



A Industria turística dos cruceiros e o seu impacto no medio mariño

II Xornadas Internacionais de Educación
Ambiental do CEIDA

Xosé Manuel Barros Hermida – Mar de Fábula





A Industria turística dos cruceiros é a manifestación extrema do turismo de masas e do capitalismo salvaxe

Meter milleiros de
persoas nun
artefacto flotante

Darlles inxentes
cantidades de
comida e bebida

Deixarlles
descargas as súas
augas negras
directamente no
mar (*)

(*) sempre que o fagan máis aló das 12 millas da costa



PRESENTACIÓN DE MAR DE FÁBULA

Asociación sen ánimo
de lucro

Inicia a súa actividade
en xaneiro de 2014

Obxectivo: limpeza do
mar

Ámbito de actuación:
Costa da Morte e no
último ano a Área
Metropolitana da
Coruña

Traballo a realizar:
apañar todo o lixo
mariño que o mar nos
devolve que, nun 90%
son residuos plásticos



PRESENTACIÓN DE MAR DE FÁBULA Reflexións



- Despois de 4 anos de intenso traballo, pensamos que nunca remataremos de limpar o mar
- Cada ano, entre todos os voluntarios do mundo, retiramos da beiramar milleiros de kilos de lixo mariño pero.....
- Cada ano entran nos océanos 10 millóns de toneladas de lixo
- Só estamos atacando os síntomas dun grave problema: **CONTAMINACIÓN DO MAR**
- Hai que atallar o problema na súa orixe, a contaminación mental da sociedade de consumo
- Hai que seguir limpando pero hai que facer máis énfase en campañas de información e concienciación cidadán
- Conseguir que cada un de nós asuma a súa cota de responsabilidade na limpeza e conservación do medio mariño

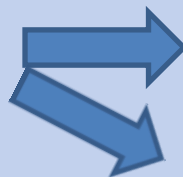




CONTAMINACIÓN ORGÁNICA DO MAR



Ademáis da contaminación por plásticos, a orgánica é unha das máis preocupantes, sobre todo a que afecta ás augas costeiras de Galicia



Provoca cada ano a prohibición do baño en numerosas praias

Potencialmente, pode influir no xurdimento cada vez máis frecuente de fenómenos de eutrofización e afloramento de mareas vermellas nas nosa rías

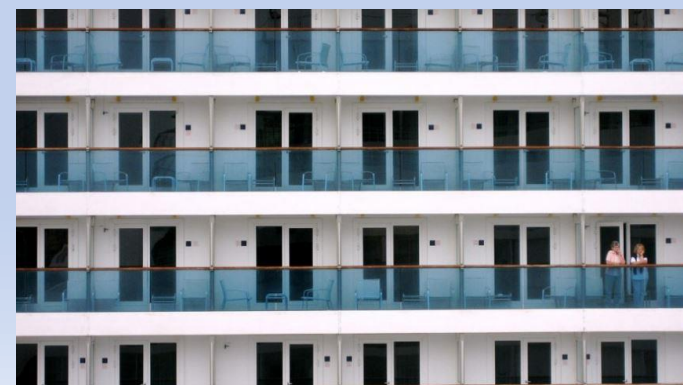
As augas costeiras de Galicia teñen dúas fontes de agresión orgánica

Os verquidos de augas residuais sen tratar ou deficientemente tratadas que veñen de terra firme

As descargas de augas residuais sen tratar ou deficientemente tratadas por parte do máis de 40.000 navíos que navegan cada ano polo Corredor Marítimo de Fisterra (a 21,7 millas da costa)



- A experiencia histórica nos di que todo verquido que se produzca no Corredor Marítimo de Fisterra, máis cedo ou máis tarde, chega ás nosas costas
- Entre estes milleiros de navíos, un número cada vez máis grande de cruceiros, verdadeiras cidades flotantes, están a pasar por diante de nós
- Sector dos cruceiros, a súa problemática en relación co medio mariño e o seu encaixe no Convenio Marpol Anexo IV





CONVENIO MARPOL 73/78

- Convenio internacional que regula todos os aspectos da contaminación dos océanos polos navíos
- Recolle un conxunto de normas, en 6 anexos, desenvolvidas pola IMO (Organización Marítima Internacional), organismo especializado das Nacións Unidas responsable da Seguridade Marítima e da Prevención da Contaminación do Mar polos navíos
- Este convenio foi redactado en outubro de 1973 e modificado polo protocolo de febreiro de 1978



