

# EN EL MAR EL RIESGO CERO NO EXISTE: EL CASO DEL PESQUERO O BAHÍA Y DE OTROS. LLAMAMIENTO DE HEILDEBERG POR UNA ECOLOGÍA CIENTÍFICA

MIGUEL CANCIO ÁLVAREZ  
Departamento de Sociología  
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
Universidad de Santiago de Compostela

Recibido: 15 de junio de 2004

Aceptado: 9 de noviembre de 2004

## 1. ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA A TRAVÉS DEL ACCIDENTE DEL BARCO O BAHÍA Y DE OTRAS EMBARCACIONES

En los últimos 14 años se registraron en Galicia un total de más de 100 naufragios, murieron 266 marineros y cerca de 70 naufragos nunca pudieron ser rescatados. El 80% de los marineros que pierden la vida en España son gallegos<sup>1</sup>. Galicia de nuevo se ha consternado por el grave accidente del pesquero de cerco gallego *O Bahía* (02-06-04) con base en el puerto de Cambados, en la Costa da Morte, cerca de las islas Sisargas (a cuatro millas) y aún mas cerca de los puertos de Malpica y de O Porriño.

---

<sup>1</sup> Sobre los naufragios y los accidentes marítimos en Galicia, véanse las siguientes publicaciones y referencias: Fernando Patricio Cortizo (2004): *Historia da costa galega e os seus naufraxios: século XX*. Xerais; Fernando Patricio Cortizo (2000): *Historia da costa galega e os seus naufraxios: século I- XIX*. Lea; Francisco Díaz Guerrero (2003): *Naufraxios no mar de Vigo*; Hixinio Puentes Novo (2003): *Os naufraxios de Galicia norte, provincia marítima de Ferrol*. Lea; Lino J. Pazos (2003): *Naufragios Costa NW (1900-2002)*; Lino J. Pazos (2001): *Naufragios en las Rías Baixas*; Miguel San Claudio (2001): *Tesouros asulagados. Historia dos naufraxios no mar de Galicia*. Lea.

Véase también la revista *IP/Industrias Pesqueras*. Revista marítima quincenal. Esta revista, editada en Vigo, fue fundada en el año 1927 –está a punto de alcanzar el número 2000 y sobre la que se han publicado monografías–. Actualmente está dirigida por la personalidad gallega, empresario y consejero delegado de la gran empresa pesquera Pescanova, Alfonso Paz-Andrade –hijo del gallegista histórico moderado Valentín Paz Andrade–, promotor de astilleros, de empresas vinculadas con el mar, pero también de sectores culturales como el Instituto Galego de Información, que llevó a cabo junto a Isaac Díaz Pardo, secretario general y presidente de la exposiciones mundiales de pesca, la World Fishing Exhibition que tiene lugar en Vigo desde el año 1973. Es el impulsor de Pescanova, es técnico de la FAO y autor de la obra *La marginación de Galicia*. *IP* publica también trabajos sobre los accidentes marítimos y contiene secciones sobre empresas, investigación, internacional, legislación, tecnología, publicaciones, etc., siempre en relación con el mundo de la mar, de la pesca. Sobre esta revista se han publicado monografías.

Véase también el *Report of the FAO/SPL Regional Expert Consultation on Sea Safety in Small Fishing Vessels*. Suva, Fiji, (febreiro de 2004); José A. Alcázar y Francisco Piniella (2002): *La prevención de siniestros marítimos a través del control del estado rector de puerto*. (Col. Monografías de Seguridad Marítima). Universidad de Cádiz; Francisco Piniella (1996): *Transporte marítimo y medio ambiente: un binomio reconciliable*, Universidad de Cádiz; Francisco Piniella, José C. Macías y Antonio Gonzalo de la Cruz (1996): *Fundamentos de seguridad marítima: técnicas de seguridad aplicadas al buque*, Universidad de Cádiz.

Varias horas después de sonar las alarmas que dieron cuenta del accidente, las unidades de salvamento y seguridad marítimas recuperaron cinco muertos y constataron la desaparición de otros cinco. Los expertos, en virtud de las características del accidente, señalaron que los desaparecidos podrían estar en el barco hundido atrapados entre sus aparejos. Los familiares –y con razón– han declarado que, si se gastan cientos de miles de millones de pesetas para recuperar el chapapote que sigue en el pecio del *Prestige*, hay que hacer un esfuerzo para tratar de encontrar –y cuanto antes– a los desaparecidos y para facilitar lo más rápido posible todos los trámites necesarios materiales, humanos, jurídicos, socioeconómicos, etc., que puedan ayudar a los que han sufrido el accidente, a sus familias, etc.

El patrón de *O Bahía*, junto con su tripulación al completo, se había destacado en la lucha contra el chapapote vertido en las costas gallegas en la catástrofe del petrolero *Prestige* ante los graves fallos de los responsables públicos y privados, de las autoridades gallegas y españolas, pero también de las europeas, de la ONU y de otros continentes. Hablamos de fallos muy graves si tenemos en cuenta que, a la hora de hacer frente a los accidentes marítimos, hay que informar con rigor (por parte de los responsables públicos y privados a escala local, regional, nacional e internacional), hay que investigar, analizar e inspeccionar, hay que intervenir con honradez y profesionalidad, con el máximo rigor posible dentro y fuera de los barcos y en relación con todo lo que pueda influir (las variables, los factores, las instancias, los mercados, los intereses y los efectos que desarrollan, las variables explícitas e implícitas, manifiestas y ocultas, los efectos queridos y no queridos, perversos, políticos, económicos, empresariales, sindicales, de movimientos sociales varios, infomediáticos, judiciales, funcionariales, corporativos, laborales, científico-técnicos, etc.) en los siniestros marítimos. Es decir, en materia de seguridad marítima hay que investigar, intervenir y analizar lo que pasa antes de que el barco salga al mar, lo que pasa cuando el barco está en el mar y lo que pasa cuando el barco tiene un accidente desde que se produce hasta su final y en relación con las medidas, con las unidades, con todo el operativo de salvamento interior y exterior, y sin olvidar la necesaria y rigurosa información e investigación de dicho accidente con el fin de tomar las medidas adecuadas para tratar de evitar que vuelva a producirse.

Entre los fallos, entre las instancias que han podido fallar con relación al caso *Prestige* (el hundimiento en la zona del cabo Fiterra-Costa da Morte-Galicia-España del petrolero *Prestige* construido en el año 1976, con bandera de conveniencia de las Bahamas y que transportaba 77.000 toneladas de fuel pesado (chapapote), de las cuales fueron vertidas al mar entre 60.000 y 66.000 toneladas) podemos señalar, entre otros/as, los/las siguientes:

- Las inspecciones de los barcos correspondientes a los países, a los puertos por donde pasan, y que no sólo deben chequear –Safety Check List/SCHL–, llevar a cabo un análisis preliminar de los riesgos –Preliminary Hazard Analysis/PHA–, preocuparse por la calidad y por las garantías de los barcos en materia de riesgos

y de seguridad, sino también de las tripulaciones, pues más del 75% de los accidentes se deben a fallos humanos y con barcos de la última generación.

