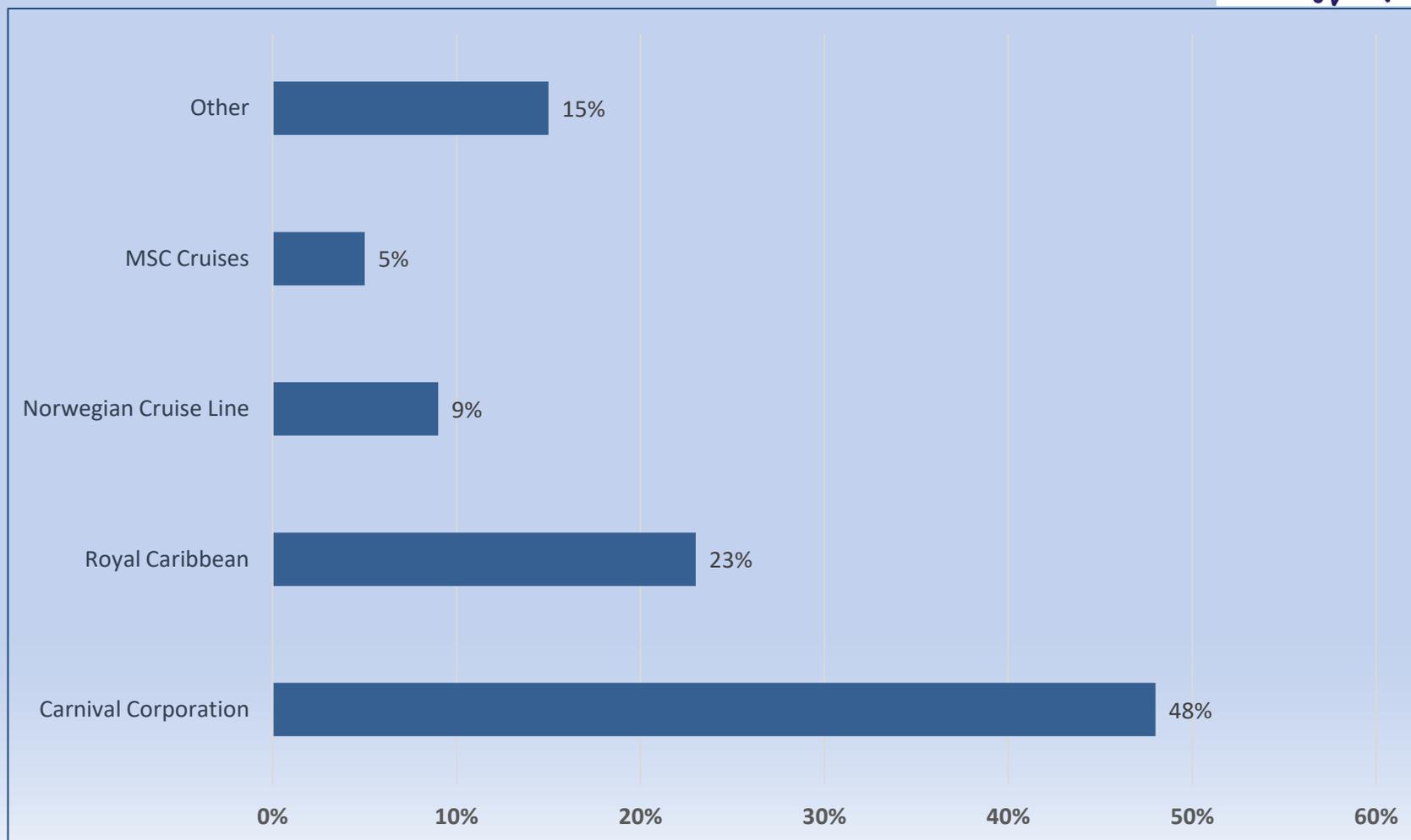
Mediterranean Shipping Company - MSC

BANDERAS DE
CONVENIENCIA

Las 3 primeras navieras tienen su sede en Miami y ondean banderas de Bahamas, Panamá e Bermudas

MSC Cruises tiene su sede en Suiza y ondea en sus cruceros la bandera de Panamá

Global cruise industry market share



* Datos de la CLIA

¿QUE SON LAS BANDERAS DE
CONVENIENCIA?
(son banderas de Estados diferentes a
las de los propietarios de los barcos)



El propietario de un navío se acoge a las leyes y normativas del Estado de su bandera

¿Cuales son los Estados más “populares”?