AUGAS NEGRAS E AUGAS GRISES

- O Anexo IV do Convenio MARPOL regula as descargas de augas sucias nos océanos por parte de todos os navíos
- As augas residuais dos cruceiros son de dous tipos:
 - augas negras (sucias)
 - augas grises



- As augas negras son os residuos procedentes dos w.c. e das instalacións médicas de a bordo. Conteñen bacterias nocivas, organismos patóxenos, virus, parásitos intestinais e nutrientes perxudiciais. Se non están adecuadamente tratadas, poden causar contaminacións víricas e bacterianas na fauna mariña e afectar eventualmente á saúde humana
- As augas grises son augas das cociñas, lavabos, duchas, baños, lavadoras e piscinas. Conteñen graxas, aceites, sustancias químicas e lixivias e están consideradas tan perxudiciais para o medio mariño como as augas sucias
- Dacordo coa EPA (Environmental Protection Agency) un cruceiro con 3.000 turistas nunha viaxe típica dunha semana, xenera 780.000 litros de augas negras e 3.800.000 litros de augas grises



TEXTO DO ANEXO IV



- ✓ A descarga de augas sucias no mar está prohibida excepto:
 - Cando o navío teña en funcionamento unha instalación de tratamento de augas sucias aprobada pola ADMINISTRACIÓN ou cando sexan desinfectadas por algún sistema aprobado pola ADMINISTRACIÓN e se descarguen a máis de 3 millas mariñas da terra máis próxima
- ✓ As augas sucias non tratadas poderanse descargar a unha distancia superior ás 12 millas da terra máis próxima
- ✓ Na lexislación internacional non hai restrición algunha para a descarga de augas grises



REFERENCIA HISTÓRICA



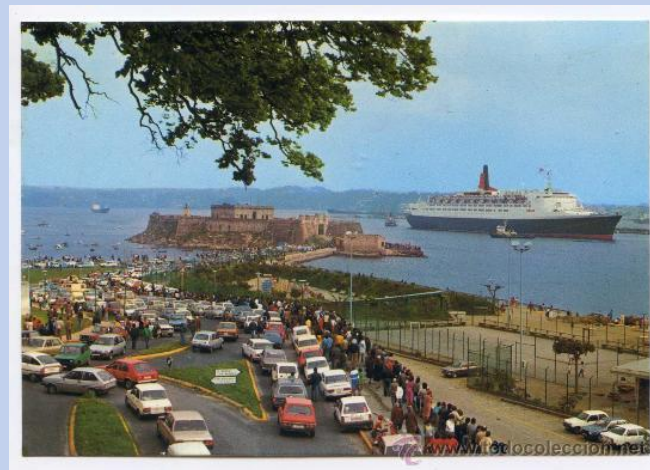
O Convenio MARPOL mantén o mesmo texto de cando foi redactado nos anos 70

Nos anos 70, o transporte marítimo era realizado por navíos mercantes e uns poucos trasatlánticos en tránsito entre Europa e o continente americano

A INDUSTRIA DOS CRUCEIROS NON EXISTÍA

Esta industria comezou na década dos 80 (una mostra do cambio do modelo foi a escala do Queen Elizabeth 2 en abril de 1983 no porto da Coruña)

Dende o seu comezo, a industria dos cruceiros ten un crecemento imparable





FUTURO DOS CRUCEIROS

Datos da CLIA (Cruise Lines International Association) – 95% do sector



2017

25,8 millóns de pasaxeiros

400 cruceiros (300
oceánicos e 100 de ríos)

+ 8
anos

97 novos cruceiros, cada
vez máis grandes, vanse
unir á flota actual

2018

+ de 27 millóns de turistas

400 cruceiros (300
oceánicos e 100 de ríos)

Exemplo

República Popular China
O goberno chino considera a
construcción de cruceiros
como “Equipamento
Estratéxico” da nación



Nº TURISTAS (en millóns)



* Datos da CLIA



DESFASE DA LEXISLACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL



Aumento do transporte marítimo de mercadorías
Crecemento exponencial da industria turística dos cruzeiros



O Convenio MARPOL Anexo IV ten ficado obsoleto e
ultrapasado pola realidade duns océanos cada vez
máis transitados



Enorme impacto ambiental

Os cruzeiros repiten, unha e outra vez, as mesmas
rutas en augas próximas ás costas
Están abrindo novas ofertas en destinos de alto valor
ecolóxico: Galápagos, Antártida, Círculo Polar Ártico..