- Los fallos relativos a los chequeos, a los controles por parte de las entidades aseguradoras, financiadoras, propietarias, constructoras-armadoras, fletadoras, sindicales, representativas –públicas y privadas–, etc., de los barcos que circulan.
- Los fallos relativos a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación de los Barcos y, en concreto, a la American Bureau Shipping (EE.UU) que certificó al *Prestige*.
- Los fallos relativos a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y a países que forman parte de la Unión Europea y que como Holanda, Grecia e Inglaterra tienen intereses especiales en determinados mercados y tráficos marítimos que sacrifican la seguridad para poder conseguir determinados segmentos del comercio marítimo.
- Los fallos relativos a la Organización Marítima Internacional de las Naciones Unidas, y que pueden tener que ver con, entre otros, los mercados vinculados con las banderas de conveniencia, los paraísos fiscales incluida Suiza, etc. Paraísos que han intervenido en el caso *Prestige*, *Mar Egeo*, etc. por medio de entramados societarios vinculados con el negocio del mar, del tráfico del petróleo más contaminante y otros tráficos bastante oscuros y contaminadores.
- Los fallos relativos a los responsables, a las medidas, a las unidades, a los operativos, a los planes de navegación y de salvamento previstos legalmente a escala internacional, europea, nacional y, en su caso, autonómica y local. Lo que incluye también la muy importante cuestión de la información meteorológica, satelitaria, del mar, de sus corrientes, de la situación, de la evolución, de los desplazamiento de las personas, de los barcos, de los vertidos, de los materiales depositados, siniestrados en el mar; la muy importante tarea de las transmisiones al interior y al exterior del barco en materia de socorro, de la información informática-telemática, de los programas informáticos específicos sobre la seguridad marítima a los diferentes niveles, los bancos de datos, los planes de contingencias, los planes de lucha contra los accidentes en el mar con víctimas humanas, los planes de lucha contra la contaminación producida por barcos y por otros medios, los planes de coordinación entre las administraciones y las instancias implicadas a la hora de hacer frente a los accidentes marítimos y defender una navegación marítima, una industria, una pesca, una ciencia, una técnica, un ocio responsables.
- Los fallos en materia de investigación de los accidentes marítimos. Cuando se está escribiendo este trabajo –finales de octubre de 2004– la comisión oficial de investigación del accidente de *O Bahía* –investigación obligatoria en virtud de la firma de acuerdos internacionales en este sentido por parte de España– aún no ha dado la orden de que sea rebotado el *O Bahía* (que se hundió el 2 de junio de 2004) con el fin de establecer con un mejor conocimiento de causa las razones de este siniestro. Rebotación que, además, solicitaron los familiares de las víctimas “para saber lo que ocurrió” y también porque puede tener consecuencias en las indemnizaciones que vayan a recibir. Este fallo en materia de investigación, no rebotación, se une a la posible no disposición de operativos suficientes en este

- sentido (y a la burocracia a la que están sometidos) y que permitan encontrar, re-flotar y localizar cuanto antes los barcos hundidos y la tripulación desaparecida.
- Los fallos relativos a las carencias de una información pública y privada por parte de los medios de comunicación y sobre este tipo de accidentes marítimos. Carencias que tienen que ver con el rigor informativo, con la deontología profesional, con la independencia a la hora de buscar honrada, humilde y profesionalmente la verdad y de divulgarla, y al margen de cualquier tipo de politiquerías, partidismos, sectarismos, corporativismos, clientelismos, amiguismos, etc..
  - Los graves fallos a la hora de luchar con honradez, rigor y energía contra la corrupción marítima y otras corrupciones vinculadas a ella, contra los agentes, grupos y entramados societarios, contrabandistas, traficadores y de todo tipo que la mantienen, reproducen y recrean, y contra las mafias grandes, medias y pequeñas, contra los agentes y grupos dispuestos a todo con tal de sacar tajada (incluso con dinamita, tráfico, superexplotación y neo-esclavismo de personas, incluidos menores, etc.) en los mares, rías y ríos, en el sector marítimo. Emilio Martínez Bauzá, jefe de Cooperación y Desarrollo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, marino de profesión y técnico en la UE, con motivo de su participación en unas jornadas internacionales sobre seguridad marítima que tuvieron lugar en A Coruña (sobre lo que informaremos más adelante) declaró (22-10-04): “Soy marino mercante. He navegado muchos años, cobrando una miseria, y sé que existen mafias en el transporte marítimo. Para acabar con las mismas Europa debe limitar el acceso a sus puertos a los buques que forman parte de la lista negra. Otra cuestión es si Europa y Estados Unidos están echando las mafias hacia el tercer mundo, pero en eso la UE ya no tiene control”.

*Frente a estos y a otros fallos está claro que hay que estudiar, verificar y medir: la responsabilidad que puede corresponder a cada una de estas instancias, de estas variables; los posibles fallos estructurales y coyunturales; los posibles fallos (dentro y fuera del barco) personales, grupales, públicos, privados, materiales, técnicos, los fallos del operativo de salvamento, de coordinación entre las administraciones implicadas a escala nacional e internacional, entre los diversos organismos encargados de la seguridad marítima, etc. Fallos graves que, además, conviene analizar a la luz de la necesidad de defender una pesca y un tráfico, un negocio y ocio marítimo responsables, un desarrollo sostenible, humano y equilibrado, una ética empresarial y una responsabilidad social corporativa (RSC) que es lo que se viene proclamando a todas horas por importantes organismos internacionales y nacionales (ONU, UE, etc.). Citemos algunos de los referidos al mar, a la seguridad marítima, a la pesca y al negocio marítimo responsables –traducimos las siglas del inglés–: Organización Marítima Internacional; Consejo Internacional para la Exploración del Mar; Convención para la Seguridad de las Vidas en el Mar; Conferencias internacionales sobre la seguridad de los barcos; Tribunal Internacional del Derecho del Mar; Código Internacional de Protección Marítima; Instituto Internacional de Indemnización de Daños por Contaminación Marítima; Guía de Seguridad de los Terminales y Tanques de Petróleo; Fondo de Compensación de Contaminación por Hidrocarburos; Oficinas Internacionales de Accidentes*

y Riesgos Mayores; Sindicato Mundial de Trabajadores del Mar; federaciones internacionales y nacionales de armadores, fletadores, pescadores y puertos; Federación Internacional de Propietarios de Tanques; Asociación Internacional de Universidades Marítimas; libros blancos sobre la seguridad marítima; centros e institutos diversos de investigación sobre el mar, los océanos, los accidentes marítimos; planes y convenios internacionales y nacionales sobre los derechos del mar, sobre la de búsqueda y salvamento marítimos (para salvar vidas humanas y luchar contra la contaminación del mar; etc.); organizaciones empresariales, corporativas y profesionales; organizaciones nacionales e internacionales de empresas familiares; círculos de empresarios; universidades, institutos y organizaciones científicas y por sus más importantes publicaciones internacionales; centros internacionales más prestigiosos en la formación de economistas, empresarios, directivos y ejecutivos de empresas; organizaciones políticas, sindicales y las ONG; grandes fundaciones; grandes medios y fondos de inversión que se denominan éticos, independientes, progresistas, ecológicos; comercio llamado justo, etc.

El ex-rector de la Universidad de A Coruña, el catedrático de Derecho Administrativo, José Luis Meilán Gil, ha coordinado un informe sobre el caso *Prestige*, elaborado por investigadores de las tres universidades gallegas (A Coruña, Vigo y Santiago), en el que señala que la respuesta de la Organización Marítima Internacional y la del resto de las instituciones “no fue satisfactoria”. Este informe fue presentado en unas jornadas internacionales sobre seguridad marítima y medio ambiente tituladas *Las lecciones jurídicas del caso Prestige*, celebradas en A Coruña los días 21 y 22 de octubre de 2004, y en las se dio cuenta también del banco de datos, del observatorio permanente que han creado en la Universidad de A Coruña y que ya contiene 2.000 documentos jurídicos, datos y diversas informaciones sobre catástrofes, riesgos, accidentes, sobre seguridad marítima<sup>2</sup>.

Meilán Gil en la presentación de dichas jornadas internacionales sobre seguridad marítima propuso la creación en España de una Agencia Estatal de Seguridad Marítima para facilitar la coordinación eficaz de las administraciones implicadas en la seguridad marítima, una gestión integral de la seguridad marítima y de sus recursos para afrontar casos como el del *Prestige*. Asimismo, propuso la creación en España de una estructura similar al CEDRE francés (Centro de Documentación, Investigación y de Experimentación sobre la contaminación accidental de las aguas) y a la de otros países (Estados Unidos, Noruega, Australia, Holanda). El CEDRE está dirigido por Michel Guerin y ha colaborado con el Gobierno central español (en concreto con SASEMAR –Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima–

<sup>2</sup> Desde hace tiempo varios países disponen de bancos de datos sobre la seguridad, sobre los accidentes marítimos como los siguientes: OSIRIS-1, OSIRIS-2 y SONATA de Italia; MHIDAS de Inglaterra; FACTS de Holanda, WOAD de Noruega; etc. Al mismo tiempo, diferentes organismos internacionales han creado bases, bancos de datos y llevan a cabo informes, investigaciones y publicaciones sobre los accidentes marítimos, como la Oficina de la Unión Europea de Accidentes y Riesgos Mayores –MARS/MAHB son las siglas en inglés de esta oficina–; la base de datos Equasis sobre la seguridad de los barcos promovida por la Unión Europea y Francia y a la que se sumaron Singapur, España, Gran Bretaña, los guardacostas de los Estados Unidos y del Japón; la OCDE publica el *Environmental Data Compendium*; etc. También conviene consultar las publicaciones periódicas especializadas en la materia, como la *Annual Review of Natural Castastrophes*; *Risk Analysis*; *Safety Sciences*. Consultadas las bibliotecas universitarias de las tres universidades gallegas (A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo) sólo aparece *Risk Analysis* en la biblioteca universitaria de A Coruña.

dependiente del Ministerio de Fomento y cuya página web con sus datos, objetivos, medios, etc., puede consultarse en Internet) y con el Gobierno autonómico gallego (con *Salvamento Marítimo* dependiente de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia y cuya página con sus datos, objetivos, medios, etc., puede consultarse en Internet –¡ojo! con las páginas webs que pueden no estar al día, como sucede en bastantes casos–) en asuntos como el caso *Prestige* y en otros relativos a la mejora de la seguridad marítima.

