

# Emergente

El blog de Javier Larrea sobre emergencias, bomberos y protección civil

MIÉRCOLES, 13 DE MAYO DE 2015

## Incendio y naufragio de barco ruso en Canarias



**Ha pasado ya un mes desde que el buque pesquero ruso “Oleg Naydenov” comenzase a arder cuando se encontraba atracado en el muelle en el Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria. Analicemos porqué el barco ha acabado hundido en el fondo del océano Atlántico contaminando sus aguas con más de 1.400 toneladas de combustible.**

Sobre las 13:30 horas del sábado 11 de abril comenzó un incendio en el buque que se encontraba atracado en el muelle Reina Sofía del puerto de Las Palmas, junto a otros barcos <sup>(1)</sup>.

Al parecer el incendio comenzó en la sala de máquinas (en una caldera o en un generador).

### El barco

Se trataba de un buque pesquero tipo arrastrero factoría de bandera rusa, de 136 m. de eslora total, 19 m. de manga y 7,5 m. de calado construido en Stralsund, Alemania en 1990 actualmente perteneciente a la compañía Fenix Co. de Murmansk (Rusia).

Estaba de escala en Las Palmas aprovisionándose para una campaña de dos meses en caladeros de Mauritania. Tenía a bordo 1.409 toneladas de fuel, 30 tons. de gas-oíl, 70 tons. de lubricantes y llevaba 72 tripulantes.

### El incendio

Al parecer el incendio comenzó en la sala de máquinas en un generador de electricidad según Bomberos de Las Palmas. El incendio se propagó a las calderas y a otros espacios. Según testimonios de bomberos de Las Palmas el incendio llevaba ya mucho tiempo activo cuando les avisaron del mismo, por lo que cuando llegaron no pudieron acceder a la zona del incendio por el fuerte calor. Fuentes del servicio de bomberos de Las Palmas indican que no se presentó nadie de la Autoridad portuaria ni de Capitanía marítima para dirigir las operaciones ni dar ningún tipo de instrucciones ni se facilitó espumógeno para la extinción del incendio. Se intentó la extinción del incendio con agua desde el muelle y desde el mar con remolcadores de salvamento. Por la cantidad de agua vertida dentro del barco para extinguir el incendio (alguna por parte de Bomberos y muchísima más por los remolcadores) se comenzó a temer por su flotabilidad y riesgo de hundimiento.



**Bomberos y remolcador intentan la extinción del barco en el muelle**

### El despropósito

A las 03:10 de la madrugada del domingo 12 de abril (de noche), apenas 12 horas después de iniciado el incendio, el capitán marítimo ordena remolcar el barco ardiendo fuera del puerto. Se justifica la decisión en que había “riesgo grave” de explosión, de hundimiento y de derrame de combustible provocando contaminación.

### El desenlace

El lunes 13 de abril amanece sin fuego a bordo, tan solo sale humo de la popa. El barco está escorado 10 grados a babor.

El martes 14 de abril, se permanece a la espera para poder subir a bordo y evaluar los daños y tomar decisiones, pero a las diez de la noche se escora más y a medianoche, exactamente a las 23:55 horas se hunde a 15 millas la sur de la isla y a 2.400 m. de profundidad.

El miércoles, 15 de abril ya aparece en el mar una mancha de fuel kilométrica: la tragedia se ha consumado. Las autoridades comentan que un informe de la Universidad de Las Palmas indica que debido al régimen de vientos el vertido no afectaría a las costas canarias. Se equivocaron. Días después el fuel fue alcanzando las costas del suroeste de Gran Canaria.



### ¿Mala Suerte?

Contado así, parece que se ha tratado de un fatal accidente con un final no deseado debido a la mala suerte, pero no es así. Voy a explicar a qué no podemos llamar mala suerte.

Podríamos considerar mala suerte las razones de la iniciación del incendio en el barco, aunque si pudiésemos investigar un poco más seguro que encontraríamos algunas causas evitables.

Lo que no es mala suerte es lo siguiente: NO ES MALA SUERTE,

- La decisión de la Dirección General de la marina Mercante de nombrar un capitán marítimo, que no es capitán de la marina mercante y por lo tanto carece de formación náutica y experiencia profesional en los asuntos relativos a la seguridad a bordo de los buques y la seguridad en la navegación por lo que no está capacitado para gestionar este tipo de asuntos.