A QUÉ ADMINISTRACIÓN REFÍRESE O CONVENIO MARPOL – Anexo IV



A lei a bordo dun navío é sempre a do Estado
onde está rexistrada a súa bandeira

COMPAÑÍAS DE CRUCEIROS (máis grandes do mundo)

Carnival Corp.

Royal Caribbean

Norwegian Cruise Lines - NCL

Mediterranean Shipping Company - MSC

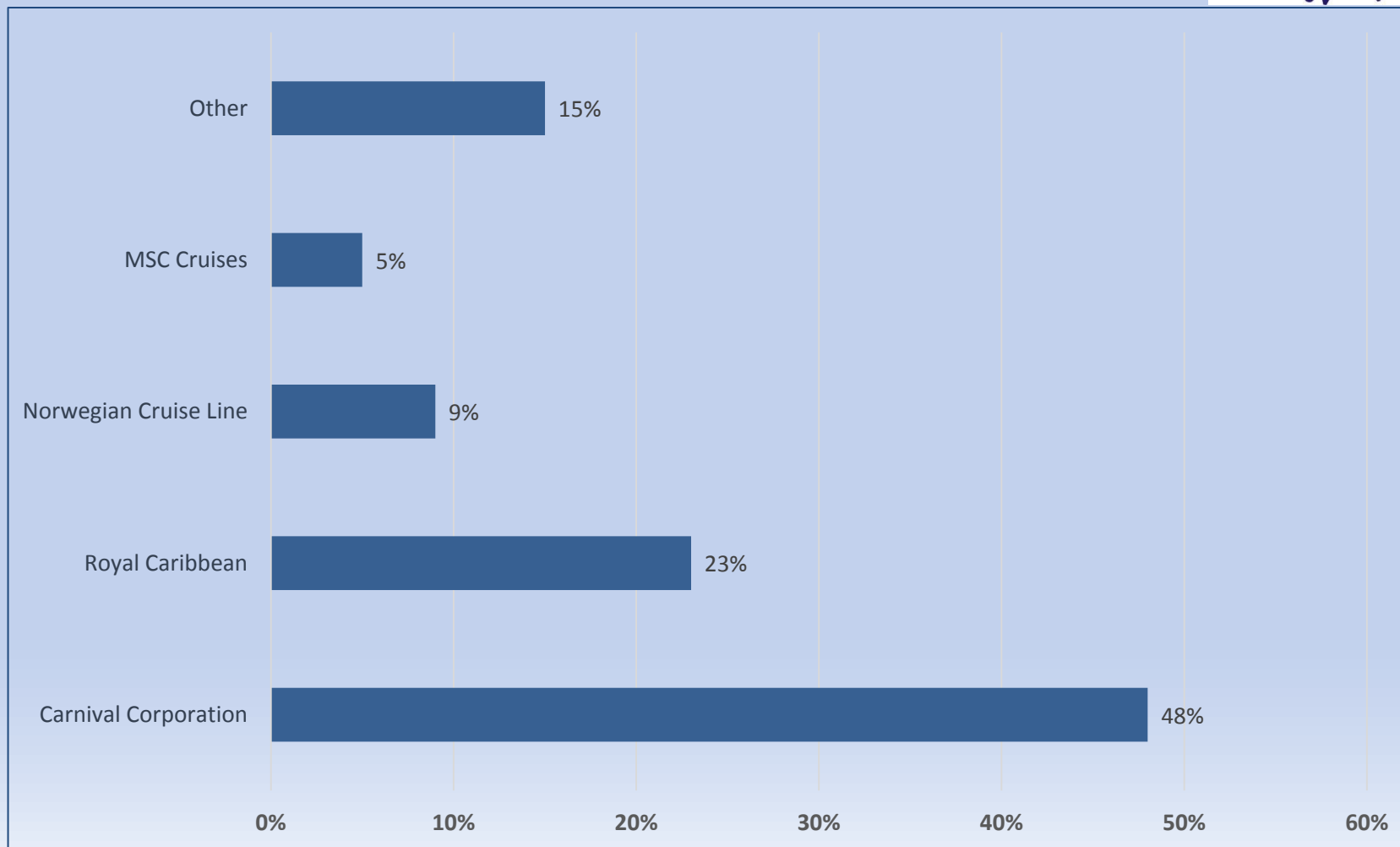
BANDEIRAS DE
CONVENIENCIA

As 3 primeiras navieiras teñen a súa sede en Miami e ondean
bandeiras de Bahamas, Panamá e Bermudas

MSC Cruises ten a sede en Suiza e ondea nos seus cruceiros a
bandeira de Panamá



Global cruise industry market share



* Datos da CLIA



QUE SON AS BANDEIRAS DE CONVENIENCIA?