No obstante, además de los necesarios estudios, investigaciones y bancos de datos, además de que las universidades, institutos y centros de investigación, los centros formativos y especializados en la materia cuenten con buenas dotaciones para trabajar en todo lo que tenga que ver con la seguridad marítima; de la necesaria mejora de los planes de contingencia, de los operativos de salvamento, de su coordinación (internacional, nacional y local) y actualización permanente, conviene actuar, tomar medidas sobre aquellos aspectos que dentro y fuera de los barcos (no sólo sobre los barcos y su calidad sino también sobre las tripulaciones, la circulación, la navegación, el negocio y el ocio marítimos) intervienen directamente en la seguridad marítima. Aspectos esenciales y directos como las inspecciones de los barcos (muchas no se hacen y otras se hacen mal, de forma rutinaria); como la mejora de todo lo que tenga que ver con la vigilancia, con la defensa de la seguridad en relación con los barcos y con sus tripulaciones, con la persecución y firmeza y tolerancia cero contra los infractores, contra los que ponen en peligro la seguridad marítima y vienen dando lugar a numerosos y graves accidentes con muchas víctimas, con muy graves contaminaciones, daños y pérdidas<sup>3</sup>; como la mejora de todo el operativo de salvamento dentro y fuera del barco (y que incluyen las transmisiones y todo el material de salvamento, el complejo relativo a la información meteorológica, satelitaria, a los materiales, instrumentos, bancos y bases de datos y programas informáticos que proporcionan las nuevas tecnologías, a los centros de supercomputación, a las bases de helicópteros, barcos, remolcadores, pontones, etc., de salvamento y a su puesta a punto) y que permita una mejor y más rápida localización e intervención con relación a los barcos y a las tripulaciones siniestradas.

Sobre el caso *Prestige* hay que señalar, como ya hemos dicho, que si bien en este accidente marítimo hubo fallos importantes por las administraciones internacionales (ONU, etc.), europeas (UE, etc.) y españolas, también los hubo en el caso de los barcos *Mar Egeo* (1990) y *Casson* (1987-88), por referirnos a graves accidentes marítimos que también tuvieron lugar en Galicia. Sin embargo, la cobertura, la movilización y la denuncia política, universitaria, científica, mediática, intelectual y social en estos últimos casos (*Mar Egeo*, *Casson*) fue mucho menor que en el ca-

<sup>3</sup> Los ministros de Justicia de la Unión Europea a finales de octubre de 2004 acordaron proponer la imposición de penas de cárcel a los culpables de delitos de contaminación marítima de 1 a 10 años, y que se agravarán cuando haya una mayor intencionalidad, y multas de 15.000 euros a 1,5 millones de euros; multas que, a mi modo de ver, no parecen muy disuasorias. Por su parte, la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos, en la tercera semana de octubre de 2004 ha decidido proponer al Gobierno español que incluya en el Código Penal la consideración del furtivismo lo que supone un grave problema para el sector pesquero y marisquero gallego, y que incluye también a la pesca submarina como delito en lugar de falta. El conselleiro de Pesca incluso dijo que los furtivos se organizaban y que no dudaban en ponerse capuchas como los terroristas y los atracadores para actuar a la luz de día.

so del *Prestige*. Por dar cuenta de acciones positivas con relación al caso *Prestige* citemos las siguientes: las indemnizaciones a los afectados en este último caso se pagaron con mucha más rapidez que en el caso del *Mar Egeo*, en el que tardaron bastantes años y con diferentes conflictos de por medio; la ciencia, la industria, la técnica y la ingeniería españolas, con la participación directa de Galicia (como veremos más adelante), han conseguido un gran éxito mundial con la recuperación a 3.800 metros de profundidad del fuel, del chapapote que quedó en el pecio del *Prestige* y por medio de robots, de todo un dispositivo que funciona con una gran precisión a unas profundidades en las que nunca se había trabajado hasta llegar a este caso; y, en tercer lugar, la acción todos aquellos voluntarios, agentes y grupos que se comportaron de forma completamente desinteresada, discreta y humanista en la resolución de los problemas creados por la contaminación del *Prestige*.

*En cualquier caso, pensamos que a la hora de tratar sobre las catástrofes, los accidentes marítimos (y de cualquier tipo) sean del tipo que sean, sobre las responsabilidades de éstos, hay que tratar de hacerles frente, de resolverlos, con la máxima honradez, rigor, ponderación y competencia, y huir de cualquier tipo de maniqueísmo, dogmatismo, populismo, fanatismo, sectarismo, partidismo y politiquería. Hay que huir de los maniqueísmos, de los victimismos y de las demagogias que eluden y minimizan las responsabilidades de los que se consideran y (auto)proclaman los buenos, y las magnifican y se las atribuyen todas a los que tachan de los malos, de los peores entre los peores. Es decir, y siguiendo alguno de los muchos lemas maniqueístas, “a los nuestros, a los buenos, todos los elogios, justificaciones, atenuantes y disculpas, pues todo lo mejor se debe a nosotros; y para los otros, para los malos, las peores críticas, denuncias, agravantes e inculpaciones, pues todo lo peor se debe a ellos”.*

## **2. EL CASO DEL O BAHÍA Y DE OTROS: SOBRE LOS OPERATIVOS DE SALVAMENTO Y SU PROCEDENCIA**

El patrón del *O Bahía* fue uno de los que acudió a Francia a explicar cómo habían puesto en marcha los afectados por el caso *Prestige* el dispositivo para recoger el chapapote vertido y, sobre todo, para impedir que entrase en las rías de Arousa y de Vigo.

Después del gran impacto social que ha tenido este accidente del *O Bahía* en Galicia y en España, las autoridades gallegas y españolas, inicialmente y en lo que les compete a cada una de ellas, se movilizaron y dieron la orden de hacer todo lo posible para tratar de encontrar a los desaparecidos. Se puso en marcha un dispositivo técnico y de submarinistas de Alicante, con cámaras de vídeo provenientes de Santander que, con el apoyo de un minisubmarino robot, encontraron hundido al *O Bahía* a unos ochenta metros de profundidad y envuelto en unos setecientos metros del aparejo, hecho que, debido a la maraña de redes que rodeaba al barco –como pusieron de manifiesto las grabaciones que se hicieron–, hacía muy complicado técnicamente trabajar en el barco y comprobar si estaban ahí, como se suponía, los cadáveres de los desaparecidos. En función de los estudios que se hicieron por el

operativo de salvamento desplazado a la zona se valoraría si era necesario utilizar uno de los robots de última tecnología de los que se emplearon para la recuperación del chapapote del *Prestige* hundido o si, por el contrario, se podría hacer la operación sin su concurso.

Este operativo de salvamento fue proporcionado por una empresa italiana con sede en Holanda experta en este tipo de recuperaciones. En este sector –de intervención en grandes accidentes y profundidades marinas– hay otras empresas francesas, holandesas, noruegas, etc., pero no gallegas del nivel suficiente para llevar a cabo este tipo de trabajos a grandes profundidades. Es importante trabajar empresarial y técnicamente en estos campos para que España y Galicia puedan competir, generar ingenios, maquinaria, etc. Trabajar en sectores que contribuyen a resolver graves accidentes marítimos de petroleros y de otro tipo de barcos, de submarinos, de plataformas marítimas, etc., y que generan un importante valor añadido.

Esto es lo que ha sucedido con la construcción de los ingenios españoles (robots, cinco lanzaderas fabricadas en Galicia, proceso de biorremediación, etc.) que con un gran éxito han extraído del fondo del mar el chapapote que quedaba en el *Prestige* hundido, cerca de 14.000 toneladas, y que han creado las condiciones para que las poco más de 1.600 toneladas que quedan en el pecio vayan desapareciendo por el proceso de biorremediación.