- No haber utilizado espuma en la extinción de un barco. En los incendios en los barcos, es prácticamente imposible el acceso al interior ya que los mamparos (las paredes, suelo y techo) son de acero. Por ello es recomendable la utilización de espuma de alta expansión como agente extintor. Al menos se debería haber utilizado agua con espumógenos de media o baja expansión que multiplican la eficacia extintora del agua. No sé porque no se hizo así. Podemos preguntarnos si los servicios de emergencia (Bomberos, Salvamento marítimo, remolcadores) podían haber hecho más de lo que hicieron, o mejor.

- Echar agua durante horas para apagar un incendio en un barco. Es sabido que echar agua al interior del barco compromete su flotabilidad y finalmente se hundirá. Todos los profesionales de la navegación y de la extinción de incendios y salvamento lo saben.

- Que la Autoridad Portuaria no tuviese firmado el Convenio con Bomberos del Ayuntamiento de Las Palmas para la prestación del servicio de Las Palmas. En 2005 se firmó un convenio por el que el Puerto pagaba al Ayuntamiento la cantidad de 300.000 € anuales por la prestación del servicio de bomberos en las instalaciones portuarias. Este convenio lleva varios años sin renovarse, desde 2011. Los sindicatos de los bomberos funcionarios del Ayuntamiento de Las Palmas llevan tiempo reivindicando que no deben intervenir en emergencias dentro del puerto sin que antes renegocien con ellos las condiciones laborales por estas actuaciones. En este escenario no sería de extrañar que los bomberos no hubiesen extremado su celo en las operaciones de extinción.

- Que ningún jefe de bombero se presentase en el incendio para preocuparse de la buena ejecución de las tareas de extinción de incendios.

- Que no se estableciese el PMA -Puesto de Mando Avanzado- en el que concurrirían todas las jefaturas responsables de las organizaciones implicadas en la emergencia: autoridad portuaria, capitanía marítima, bomberos, medio ambiente, etc., para evaluar la evolución de la extinción de incendios y adoptar las decisiones más adecuadas.

- Tomar la decisión de que un buque abandone un puerto seguro. Cualquier oficial o capitán de la marina mercante sabe que en caso de accidente marítimo tienen la obligación de salvar a su tripulación, al buque y a la carga (en este orden) y si se encuentra en la mar debe dirigirse a un puerto o refugio seguro; en este caso ya lo estaba. Tomar esta decisión es más que una negligencia, es una imbecilidad.

- No evaluar las posibles consecuencias de la decisión de llevarse el barco fuera del puerto. Los cinco escenarios posibles habrían sido estos:

- o El mejor escenario era el que se disponía, barco amarrado en muelle seguro, sin instalaciones portuarias de riesgo en sus inmediaciones, que se podría haber apagado por medio de la acción de los bomberos y remolcadores de salvamento o bien cuando se acabase el material que estaba ardiendo. Como se puede ver en las fotos de la mañana siguiente de haberse llevado el barco del puerto, el incendio residual está a popa coincidiendo con los espacios donde están los aparejos de pesca.
- o Incluso, en el caso de hundirse el barco en el muelle, lo haría a poca profundidad (poco más de 20 metros), con capacidad para contener un posible vertido estableciendo todos los cercos anticontaminación que se hubiese querido. Y con todas las facilidades para recuperar con rapidez el combustible de los tanques en caso de hundimiento.
- o El peor escenario, que seguro que no pensó el que tomó la decisión es que el barco se hubiese hundido en la bocana del puerto. Esto habría sido una auténtica tragedia paralizando durante varios días el tráfico marítimo del puerto. A lo que habría que sumar el efecto de la contaminación.
- o Otro escenario posible es que se hubiese apagado el barco en el exterior del puerto cuando se remolcaba, que es lo que en realidad pasó y que supongo que es lo que se buscaba. Entiendo que la consiguiente acción sería volver al puerto y atracarlo. Lo que desgraciadamente no ocurrió.
- o El último escenario, no deseado, es el que ha sucedido, que el buque se hundiese cerca de la costa, pero posible como ha demostrado la tozuda realidad.

- Que el presidente de Canarias, Paulino Rivero justificase la decisión de sacar el barco del puerto alegando que las consecuencias de haberle dejado cerca de la costa hubieran sido mucho peores. (¡Otro necio que habla por no callar!, al barco no se le dejaba cerca de la costa, ya estaba en puerto; cerca de la costa es donde se ha hundido por llevarse del puerto). Y las peores consecuencias son las que han ocurrido. Estas declaraciones me dan qué pensar y me invitan a especular si él, o su gobierno, no habrán tenido algo que ver en la decisión de sacar el barco o en presionar para que el domingo a la mañana no se viese la gran humareda en la capital alarmando a la población y manchando su imagen.