O propietario dun navío acóllese ás leis e normativas do Estado da súa bandeira

Cales son os Estados máis “populares”?

Aqueles que teñen as regulacións de seguridade, traballo e protección ambiental máis laxas e flexibles, con taxas mínimas de rexistro, impostos moi baixos ou inexistentes e a liberdade de contratar man de obra barata

Bandeiras máis demandadas



Tripulantes de diferentes nacionalidades, sempre do terceiro mundo e contratados con salarios mínimos, sen protección laboral e horarios de traballo que rozan a escravitude





SISTEMAS DE DEPURACIÓN DE AUGAS RESIDUAIS



Nun exercicio de marketing, a Cruise Lines International Association (CLIA) reclama en nome dos seus asociados

**O cumprimento dos
máis altos estándares
de protección
ambiental dos océanos**

No informe de ano 2017, a CLIA presume de que os seus membros son líderes na instalación de sistemas AWTs (Advanced Wastewater Treatment Systems) e que, nun futuro, o 50% das novas construción utilizarán este sistema



CONCLUSIÓN – PASOS DADOS



En outubro do ano 2017 e por invitación do Director do CEIDA, Carlos Vales, Mar de Fábula asistiu como invitada a unha reunión de traballo do Comité Español da Unión Internacional para a Conservación da Natureza (UICN) no Castelo de Santa Cruz

Nesa reunión, Mar de Fábula tivo a oportunidade de explicar esta problemática e pedirlle respaldo a UICN, mediante a entrega dunha carta ao Vicepresidente Mundial de UICN, Mr. Ali Kaka, de cara a solicitar á IMO a actualización do Convenio MARPOL- Anexo IV

Esta iniciativa foi asumida polo Comité Español da UICN e dende ese momento, estase traballando coa Oficina Técnica da UICN en Málaga nos seguintes obxectivos:



OBXECTIVOS



1.- Solicitar á IMO a actualización do Anexo IV do Convenio MARPOL 73/78 para incluír a prohibición expresa de descarga nos océanos das augas residuais sen tratar, calquera que sexa a distancia á costa

É unha aberración ética e ambiental que nestas alturas do século XXI, unha cidade flotante con 9.000 persoas a bordo poida verter legalmente as súas augas fecais ,sen tratar, directamente no mar

2.- Solicitar que sexa o IMO quen estableza os criterios para instalar os sistemas de depuración nos navíos e que, de maneira expresa, demande ás liñas de cruceiros a instalación a bordo destas cidades flotantes dos máis modernos e completos sistemas de depuración, a fin de minimizar o impacto no mar

A saúde dos nosos océanos non pode ficar ao libre alvedrío das empresas privadas



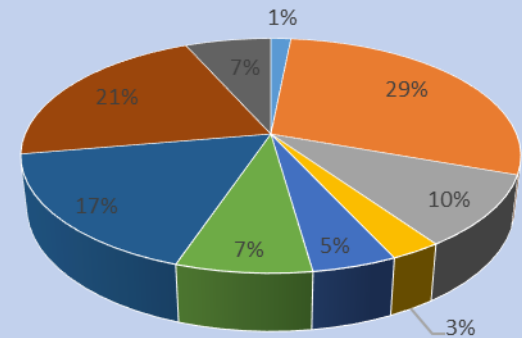


- Ross A. Klein, Professor Memorial University Newfoundland Canada
- Jim Walkor, Maritime Lawyer Miami



Dumping sewage	10	358 (55%)
Exceeding permitted level of fecal coliform bacteria	188	
Exceeding permitted level of ammonia	64	
Exceeding permitted level of PH	18	
Exceeding permitted level of chlorine	30	
Exceeding permitted level of heavy metals	48	
Oil spill	111	
Air pollution	137	
Others (coral reef damage, disposal of plastic and garbage...)	43	
Total number of incidents	649	