*Alberto del Corral, el responsable de todo el operativo de la empresa española Repsol que ganó el concurso para hacer frente al chapapote que quedaba en el Prestige hundido, ha declarado públicamente (lo que fue recogido por los medios gallegos, de los que alguno publicó una entrevista con este responsable –Faro de Vigo, de 28-09-04, p. 23– con el titular: “Hemos desactivado la bomba biológica del Prestige”): “Mucha gente no daba un duro por el éxito. La ingeniería española ha dado un gran salto en el mundo al actuar con gran precisión con robots a 3.800 metros de profundidad; hemos abierto una frontera trabajando a 3.800 metros. Hemos ideado un sistema de lanzaderas que es pionero en el mundo. Y, sobre todo, hemos operado donde nadie lo ha hecho antes con robots que pueden mover piezas, operar válvulas, realizar trabajos casi como el brazo y la mano de un hombre. El salto ha sido de 2.500 metros a casi 4.000 metros. Se puede llegar más abajo, el truco es creer en un proyecto, crear un grupo que trabaje unido, que ponga toda su creatividad y sus conocimientos en marcha y que ejecute la operación. Pero se puede, mañana mismo admitiríamos el reto de ir más abajo todavía”.*

*Para el proceso de biorremediación se contó con el soporte científico de la Universidad de Granada –que fue la que llevó a cabo este proyecto, el grupo de Microbiología Ambiental de dicha Universidad, y que le ha reportado un gran prestigio internacional– a la que se unieron la asesoría técnica de la Universidad de Texas, del Instituto de Oceanografía de Marsella y del Centro de Tecnología de Repsol de Móstoles.*

*Con relación a la contratación de operativos de salvamento extranjeros, que no españoles (gallegos y de otras partes de España), el Gobierno español ha respondido a una pregunta parlamentaria del PP señalando que en todas las operaciones*

*de rescate de la tripulación y del barco O Bahía se utilizaron medios pertenecientes a Sasemar (Sociedad del Salvamento y Seguridad Marítima), Xunta de Galicia, Armada española, Ejército del Aire, Servicio de Vigilancia Aduanera, Guardia Civil, Cruz Roja y pesqueros de la zona.*

*No obstante, se ha hecho público por La Voz de Galicia (09-06-04, p. 27) el siguiente titular: “Fomento (se refiere al ministerio del Gobierno español con este nombre) no pidió a la Armada un buque especializado en buceo a profundidad. La embarcación se encuentra amarrada en el complejo naval de Algameca, en Cartagena. El «Neptuno» participó en 1998 en la recuperación del cuerpo de un piloto a 70 metros”.*

*Esta noticia de La Voz de Galicia dice también: “que ninguna empresa española cuenta con tales medios, pero sí la Armada, que posee el «Neptuno», especializado en inmersiones profundas, en el Centro de Buceo de la Armada, en Cartagena. El Ministerio de Defensa confirmó ayer (08-06-04) que Fomento no le ha solicitado que el buque militar «Neptuno» (A-20), dotado de los más avanzados medios para las inmersiones, participe en las tareas de recuperación de los cadáveres que se hallan en el interior del «O Bahía”.*

*Añade La Voz de Galicia: “Los tripulantes del «Neptuno» conocen bastante bien Galicia, pues, después de la catástrofe del «Prestige», entre abril y mayo del 2003, la nave participó en la inspección y limpieza de fondos de islas atlánticas”.*

*“El «Neptuno» dispone de dos cámaras hiperbáricas y de un robot tipo Scorpio, con brazo articulado, que es capaz de funcionar a unos 600 metros de la superficie”.*

*“El buque «Neptuno» cuenta con profesionales capaces de realizar los trabajos. Algunos buzos españoles ya han participado en inmersiones más profundas (de los 70 metros, donde está hundido «O Bahía»). Ivars Perelló (uno de los profesionales del «Neptuno») llegó a bajar 487 metros en una campana de inmersión en la costa centroamericana. Existen equipos en Francia, Italia y Holanda, capaces de trabajar por debajo de los 300 metros”.*

*Después de esta noticia, sin embargo, la Secretaría General de Pesca Marítima, y según se informó públicamente el 13-08-04, dio orden para trasladar el barco oceanográfico Vizconde de Eza (construido en el año 2000 en Vigo por un astillero privado fundado en el año 1977 y que se dedica a la construcción de todo tipo de barcos. Este mismo astillero ha ganado por concurso, convocado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno español a finales del año 2003, la construcción de dos nuevos barcos científicos, lo que situará a España a la cabeza de la investigación oceanográfica mundial) a la costa de Almería para participar en la búsqueda del pesquero Enrique el Morico que naufragó con su patrón a bordo mientras faenaba a 26 millas de punta Entina-Sabinal. El busque de investigación con sede en Vigo se encontraba desde hace un mes en aguas de la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte (NAFO) realizando una prospección en la zona del banco Flemish Cap. Este estudio ha sido considerado de importancia para la flota gallega que opera en dicha zona, pues los armadores, en virtud de los resultados conseguidos con él, respaldarían ante la NAFO un incremento de la cuota del fletan que sufrió un recorte del 52% en el año 2004 por*

cremento de la cuota del fletan que sufrió un recorte del 52% en el año 2004 por la mala situación del stock de este pescado.

*El buque oceanográfico español deberá, por lo tanto, abandonar sus investigaciones, según informó el patrón mayor de la Cofradía de Adra (Almería), Francisco Jiménez, quien señaló que el barco podría estar en la costa almeriense el 24 o el 25 de agosto de 2004. El Vizconde de Eza, con la tecnología de última generación, tratará de localizar al pesquero hundido y a su patrón que está desaparecido.*

*Después de estas noticias, y a pesar de las grandes emociones y solidaridades por parte de las autoridades y de otras instancias que momentáneamente se generan públicamente, y ante los graves accidentes marítimos y de otro tipo (catástrofes, atentados), parece que hay dos pesas y medidas a la hora de intervenir en dichos accidentes con el material técnico, con los operativos disponibles por el Estado para recuperar, si es posible, los cadáveres de los desaparecidos y para, en su caso, reflotar los restos de los barcos hundidos con el fin de hacer una investigación sobre los siniestros, sobre los hundimientos, lo más rigurosa posible y con el mayor número de pruebas. Investigaciones que son fundamentales para tratar de evitar nuevos accidentes, crear bancos de datos sobre ellos y programas informáticos para revisar los planes de contingencia, las medidas y los operativos de salvamento, etc.*

*Pero hay más; a principios de septiembre de 2004 se hizo público que el buque oceanográfico Vizconde de Eza estudiará el 13 y el 24 de enero del año 2005 el impacto sobre los fondos marinos de la modalidad de pesca de arrastre por el método del tren de bolos. Estamos, por lo tanto, ante una prueba más de que este barco con sede en Galicia podría haberse utilizado en el caso de O Bahía en lugar de contratar empresas de otros países para hacerlo.*

*En función del informe científico que se haga después de esta investigación de los fondos marinos por el Vizconde de Eza, el Gobierno español decidirá si permite que se continúe pescando con este conflictivo aparejo cuyo empleo viene provocando enfrentamientos entre la flota pesquera gallega (que lo usa), la flota asturiana, etc. Grupos ecologistas, además, quieren que la prohibición no afecte sólo a los barcos de la flota española que se valen de este aparejo en la franja de las 12 millas, sino que se extienda a los barcos que operen en aguas comunitarias. El Gobierno español, además de querer contar con datos fundados (que completen las prospecciones y los informes científicos que se hicieron en octubre de 2003), quiere que la prohibición del tren de bolos (si está debidamente justificada) esté avalada por la Unión Europea y que no afecte sólo a la flota española.*

*Está claro que, a la luz de lo que sucedió con los barcos pesqueros siniestrados, el gallego O Bahía y el andaluz Enrique el Morico, por citar sólo éstos, conviene unificar en España (y otras partes en las que participe la Administración española) los criterios de utilización en casos de siniestros marítimos de los barcos oceanográficos (alguno de ellos, además, con sede en Galicia), de los que bajan a grandes profundidades. Galicia no puede verse discriminada a la hora del empleo de los mismos para tratar de localizar los barcos hundidos, siniestrados y estudiar su situación; localizar en su caso los cadáveres de tripulantes, de marineros desaparecidos debido al siniestro; recuperar, si es posible, los barcos hundidos,*

