

[HOME](#)

[LOGÍSTICA](#)

[CRUCEROS](#)

[FERROCARRIL](#)

[JEFES DE LOGISTICA](#)

[PORTAL EMPLEO](#)

[MANUTENCION](#)

[TRANSPORTE CARRIL](#)

REVISTA PUERTOS Y NAVIERAS - 19/05/2015

Gestión y claves entorno al hundimiento del Oleg.

El hundimiento del buque Oleg que tenía a bordo 1.409 toneladas de fuel, 30 toneladas de gas-oil, 70 toneladas de lubricantes y llevaba 72 tripulantes también trae consigo cómo ha sido la gestión de este hundimiento.

Se han llevado a cabo numerosas faltas de coordinación, tal y como informa [Javier Larrea en su blog Emergente](#). En palabras del propio Larrea:

"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 concurriesen todas las jefaturas responsables de las organizaciones implicadas en la emergencia: autoridad portuaria, capitania 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.** Todas estas medidas han traído consecuencias como los elevados gastos para evitar el derrame, el negocio para las empresas encargadas de taponar el vertido, la demanda interpuesta por el armador ruso contra las autoridades españolas...

Todo esto hace, en palabras de Larrea, que las autoridades marítimas españolas estén demostrando incompetencia a la hora de gestionar este tipo de incidentes, como ya se demostró en el caso del Prestige.