

LA COSTA DE LA MUERTE

ALGUNOS DE LOS SINIESTROS MARÍTIMOS EN ELLA SUCEDIDOS Y SU INCIDENCIA EN LAS MEJORAS A LA NAVEGACIÓN

José Luis López-Sors
Ingeniero Naval, Inspector de Buques
Académico de Número de la Real Academia de la Mar

Fecha de recepción: 15 de febrero de 2018

Fecha de admisión: 18 de abril de 2018

Con éste título¹, el 14 de Febrero de 2017, tuve ocasión de pronunciar mi discurso de entrada como Académico de Número en la Real Academia de la Mar. Es ésta una Institución creada por iniciativa de un grupo de oficiales de la Armada capitaneados por José Ventura Olaguibel que era oficial del cuerpo de intendencia. José Ventura alternó sus destinos en ella, con otros de carácter civil en la época de UCD² y en alguna sociedad del Instituto Nacional de Industria como en la Empresa Nacional Elcano.

En el primer gobierno del Partido Popular, en la legislatura comenzada en 1996, fue nombrado director de Sasemar y en ese puesto lo conocí al acceder yo a la Dirección General de la Marina Mercante el 20 de Mayo de 2000. Olaguibel pronto me habló de su iniciativa de crear la Academia de la Mar, que apoyé desde un principio, porque me pareció que España, con tantos kilómetros de costa, mucho tenía que decir habiendo dominado el conocimiento de la mar, de la oceanografía y el arte de la navegación.

Ese conocimiento nos había llevado a gestar tantos hechos singulares como el Descubrimiento de un Nuevo Mundo, por Cristóbal Colón, hace ya más de 500 años, o de circundarlo unos años después, por Juan Sebastián Elcano, de Guetaria, en una campaña iniciada por el portugués Magallanes bajo el patrocinio del Reino de Castilla, ya que no se había ganado la confianza de su rey don Juan. Esos descubrimientos demostraban que la Tierra era redonda y nos llevaron a utilizar el continente, recién descubierto, como cabeza de puente desde el que llegar a los territorios de la China para traer las especias que eran tan preciadas en Europa. Así se descubrieron las Islas Filipinas y las Carolinas, y con ellas el arte de navegar nos llevó a aprovechar los vientos alisios³, más al Norte, para regresar a Nueva España, ahora llamada México. El *Galeón de Manila* en 1565 con el guipuzcoano, marino y fraile, Andrés de Urdaneta (1498-1568) fue el primero en realizar el *tornaviaje* cargado con las especias que en Europa tanto se valoraban.

Y, sin embargo, España es un país donde se vive de espaldas a la mar, y eso no es un justo reconocimiento de su Historia, ni del mérito de sus gentes. La entidad constituida recibió el apoyo de la Casa Real con el título de Real Academia de la Mar. En 2016 el nuevo presidente de la Real Academia, don Alejandro Aznar, a sugerencia del Instituto de España

¹ Editado por Librería Náutica Robinson, Madrid

² Unión de Centro Democrático

³ Vientos fijos de la zona tórrida que soplan bajos de las regiones subtropicales hacia el Ecuador, con dirección al SE en el hemisferio Norte

que acoge a esas Instituciones, ha puesto especial interés en que los Académicos de Número formalizáramos el ingreso, pronunciando el discurso de entrada con aportación de nuestros conocimientos, como se hace en las demás Reales Academias, igual que a través de los correspondientes grupos de trabajo.

La circunstancia de que ya hubiera finalizado el juicio sobre el siniestro del *B/T Prestige*, el 13 de septiembre de 2002, con sentencia de 13 de septiembre de 2013 de la Audiencia de La Coruña favorable a que la actuación de la Administración General del Estado había actuado conforme a derecho, me abría la posibilidad de poder referirme a él ya que, hasta ese momento, había guardado silencio por respeto a los tribunales. Después, la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de enero de 2016, confirmando la de la Audiencia, me permitía además poder hablar con algún detalle de lo ocurrido en esos días, en la esperanza de que esa vivencia pudiera ser de utilidad para nuevos siniestros que, sin duda, continuarán produciéndose. Es la primera vez que se produce una sentencia, referida a un siniestro marítimo, en la que al no condenarse al funcionario del Estado que interviene en ella, el propio Estado no ha de pagar subsidiariamente los cuantiosos daños causados por el siniestro. En casos anteriores, por ejemplo en el del *Aegean Sea*, hubo de pagar incluso la carga perdida en el siniestro.

Mi discurso de entrada se refirió a la siniestralidad en la Costa de la Muerte, realizando una muy breve descripción de los siniestros de petroleros en esa costa y resaltando las medidas regulatorias de la OMI⁴ que se tomaron como consecuencia de ellos. De tal modo que se contempla con claridad que, de cada siniestro producido, se derivan mejoras en la seguridad marítima tanto desde el punto de vista constructivo de los buques, como desde la regulación y ayudas a la navegación, etcétera. Se trata, por tanto, de asegurar a la población que la navegación es cada vez mas segura, los buques de mayor calidad y los mares son más limpios, igual que lo son las playas y la mar.