*aparecidos debido al siniestro; recuperar, si es posible, los barcos hundidos, sus restos, (y no sólo las balsas salvavidas) o colaborar en esta tarea.*

### **3. SOBRE LA LEGISLACIÓN, INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN DE LOS ACCIDENTES MARÍTIMOS**

*El convenio internacional SOLAS (siglas en inglés de la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de Naciones Unidas) obliga a investigar cada uno de los accidentes marítimos, no sólo para buscar responsabilidades sino para corregir los errores de cara a evitar nuevos siniestros. La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos está regulada en España desde mayo del año 2001 y su puesta en marcha depende del Ministerio de Fomento y a través de la Dirección General de Marina Mercante, que depende de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transporte, y que es la encargada de gestionar y desarrollar el “Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino” (PNS 1994-1997, 1998-2001, 2002-2005; etc.). Hay otros planes, otras leyes sobre la contaminación y los accidentes marítimos; hay, también, convenios y directrices europeas e internacionales sobre la seguridad marítima para los barcos, para los puertos (que se equiparan en este sentido con los aeropuertos en lo relativo a la lucha antiterrorista, a la emigración ilegal).*

En España (y en otras partes), como se ha visto con los accidentes del petrolero *Erika* (diciembre del año 1999) en Francia o de barcos como el *Casson* (con productos químicos en diciembre de 1987, enero de 1988), los petroleros *Mar Egeo* (diciembre de 1990) y *Prestige* (noviembre de 2002) en Galicia, por referirnos a los últimos accidentes de una amplia lista (señalemos el caso del barco petrolero y de productos químicos *Baltic Carrier*, construido en el año 2000, con bandera de conveniencia de las islas Marshal, que llevaba una carga de 30.000 toneladas de fuel pesado (chapapote) y que tuvo un choque en el mar Báltico-Dinamarca el 29 de marzo de 2001 y que provocó un vertido de 2.700 toneladas de chapapote), pero también en el caso de los accidentes de tráfico, de los incendios forestales y de otros siniestros, tienen que producirse graves y reiteradas catástrofes, numerosos muertos, importantes pérdidas para que se legisle, para que se tomen medidas más contundentes y, aún así, con problemas y con dificultades para aplicarse. Este ha sido el caso, por ejemplo, del *Prestige*, después de haberse acordado la puesta en vigor de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, lo que no se hizo como los paquetes de medidas “Erika I” y “Erika II” aprobadas después del caso *Erika*. Estas iniciativas y medidas para defender la seguridad marítima no pudieron aplicarse debido, entre otras cosas, a los intereses en juego con los monocascos, con el tráfico y con el negocio portuario, marítimo, etc. de países como Grecia, Holanda e Inglaterra. Por no hablar de alguno de los nuevos países que han entrado en la Europa a 25, de Rusia y de otros, y que intervienen en el negocio marítimo más arriesgado, propenso a los accidentes, con oscuros entramados societarios, barcos más viejos,

tripulaciones mucho menos preparadas y con unas duras condiciones de vida y de trabajo, inspecciones mucho más tolerantes cuando se realizan, etc.

*Otro tanto sucede con la Organización Marítima Internacional (OMI) de la ONU controlada por los países que tienen mas banderas de conveniencia.*

En este sentido, han sido ejemplares las medidas tomadas en los Estados Unidos después de la grave catástrofe en Alaska de petrolero *Exxon Valdez* (marzo de 1989), y que se han convertido en referenciales como es el caso del informe *Oil in the Oceans, the Short and Long Term Impact of a Spil* del Congreso americano (1990), o la ejemplar ley americana *Oil Pollution Act*. Pero eso no impide considerar que no basta con tomar medidas en un país y hacer la manga ancha en otros para sacar tajada con el tráfico marítimo internacional aún a costa de sacrificar la seguridad y el medio ambiente. Recordemos una vez más los fallos debidos (por referirnos ahora sólo a éstos) a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación de los Barcos y, en concreto, a la certificadora de los Estados Unidos la American Bureau Shipping, que fue la que certificó al *Prestige*. ¡Menudo certificado!, ¡vaya paquetazo!

*Para el caso de O Bahía el presidente de la Comisión de Investigación de este accidente (prevista en el convenio internacional SOLAS firmado por España) es el subdirector general de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima, además de cinco vocales que nombra la Administración central y el capitán marítimo de A Coruña (el área en la que se produjo el accidente).*

*El grupo de investigación debe empezar a investigar desde el momento que se produce el accidente y, además de reconstruir los hechos, debe de recabar toda la información sobre todos aquellos asuntos y cuestiones que sirvan para esclarecer el siniestro marítimo:*

- Sobre el barco, su construcción y las posibles modificaciones, los posibles cambios estructurales que pudiesen haberse realizado en él y haber afectado a su estabilidad.
- Sobre el funcionamiento correcto de los equipos del barco, de sus aparejos, del material de salvamento y de la disposición de éste. Como, por ejemplo, si la balsa iba trincada correctamente, lo que debería provocar su despliegue automático cuando se produce un accidente, lo que, según se ha informado por los diversos medios gallegos, no sucedió en el caso del *O Bahía*; si las radiobalizas tenían adjudicado un MMSI, es decir, un código de nueve dígitos que debe informar sobre el nombre y la nacionalidad de la embarcación. Sin embargo, y para hacer posible esta identificación, el barco debe tener instalado el Sistema Mundial de Socorro-GDMSS. Un 80% de los barcos españoles no disponen del sistema mundial de socorro. Este sistema GDMSS deberá ser integrado en todos los barcos antes de julio del año 2005, los cuales se verán obligados a sustituir los canales convencionales de transmisión. La radiobaliza del *O Bahía* lanzó el código MMSI del barco vía satélite pero no proporcionó el indicativo de llamada, lo que puede deberse a una incorrecta programación o a un retraso en la actualización de la bases de datos de las radios costeras. Hay que darse cuenta de que sólo un 20% de los barcos censados en España se han integrado en el Sistema Mundial de Socorro,

por lo que en la actualidad hay barcos gallegos y de otras partes de España en los que se superponen la comunicación por mar a través de la voz, por el canal 16 de VHF, con la transmisión de datos por el canal 70 de la llamada digital de los busques que incorporaron ya los nuevos equipos; superposición que da lugar a falsa alarmas, a errores que pueden ser fatales a la hora del salvamento al hacer perder tiempo. Podrían añadirse más ejemplos sobre el funcionamiento correcto de los equipos, de los aparejos, del material de salvamento.

- Sobre la tripulación, su titulación, si estaba en regla.
- Sobre los aparatos, los materiales que llevaba la embarcación para ver si funcionaban correctamente y estaban bien dispuestos.
- Sobre si el barco llevaba los aparejos adecuados para las zonas que tenía autorizadas para la pesca.
- Sobre si la ruta que seguía era la correcta de acuerdo con las condiciones del mar.
- Sobre si el barco pasó los todos los requisitos de homologación, las diferentes inspecciones.
- Sobre todos estos aspectos que venimos de citar y otros que sirvan para esclarecer de la forma más completa y rigurosa posible los motivos del accidente, del naufragio, de las muertes, de las desapariciones.

Volviendo al *O Bahía*, sería muy importante tratar de recuperar sus restos, re-flotarlos para hacer una investigación lo más completa posible sobre las causas de su hundimiento y la pérdida de las diez vidas que llevaba, de toda su tripulación. Lo que, además, han pedido los familiares de la tripulación del *O Bahía* “*para saber lo que ocurrió*” y no se conforman únicamente con el rescate de la balsa salvavidas que fue lo que mandó rescatar la comisión oficial de investigación del caso *O Bahía*. Los familiares mostraron también su voluntad de personarse ante el Juzgado de Carballo (A Coruña) donde está abierta una investigación sobre este siniestro, y de negociar conjuntamente con la aseguradora, un grupo holandés “*Protección e Indemnización*” (*P & I*), aunque las gestiones las realizan por medio de la Mutua de Riesgo Marítimo (Murimar). Ocho familias de la tripulación del *O Bahía*, que señalaron que no han tenido acceso a la póliza del seguro, rechazaron una oferta por la que cobrarían por cada uno de los tripulantes una cifra de entre 18.000 y 21.000 euros y señalaron que será el juez el que la establezca. Sobre las posibles irregularidades en materia de seguridad del *O Bahía*, consideraron que “*detrás de los posibles errores está la Administración, que no debió permitirlos*”. De ahí, la necesidad de re-flotar el barco y de hacer una investigación lo más rigurosa posible para poder determinar con mejor conocimiento de causa lo que realmente sucedió en dicho siniestro. Por su parte, el Bloque Nacionalista Galego (12-10-04) daba cuenta del incumplimiento del acuerdo alcanzado en el Parlamento gallego hace tres meses, y que pedía al Gobierno central español que realizara una investigación sobre el siniestro del *O Bahía*. Investigación que ya hemos dicho que es obligatoria por la firma de España de acuerdos internacionales en este sentido (el citado convenio internacional SOLAS). El accidente de *O Bahía* tuvo lugar el 2 de junio del año 2004 (02-06-04), es decir, cuando se está escribiendo este trabajo (25-10-04) van trans-

curridos mas de 3,5 meses y, según el BNG, el Parlamento gallego no ha recibido comunicación oficial alguna del Gobierno español sobre este caso.