Infracciones Industria Cruceiros 1992-2017

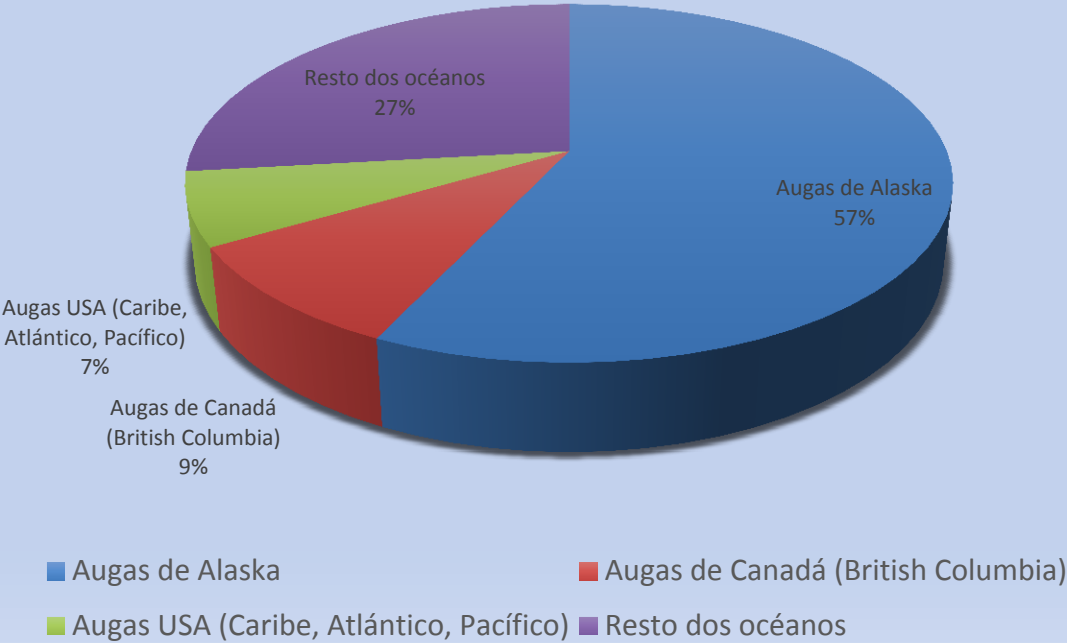


- Dumping sewage
- Exceeding permitted level of fecal coliform bacteria
- Exceeding permitted level of ammonia
- Exceeding permitted level of PH
- Exceeding permitted level of chlorine
- Exceeding permitted level of heavy metals
- Oil spill
- Air pollution
- Others (coral reef damage, disposal of plastic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



Situación xeográfica	Nº de incidencias	
Augas de Alaska	370	475 (73%)
Augas de Canadá (British Columbia)	62	
Augas USA (Caribe, Atlántico, Pacífico)	43	
Resto dos océanos	174	27%

Nº de incidencias

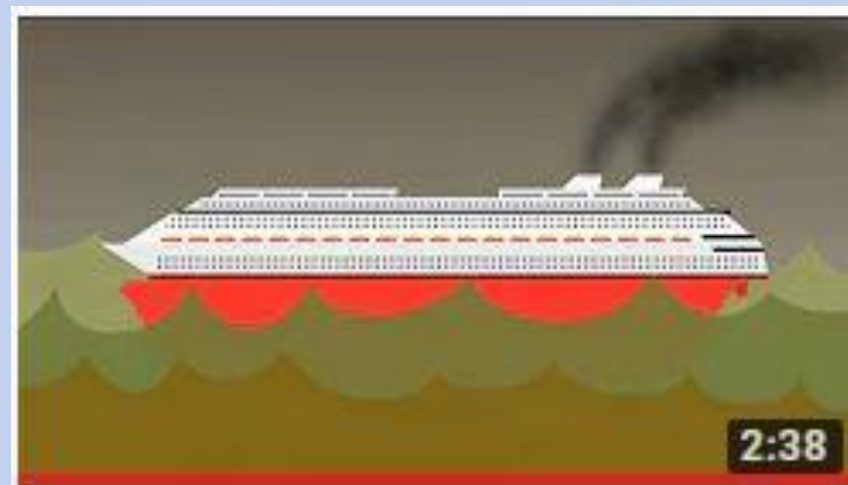


Total multas do sector neste período: 125.000.000 de dólares
Total multas pendentes (recurridas): 132 (nos últimos anos)
(Todas relacionadas coa contaminación en augas costeiras)



VIDEO DE FRIENDS OF THE EARTH SOBRE A CONTAMINACIÓN DOS CRUCEIROS

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



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



MOITAS GRAZAS
MUITO OBRIGADO