Aquellos que tienen las regulaciones de seguridad, trabajo y protección ambiental más laxas y flexibles, con tasas mínimas de registro, impuestos muy bajos o inexistentes y la libertad de contratar mano de obra barata

Banderas más demandadas



Tripulantes de diferentes nacionalidades, que se cuentan por miles en los cruceros, siempre del tercer mundo y contratados con salarios mínimos, sin protección laboral y horarios de trabajo que rozan la esclavitud



La ITF (Federación Internacional del Transporte) lleva muchos años denunciando los abusos en los barcos con bandera de conveniencia

SISTEMAS DE DEPURACIÓN DE AGUAS RESIDUALES



En un descarado ejercicio de marketing, la Cruise Lines International Association (CLIA) reclama en nombre de sus asociados

El cumplimiento de los más altos estándares de protección ambiental de los océanos

En el informe del año 2017, la CLIA presume de que sus miembros son líderes en la instalación de sistemas AWTS (Advanced Wastewater Treatment Systems) y que, en un futuro, el 50% de las nuevas construcciones utilizarán este sistema

¿Que ocurre con el otro 50% ?
Seguirán con los sistemas MSD (Marine Sanitation Devices)

CONCLUSIONES – PASOS DADOS



En octubre del año 2017 y por invitación del Director del CEIDA, Carlos Vales, Mar de Fábula asistió como invitada a una reunión de trabajo del Comité Español de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) en el Castillo de Santa Cruz

En esa reunión, Mar de Fábula tuvo la oportunidad de explicar esta problemática y pedir el respaldo a UICN, mediante la entrega de una carta al Vicepresidente Mundial de UICN, Mr. Ali Kaka, de cara a solicitar a la IMO la actualización del Convenio MARPOL- Anexo IV

Esta iniciativa fue asumida por el Comité Español de UICN y desde ese momento, se está trabajando con la Oficina Técnica de UICN en Málaga en los siguientes objetivos:

OBJETIVOS



1.- Solicitar a la IMO la actualización del Anexo IV del Convenio MARPOL 73/78 para incluir la prohibición expresa de descarga en los océanos de las aguas residuales sin tratar, cualquiera que sea la distancia a la costa

Es una aberración ética y ambiental que a estas alturas del siglo XXI, una ciudad flotante con 9.000 personas a bordo pueda verter legalmente sus aguas fecales, sin tratar, directamente en el mar

2.- Solicitar que sea la IMO quien establezca los criterios para instalar los sistemas de depuración en los navíos y que, de manera expresa, demande a las líneas de cruceros la instalación a bordo de estas ciudades flotantes de los más modernos y completos sistemas de depuración, a fin de minimizar el impacto en el mar

La salud de nuestros océanos no puede quedar al libre albedrío de las empresas privadas



POLLUTION AND ENVIRONMENTAL VIOLATIONS AND FINES, 1992- September 2018

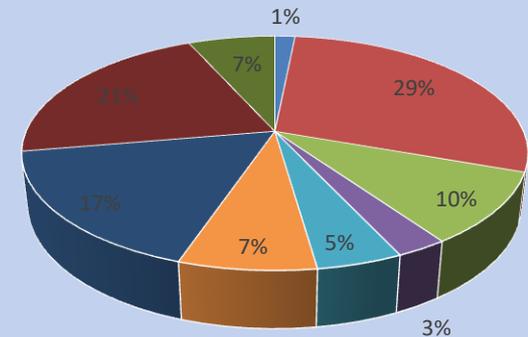
Only those reported in the media or public documents

- Ross A. Klein, Professor Memorial University Newfoundland Canada
- Jim Walkor, Maritime Lawyer Miami



Dumping sewage	10	Water Pollution
Exceeding permitted level of fecal coliform bacteria	190	
Exceeding permitted level of ammonia	65	
Exceeding permitted level of PH	18	
Exceeding permitted level of chlorine	31	
Exceeding permitted level of heavy metals	48	
Oil spill (sentinazos)	111	Environm ental pollution
Air pollution	148	
Others (coral reef damage, disposal of plastic and garbage...)	43	
Total number of incidents	664	