Para llevar a cabo esta investigación, entre otras cosas, hay que recomponer debidamente todo el historial de *O Bahía*, especialmente de lo que sucedió los días anteriores, del estado real de su tripulación en relación con la legalidad, de las posibles modificaciones que se hicieron en el barco, de lo que pasó en la travesía junto a otro barco, del hundimiento, de las diferentes intervenciones del operativo de salvamento para comprobar si llegaron a tiempo y con el material y con el personal adecuados, si intervinieron correctamente, etc. Es decir, es necesario investigar todo aquello próximo y lejano que, directa e indirectamente, pudiera haber contribuido, pudiera haber dado lugar a este accidente y a su mortal desenlace.

*El noruego Mans Jacobsson, director del Fondo Internacional de Compensación de Daños por Derrames de Hidrocarburos (FIDAD) –este fondo está integrado por 91 estados–, es el responsable del informe de este organismo que ha propuesto (el 18-10-04) demandar (para tratar de recuperar los 150 millones de euros que se entregaron como indemnización a los afectados por la marea negra causada por el Prestige) a la clasificadora americana ABS (anteriormente citada) que certificó, que dio el placet al petrolero Prestige para que pudiera navegar.*

Mans Jacobsson ha escrito en dicho informe lo siguiente: *“En los últimos años la cuestión de la seguridad marítima se ha convertido en un asunto de crucial importancia y es posible que los tribunales, especialmente los europeos, estén más inclinados a encontrar responsabilidades en situaciones extracontractuales, sobre todo en aquellos casos en los que hubo negligencia o se contribuyó a causar un accidente con contaminación”*.

En otras naciones cuentan con organismos especializados para hacer frente a los accidentes, para prevenirlos, para tratar de reflotar los barcos hundidos y conseguir de los pecios todo aquello que pueda servir para estudiar sus causas. A la vez se hacen debates serios y rigurosos sobre los accidentes marítimos importantes en los parlamentos y en otras instancias públicas y, por supuesto, en los medios de comunicación públicos y privados. Hay medios de comunicación públicos y en concreto televisiones (en Francia, en Italia, etc.) que hacen programas sobre todo lo que tiene que ver nacional e internacionalmente con el mar, como el excelente programa francés *Thalassas* (que emite también la televisión pública internacional francófona TV5), pero no parodias de debate o debates politiqueros como, por lo general, sucede en los medios españoles centrales y autonómicos, en los cuales hay muy pocos debates, programas serios y rigurosos sobre los problemas nacionales e internacionales más importantes, que más preocupan a la ciudadanía, sobre sectores que, como el marítimo español (en todas sus facetas) y, más aún, el gallego, sean muy importantes desde el punto de vista histórico, económico, turístico, paisajístico, cultural y social.

Puesto que en Galicia, en los barcos gallegos y/o con tripulación gallega, en los que pasan por Galicia, se da uno de los mayores porcentajes de accidentes de España y de Europa tanto de pesqueros como de otro tipo de barcos; puesto que Galicia es una de las mayores potencias pesqueras del mundo y en Galicia hay un co-

redor marítimo por donde pasan un gran número de barcos (en el informe titulado *Libro blanco sobre el Prestige*, de agosto de 2003, coordinado por Constantino Méndez y por Álvaro Frutos y en el que participaron, como figura en él con sus nombres y apellidos, cerca de 40 expertos, profesionales marítimos y representantes de grupos ecológicos como Greenpeace y otros, se dice lo siguiente: “*Cabo Finisterre es una de las zonas de mayor densidad de tráfico marítimo del mundo. Se estima en casi 100.000 los buques de toda naturaleza que utilizan el corredor marítimo de Finisterre cada año, de los que más de 40.000 transportan mercancías peligrosas de acuerdo con el criterio definido en el Código IMDG de la OMI y notifican su paso por el mismo*”; otras publicaciones reducen esta cifra a 42.000 barcos al año y 12.000 con mercancías peligrosas). Sería conveniente que en Galicia y en España los organismos correspondientes para hacer frente en todas sus facetas (en lo relativo a la prevención y lucha desde el punto de vista ejecutivo, legislativo, judicial, económico, profesional, laboral, cultural, infomediático, etc.; a la investigación científico-técnica, el personal y material especializado, a la información-divulgación-formación, a los operativos de salvamento dentro y fuera de los barcos, etc.) a los accidentes marítimos e investigarlos debidamente, fuesen eficaces, rigurosos y dispusiesen de todas las dotaciones necesarias para trabajar en las mejores condiciones posibles a la hora de combatir esos siniestros y de reducir su porcentaje.

#### 4. QUÉ PASÓ EN CONCRETO EN EL CASO DE O BAHÍA

En el caso de patrón y del barco *O Bahía* estamos –según se informó inicialmente por las autoridades, por diferentes responsables del sector y por los medios de comunicación– ante una persona experta, formada en materia de seguridad y con amplia experiencia, y ante un barco de cinco años (fue construido en el año 1999) de acero que, según se dijo en un principio, reunía las mejores condiciones, poseía los últimos adelantos y había superado todos los controles.

Démonos cuenta de que, según una interpelación en el Parlamento gallego que se hizo a principios de septiembre de 2004 por el Bloque Nacionalista Galego, el conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, Enrique López Veiga, señaló que actualmente son 210 los barcos que se dedican al cerco, que su edad media es de 18 años, que se han desguazado 34 barcos, que la renovación de esta flota ha sido muy importante en los últimos años y que las ayudas europeas para la renovación de los cerqueros termina en el año 2005, aunque hay un acuerdo entre el Gobierno central y las comunidades para recurrir esta decisión en la Unión Europea y aumentar los plazos. Por su parte, la Federación Gallega de Cofradías, que se constituyó después de seis años de enfrentamientos con el refrendo de sus estatutos por parte del Consello de la Xunta de Galicia el 21 de octubre del año 2004, va a representar, según sus representantes, a la “*mayor flota de bajura de España*” y, según el que se perfila como presidente de la nueva Federación Gallega, el presidente de la Federación de Cofradías de A Coruña, Evaristo Lareo, su dimensión e influencia en el sector con la representación de 62 pósitos y más de 6000

barcos de bajura, según se publicó en la presentación pública de la nueva Federación, le dará mucha fuerza y autoridad no sólo en España sino también en Europa. Según la base de datos de la Consellería de Pesca (año 2003), Galicia tiene 6.782 embarcaciones. En cuanto al perfil de la flota gallega, está compuesta en más de un 76% por embarcaciones de menos de 12 metros de eslora, mientras que la flota entre 12 y 24 metros supone el 16%. Sólo el resto de los buques supera los 24 metros de eslora y únicamente un atunero de gran altura supera los cien metros. Por caladeros, el grueso de la flota opera en el Cantábrico y en el Noroeste, donde mandan los buques que emplean artes menores, casi 5.000 unidades, seguidos de los cerqueros (209) y de los arrastreros (110).