Lo acontecido en el desarrollo del siniestro del *B/T Prestige*, que constituye el sujeto pasivo de este artículo, fue causado por el mal estado de un petrolero que, derramando su carga a la mar por su costado roto, emitió un *May Day*⁵ en el que su capitán notificaba que se estaba hundiendo y solicitaba, con urgencia y ansiedad, el rescate de su tripulación. El petrolero, además, estaba sin gobierno y sin máquina. Su capitán ordenó el lastrado del tanque de lastre de babor sobrecargándolo y, si bien recuperó la escora producida, sobrepasó el punto de fluencia de su estructura. Su capitán se negó a que fuera remolcado, mientras que la mar lo empujaba contra la costa gallega con serio peligro de encallamiento en ella.

Cualquier siniestro marítimo, se resuelve a través de decisiones concatenadas que se van tomando, una vez oídos los pareceres de los especialistas, como mejor se le ocurre a los que están en el equipo que gestiona la respuesta a la emergencia. Cada decisión tomada condiciona las sucesivas, pero no debe retrasarse la toma de decisiones, por mejor meditarlas, dado el proceso de deterioro de la situación.

Por ello, entre los especialistas que deben formar el equipo gestor de la emergencia deben ocupar un lugar destacado los marinos, especialistas en navegación y que acumulen experiencia, que hayan navegado durante años, tanto sean marinos mercantes o de la Armada. Los marinos especialistas en máquinas son también muy útiles por cuanto conocen la práctica de la propulsión del buque. También los ingenieros navales tenemos mucho que decir porque sabemos del aspecto constructivo, de cómo se conforma la resistencia estructural del buque, de sus puntos débiles y de cómo puede evolucionar su

⁴ Organización Marítima Internacional, agencia de Naciones Unidas

⁵ Llamada de Socorro

comportamiento, especialmente con averías, aún cuando nos falte la experiencia en el arte de la navegación.

El grupo gestor de la emergencia, así constituido, debe de estar bajo la dirección de un técnico que, al menos, tenga una visión de conjunto y una comprensión de las dificultades que pueden presentarse durante la emergencia. Si la dirección de ese grupo gestor recae en quién, por sí mismo, cuente con una formación relacionada con la navegación, la máquina o la ingeniería naval, más fácil le puede resultar la comprensión del problema global y de las distintas opciones del árbol de decisiones posibles.

Aglutinar en el equipo director de la emergencia a personas con formación y conocimientos complementarios es importante, porque permite que las decisiones se puedan tomar en tiempo real, sin esperar una valoración que puede demorarse. El grupo, o algunos de sus miembros, deberán destacar en algunas virtudes humanas. Es fundamental contar con la prudencia para no tomar decisiones demasiado arriesgadas y con la fortaleza para asumir los errores y/o las críticas; no todas las decisiones serán perfectas y habrá que encauzarlas. Y tomada una decisión, se vislumbrarán opciones que pueden presentarse a continuación, incluso se procura avanzar sobre las posibles soluciones, en función de que lleguen unas u otras, procurando ganar tiempo al tiempo. En definitiva, se van tomando decisiones dentro de un análisis de riesgos y, si se concretan, habrá que asumir las consecuencias pero sabiendo que serán menos graves que si las decisiones no se hubieran tomado.

Los funcionarios son especialistas en diversas áreas de conocimiento, cada uno en la suya, con el común denominador de que, después de una oposición, todos ellos están especialmente preparados para defender sus criterios y para resistir la presión política, si resultara preciso, que a ella pueden verse sometidos.

Siempre será fácil criticar las decisiones tomadas pues, como decimos, su resultado final habrá sido negativo, porque la cualidad de malignidad proviene de que haya sucedido. Siempre será posible defender otras decisiones diferentes, con resultados hipotéticos más favorables, aunque la defensa de esas hipótesis provenga de gentes con escasos o nulos conocimientos en la materia y, en todo caso, sin los pormenores concretos de la situación. Por el contrario, los que hayan tomado las decisiones reales nunca podrán demostrar que eran las mejores que se podían tomar en esos momentos, y siempre se les podrá acusar de lo contrario, sobre todo finalizado el siniestro, y cuando los daños causados ya son públicos y han sido analizados tranquilamente, hasta la saciedad, desde uno y otro punto de vista.

Debo expresar mi convicción de que todos los funcionarios que intervienen en las emergencias marítimas, no sólo en ésta, lo hacen poniendo en ese trabajo lo mejor de sí mismos, de su conocimiento y experiencia, totalmente al margen de las ideas políticas que cada uno pueda tener. Si alguno se sale de la norma es, sencillamente porque no merecía estar en ese grupo, pero no por ello debe afectar a la categoría y calidad del grupo. Con todo, es lamentable cuando aparece quién, desde dentro, coopera con medios de comunicación que contribuyen a criticar las medidas que se están tomando y así a enrarecer la razonable confrontación política, cuyo argumento es el siniestro marítimo en si mismo, provocado por causas ajenas.

Si se trabaja en la resolución de emergencias, sean o no marítimas, es fundamental hacerlo en la prevención. Se desea tener la capacidad de adelantarse al acontecimiento de los siniestros, pues una vez que se hayan iniciado, ya sólo caben actuaciones paliativas a sabiendas de que todo siniestro termina mal. El director de la emergencia nunca podrá demostrar que las decisiones tomadas, entre un abanico de las posibles, eran las mejores que podían tomarse. Se trata de hacer un rápido análisis de riesgos que no puede llevar mucho tiempo, porque lo más importante es tomar las decisiones, evitando toda demora.

La progresión y gravedad de la emergencia aumentan exponencialmente con el tiempo perdido. Por tanto, como la seguridad en sí misma no existe, trabajar en la prevención es el mejor modo de trabajar por ella.