Infracciones Industria Cruceiros 1992-2018

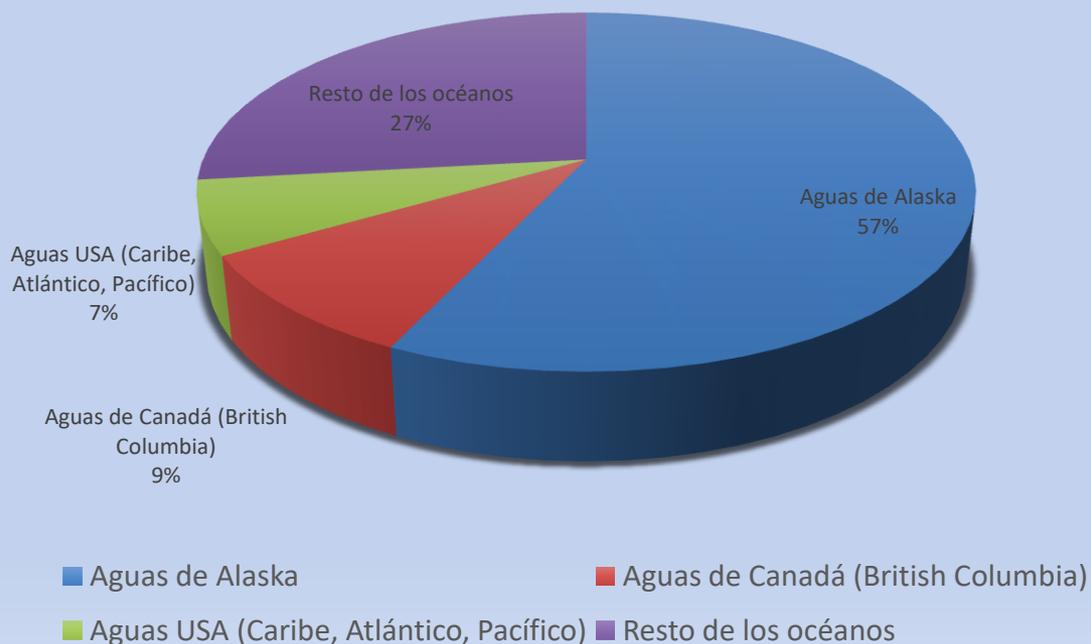


- Dumping sewage
- Exceeding permitted level of fecal coliform bacteria
- Exceeding permitted level of ammonia
- Exceeding permitted level of PH
- Exceeding permitted level of chlorine
- Exceeding permitted level of heavy metals
- Oil spill
- Air pollution
- Others (coral reef damage, disposal of plastic and garbage...)



Situación geográfica	Nº de incidencias	
Aguas de Alaska	370 – 57%	475 (73%)
Aguas de Canadá (British Columbia)	62 – 9,5%	
Aguas USA (Caribe, Atlántico, Pacífico)	43 – 6,6%	
Resto de los océanos	174 – 27%	27%

Nº de incidencias



Total multas del sector en este período: 125.000.000 de dólares

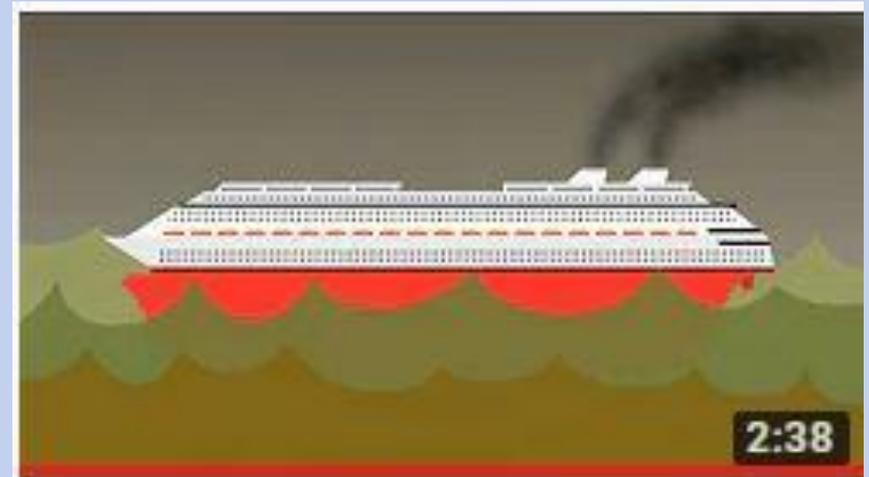
Total multas pendientes (recurridas): 132 (en los últimos años)

(Todas relacionadas con la contaminación en aguas costeras)



VIDEO DE FRIENDS OF THE EARTH SOBRE LA CONTAMINACIÓN DE
LOS CRUCEROS

**Watch a Cruise Ship
Pollute as Much as
13 Million Cars—
in One Day**



<https://www.youtube.com/watch?v=2N9JHYtAzVk>

MUCHAS GRACIAS