*Como se puede comprobar, y en función de los datos ofrecidos por el conselleiro de Pesca, el O Bahía era un barco mucho más nuevo que la media de los cerqueros gallegos (las cifras de los barcos gallegos que dan unos y otros no coinciden. ¡Ojo! que en Galicia, y como sucedió en el caso del O Bahía, también hay marineros, pescadores “sin papeles” que no se registran. ¿Sucede también con los barcos?). Pero, no nos engañemos, aunque conviene tener los barcos (y marineros) en regla, en buen estado y que no se eternicen trabajando en el mar, incluso, y como veremos más adelante, al analizar lo que dicen los expertos, los Rolls-Royce de la pesca, de la marina mercante, etc., tienen graves accidentes marítimos, pues cerca de un 80% de los accidentes se deben a fallos humanos. Con los mejores coches, camiones, aviones, trenes, con las mejores maquinarias también se producen graves accidentes y catástrofes.*

Volviendo al accidente del *O Bahía* vemos que, transcurridos unos meses, las cosas ya no estaban tan en regla como parecía y como se dijo en un principio. Se han hecho críticas al diseño del barco en relación con su estabilidad; se apunta que pudieron haberse hecho modificaciones en el barco que habrían modificado su estabilidad; y también se dice que los controles, las inspecciones que se vienen haciendo sobre este tipo de embarcaciones, como en el caso de *O Bahía*, son insuficientes, no están bien hechas. Lo cual, según diferentes expertos (más adelante se incluyen opiniones de éstos), es muy importante para la seguridad. También, y como veremos, se han señalado retrasos, fallos en el operativo de salvamento dentro y fuera del barco.

El patrón, según se informó, tenía arrendado el barco. En este sentido conviene señalar que no sólo las condiciones del barco sino también las condiciones de trabajo –socioeconómicas, empresariales, financieras, etc.–, las condiciones de preparación, de responsabilidad tanto de los armadores-entramados societarios, como del patrón, del personal profesional y técnico, como de la tripulación, etc. y, por supuesto, la forma en que se llevan a cabo los diferentes controles e inspecciones que se establecen en los diferentes niveles pueden influir a la hora de asumir mayores o menores riesgos dentro de barco y a la hora de que se produzcan más o menos accidentes.

Llama la atención que el patrón, a la vista del temporal y con unas olas de tres a cinco metros, con una fuerza del viento de ocho nudos (más de 90 Km. por hora) y dadas las condiciones de estabilidad del barco, no se decidiese a entrar en los puer-

tos que tenía tan cerca, como le recomendó un amigo por el radioteléfono y como hizo otro barco pesquero que hacía la misma travesía.

El barco estaba haciendo la costera de la anchoa que no le había salido bien. El salario mensual de los marineros de la costera de la anchoa es de 166.000 pesetas al mes. *O Bahía* había estado un mes varado por una avería en el puerto de Pasajes (País Vasco) porque se le había estropeado el aparejo y posteriormente tuvo que hacer un cambio en el motor en el que por error le había entrado agua. Ahora regresaba a Vigo para ver si la costera de la sardina le era más propicia. La noche del martes (02-06-04), víspera del accidente, descargó en el puerto de Burela (A Mariña, Lugo) donde la tripulación hizo noche. Al día siguiente salió para Vigo y otra embarcación pesquera pontevedresa –el *Novo Ameixa*– lo acompañó, pero ésta logró superar el temporal en la costa de Fisterra y llegar al puerto de Cangas donde descargó su aparejo.

Un amigo del patrón del cerquero hundido habló con él dos horas antes del accidente. Le dijo que bajase el gas (“*amodera*”, “*amodera*”), y el patrón de *O Bahía* le contestó que tenía que dejarlo y hacerse cargo del timón, pues el mar se había puesto muy encrespado. En el momento del suceso, como hemos señalado, había olas de tres a cinco metros y la fuerza del viento llegaba a ocho nudos. Este amigo le había dicho previamente que atracase en Laxe, pues había muy mal tiempo, pero el patrón le contestó que tenía que llegar a Vigo y que las cosas no le estaban saliendo bien<sup>4</sup>.

## **5. SOBRE LOS EQUIPAMIENTOS DE SALVAMENTO EN RELACIÓN CON EL CASO O BAHÍA Y DE OTROS BARCOS: CARENCIAS, FALSAS ALARMAS, RETRASOS, LA IMPORTANCIA DE LAS TRANSMISIONES Y DE OTRAS UNIDADES DE SALVAMENTO...**

*En relación con el momento en que se produjo el accidente de O Bahía y a la hora de intervenir el operativo de salvamento dentro y fuera del barco, de poner en acción sus diversos medios, unidades, helicópteros, etc., conviene pararse un poco y analizar lo que sucedió.*

La activación de la radiobaliza del *O Bahía* se detectó en el centro satelitario de Maspalomas (Gran Canaria) a las 19:34 horas (hora española) del día 2 de junio de 2004. La hora refleja el posible momento del accidente, del hundimiento del cerquero gallego. A las 20:08 horas (hora española) Maspalomas conoció las coordenadas de la radiobaliza activada pero no su indicativo de llamada, pues no estaba personalizada, por lo cual no se sabía de qué barco se trataba.

---

<sup>4</sup> Además de los indicadores materiales a la hora de analizar la realidad y los problemas sociales, como en este caso los accidentes marítimos, hay que tener en cuenta los llamados indicadores de disposición. Éstos se refieren a las actitudes y comportamientos, a la disposición de los agentes intervinientes en el asunto, en el sector, en la empresa, etc., que se está analizando. Lo que exige hacer análisis cuantitativos y cualitativos y disponer de bancos de datos sobre los diferentes indicadores.

Anteriormente ya nos hemos referido a este problema de la falta de identificación de los barcos siniestrados debido a la no actualización de sus transmisiones de socorro, lo cual debería también ser investigado y actualizado a efectos de las inspecciones de los barcos, pues, estos y otros medios de socorro (como todos los de salvamento y no sólo los infraestructurales, materiales y técnicos, sino también los relativos al personal, a que éste sea suficiente, responsable y esté bien preparado, sea entrenado regularmente, dispuesto y con buenos medios para actuar con la mayor rapidez y eficacia en casos de naufragios, graves accidentes), su buen uso y actualización permanente, su debida encarnación, socialización, institucionalización y divulgación, pueden contribuir a salvar muchas vidas, a evitar muchas víctimas.

Siguiendo con *O Bahía*, la radiobaliza sí facilitó el código de la llamada selectiva digital del sistema mundial de socorro y que no figura en la base de datos de dicho sistema. A las 20:20 horas, el operativo gallego de socorro “Salvamento Marítimo” dependiente de la Consellería de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, dio cuenta al helicóptero *Helimer-Galicia* (dependiente del operativo Sasemar, la Sociedad de Seguridad y Salvamento Marítimo dependiente del Ministerio de Fomento del Gobierno español) con base en Alvedro (aeropuerto de A Coruña) sobre la activación de una radiobaliza. A las 20:35 horas, Salvamento Marítimo facilitó al *Helimer* unas coordenadas en el área de las islas Sisargas, donde podría haber ocurrido el accidente. A las 20:45 horas despega de Alvedro el *Helimer*, llegando a la zona de las Sisargas a las 21 horas. Rastreando la zona que marcaban las coordenadas, el *Helimer* encontró varios chalecos salvavidas y bombonas de butano sobre el mar. Con el combustible mínimo imprescindible para llegar al aeropuerto de Lavacolla en Santiago de Compostela, pues el aeropuerto de Alvedro cierra durante la noche, el *Helimer* abandona el rastreo. Fue sustituido por el helicóptero *Pesca II* del operativo gallego de salvamento y que tiene su base en Celeiro (Lugo). A las 21:07 horas Salvamento Marítimo instruye a Finisterre Radio que emite *Mayday Relay (MDR)*, es decir, un mensaje de socorro sobre la activación de una radiobaliza sin especificar su tipo y que no posee el indicativo de llamada ni el código del MMSI.

Código que, como hemos dicho anteriormente, no figura en la base de datos del sistema mundial de socorro, es decir, que en principio no pertenece, no identifica a ningún barco. A las 21:36 horas Salvamento Marítimo considera la activación de la radiobaliza como una alerta real; transcurrirán dos horas desde la primera señal. A las 22:15 horas el remolcador *Ibaizabal Dos* de Sasemar salía del puerto de A Coruña rumbo a las Sisargas y llegaría a la zona a las 00:15 horas. Se ha estimado que Salvamento Marítimo, al no reconocer hasta las 21:36 horas que se trataba de una alarma real, este no reconocimiento pone de manifiesto que desde las 20:08 horas hasta las 21:36 horas la consideración que se le dio a la activación de la radiobaliza fue de una falsa alarma, lo que implicó toda una serie de retrasos a la hora de intervenir salvamento en el accidente de *O Bahía*.