Incendio en la popa del barco ya en la mar, en los pañoles de los aparejos de pesca

### Consecuencias

Las consecuencias que vaticino son:

- Elevadísimos gastos por las acciones para evitar que continúe el derrame desde el fondo del mar.
- Gastos por la lucha contra la contaminación en las costas de Canarias que afortunadamente, debido a los vientos alisios no será demasiada.
- Gran negocio para algunas grandes empresas por su participación en el taponamiento del vertido y en la recogida de los restos contaminantes.
- Fotos y reportajes a políticos regionales y nacionales minimizando el impacto y contando lo bien que se desarrollan las cosas, para obtener réditos electorales.
- Posible contaminación en las Islas de Cabo Verde en poco tiempo (solicitarán indemnizaciones)
- Más que segura contaminación en las costas de Brasil y Venezuela en los próximos meses (demandarán a España por los daños ocasionados y los gastos en que incurran)
- Demanda del armador ruso y de la compañía aseguradora del barco contra las autoridades españolas por el hundimiento del barco y daños y perjuicios.
- Diligencias de la fiscalía de Medio Ambiente de las Palmas por el vertido del buque ruso, para inculpar al capitán y armador ruso por delito ecológico (ya se inventarán algo).
- Los incompetentes seguirán en sus puestos o serán cambiados por otros incompetentes amigos aunque vengan Podemos y Ciudadanos.
- Sentencia de los tribunales españoles tras juicio de varios años (más de cinco) de duración exculpando la decisión de las autoridades españolas que atribuirán a causa mayor o similar.
- Juicio ante tribunales internacionales que culparán al gobierno español por su estrafalaria decisión.

### Incompetencia

Las autoridades marítimas españolas están demostrando una gran incompetencia tras **no haber aprendido nada del accidente del "Prestige" cuya nefasta gestión del gobierno costó a los españoles casi 5.000 millones de euros**. España está siendo el hazmerreir del todo el mundo marítimo, tras haber expuesto a los peligros de la navegación a un barco incendiado que se encontraba en puerto seguro y haberlo llevado al naufragio repitiendo la negligente actuación del Prestige.

Los exdirectores generales de la marina mercante, Pedro Anatael Meneses y José Antonio Madiedo (actual Presidente de la Asociación Española de la Marina Civil) **han calificado la decisión de sacar el barco del puerto de "error grave", coincidiendo con el capitán del pesquero**<sup>(2)</sup> que se ha quejado de las autoridades españolas. Mi condición de Capitán de la marina mercante, exdelegado del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante en Bizkaia, exmiembro de la junta directiva de la Cruz Roja del Mar en Euskadi, y Jefe del servicio de extinción de incendios y salvamento del ayuntamiento de Bilbao, me otorgan los conocimientos y la experiencia que me permiten coincidir con estos testimonios en la calificación de **"error grave"** la decisión de remolcar el buque fuera del puerto.

### Encuesta

¿Crees que la gestión del incendio y posterior hundimiento del pesquero ruso ha sido la correcta?

Cuatro días después del incendio que se produjo en su interior, el pesquero ruso 'Oleg Naydenov' se hundía a unas 15 millas de...

**Sí, se cumplieron los protocolos**

■ 5%

**Sí, se ha hecho todo lo posible para alejarlo de la isla y evitar vertidos**

■ 2%

**No, el barco nunca tuvo que abandonar el Puerto**

■ 79%

**No, no se han utilizado los medios necesarios**

■ 14%

Encuesta del Diario La Provincia de Las Palmas entre sus lectores

Hasta los ciudadanos son más sensatos que todos los que han participado en las decisiones de remolcar el barco hasta su hundimiento. En la imagen que se acompaña se ve el resultado de una encuesta que ha hecho el diario La Provincia de Las Palmas entre sus lectores que es absolutamente meridiano: el 93% habrían actuado de otra manera a como lo hicieron las autoridades. Así que propongo que el próximo capitán marítimo del Puerto de La Luz se elija por sorteo entre los lectores de este diario: habrá más posibilidades de acertar.

(1) Asociación Española de Marina Civil. OLEG NAYDENOV: Anotaciones Provisionales.

(2) Cinco Manchas en la gestión del incendio del Oleg Naydenov.