*La puesta en funcionamiento del Sistema Mundial de Socorro ha dado lugar a gran número de falsas alarmas. Esto debería dar lugar a una urgente intervención por parte de las autoridades responsables para corregirlo. Las falsas alarmas pro-*

vocan un gran desconcierto y desconfianza en los centros receptores porque, al tener que atender un elevado número de emergencias abortadas, ello hace que se extienda la sospecha de que, cuando se produce un caso de socorro real, éste pueda ser falso, lo que puede retrasar todo el proceso de salvamento. En el período 1999-2001 se gastaron en España 14.000 millones de pesetas como consecuencia de las salidas de unidades marítimas y aéreas por falsas alarmas.

Analicemos ahora los retrasos que se han producido en la intervención de las unidades de salvamento en el caso de O Bahía:

- Retraso con relación al MDR (mensaje de socorro) de Finisterre Radio, pues la confirmación de las coordenadas se produjo a las 20:08 horas y la hora de instrucción de Finisterre Radio se retrasó hasta las 21,07 horas.
- Retraso con relación a la alerta real de salvamento marítimo, pues la hora de instrucción del *Helimer* fue a las 20,20 y la hora de la alerta real se retrasó hasta las 21,36 horas.
- Retraso con relación a la confirmación de coordenadas en Maspalomas, pues la hora de confirmación fue a las 20,08 y la alerta real no llegó hasta las 21,36 horas; además, el helicóptero *Pesca II* que sustituyó al *Helimer* no llegó a la zona hasta las 22,35 horas y el remolcador *Ibaizabal Dos* llegó las Sisargas a las 00:15 horas.
- Las tripulaciones de dichos helicópteros han denunciado jornadas de hasta 24 horas, sin los descansos reglamentarios (lo que puede ser muy peligroso), en un rescate como el de *O Bahía*. La falta de pilotos obliga a los descansos en los domicilios particulares, lo que provoca retrasos en caso de movilización hasta el aeropuerto, al no tener tripulaciones a pie de helicóptero. Los sindicatos CC.OO., UGT y SEPLA el 13 de octubre de 2004 rompían las negociaciones con la patronal AECA (Asociación Española de Compañías Aéreas) en las que negociaban el primer convenio del sector de helicópteros que incluye tanto a pilotos como a técnicos de mantenimiento y rescatadores. Los citados sindicatos anunciaron paros si no hay cambios por parte de la patronal. Estos paros afectarían en Galicia a los helicópteros *Helimer-Galicia* (Sasemar), *Pesca I* y *Pesca II* (Salvamento Marítimo), a dos aeronaves medicalizadas y a los helicópteros que operan en la extinción de incendios. Los sindicatos, que llevan dos años negociando, reclaman a los empresarios que “cumplan la legalidad” pero sobre todo en lo relativo a las jornadas laborales y a las condiciones de los helipuertos que consideran “intolerables”. Sobre las jornadas laborales señalan que la gran mayoría de las tripulaciones de servicios como las urgencias sanitarias, la vigilancia aduanera y de costas o salvamento marítimo habrán superado el límite anual de las dos mil horas de actividad que establece el Real Decreto 294/2004. Los sindicatos consideran que, con este incumplimiento “reiterado” de los horarios laborales, se está poniendo en peligro la seguridad de las operaciones y de las propias tripulaciones que, siempre según los sindicatos, “siguen sin contar en la mayoría de los casos con bases mínimamente habitables”. Los sindicatos apuntan también que es habitual por parte de los trabajadores de estos servicios el desconocimiento de los calendarios anuales de programaciones y no disponer de materiales de trabajo adecuados ni de de-

legados de prevención de riesgos laborales. El personal del salvamento, como el de los barcos, deben de tener unas condiciones laborales, de trabajo, dignas, deben de ver reconocidos sus justos esfuerzos (vía pagas de productividad, promoción, etc.), y ellos y sus representantes deben tratar de conseguir mejoras laborales en el marco de la ley y del juego limpio, de la asunción del principio de responsabilidad por las partes intervinientes. A la vez, este personal debe tratar de ser lo más responsable, competente y eficiente posible en su trabajo.

- Anteriormente nos hemos referido también a los posibles retrasos, desconfianzas que generan en los equipos de salvamento las falsas alarmas y que pueden tener que ver con la no puesta al día por parte de los barcos (y con las autoridades que lo permiten) de los equipamientos de transmisión en lo relativo a los mensajes de socorro, a la localización e identificación inmediata del barco.

*Todos estos retrasos que acabamos de establecer pueden haber sido cruciales a la hora de la intervención de las unidades de salvamento en el accidente de O Bahía.*

Sobre la importancia de las correctas transmisiones al interior y al exterior de los barcos en materia de salvamento que permitan identificarlos automáticamente y conectar lo más rápido posible con ellos, evitar falsas alarmas, etc., damos cuenta del caso del pesquero *Siempre Sagrada* con bandera de Guinea-Bissau, perteneciente a un armador de Huelva y que se hundió en el océano Atlántico a unas cien millas de archipiélago de Bissagos, cerca de las islas de Cabo Verde (Portugal). El naufragio –debido, según se informó, a una vía de agua cuyas causas se desconocen– se produjo el 29 de setiembre de 2004, momento en que la estación espacial de Maspalomas (Gran Canaria; zona que se encuentra en el área marítima donde se produjo el accidente) recibió la señal de una radiobaliza captada, en primer lugar, por un satélite geoestacionario y, unos minutos más tarde, por un satélite polar que detalló la posición en que se había producido el siniestro. A la vez que alertó a los organismos de salvamento de España y de Dakar (Senegal), el centro espacial localizó al pesquero *Grove I* (que no figura en el censo de barcos españoles) que trabajaba en la zona en el momento en el que se produjo el naufragio. El pesqueiro *Grove I* rescató ilesos a los 18 tripulantes de ese barco, que fueron trasladados a Dakar. Las unidades de salvamento informaron que los mandos, los patrones del *Grove I* eran españoles y la tripulación guineanos.

*Como se ve en este caso del hundimiento del Grove I y en otros es necesario, no sólo que haya unas buenas transmisiones dentro y fuera del barco para activar cuanto antes los equipos de salvamento, sino que también es muy importante que haya una coordinación eficaz y rentable (de ahí la importancia del análisis coste-beneficio) entre dichos equipos, entre los operativos de salvamento de las diferentes administraciones (de naciones diferentes y en el interior de cada nación), entre sus infraestructuras, aparatos, dotaciones profesionales, científicas, técnicas, materiales y humanas. Los operativos de salvamento deben disponer de los avances satelitarios, meteorológicos, infotelemáticos, de buenos bancos de datos sobre los diferentes accidentes que han tenido lugar, de buenas simulaciones sobre los diferentes tipos de accidentes, de buenos materiales para enfrentarse al mar, etc., y*

*con el fin de tratar de evitar los riesgos, los accidentes y de minimizar los daños cuando se producen. De ahí, también, la importancia de los acuerdos, de los convenios internacionales y nacionales, de las administraciones, de las instancias y de los responsables en juego, para valorar lo hecho, para llevar a cabo acciones en común y proyectos conjuntos en materia de seguimiento y evaluación de los accidentes marítimos, de salvamento, formación, información e investigación en este campo.*

Volviendo al caso de *O Bahía*, del cerquero gallego hundido que es el hilo conductor de este trabajo, Ramiro Otero, responsable del sindicato Comisións Mariñeiras (*El Correo Gallego*, 11-08-04, p. 16) declaró lo siguiente una vez que se recuperaron alguno de los cadáveres de los marineros de *O Bahía*: “No disponemos de los resultados de las autopsias, pero sí de los datos que se han filtrado, y estamos seguros de que no murieron ahogados. Murieron por hipotermia, lo que demuestra que los tripulantes de «*O Bahía*» pudieron estar nadando para salvar sus vidas, aunque al final fallecieron por hipotermia. Sabemos que sufrieron la rotura del tímpano, sabemos que los cuerpos fueron recuperados flotando y sabemos que las personas que fallecen ahogadas no aparecen hasta los ocho o nueve días. Los buzos que tenemos también están convencidos de que murieron por hipotermia”.

En *La Voz de Galicia* (04-06-04, p. 3), dos días después de que tuvo lugar el accidente de *O Bahía*, a toda página en el artículo que tiene estos titulares: “Naufragio en las Sisargas: un hundimiento tan rápido que no hubo «mayday»”; “Un golpe de mar sorprendió a los tripulantes del pesquero”, se dice lo siguiente: “Las circunstancias que rodearon el siniestro hacen pensar que todo ocurrió de forma muy rápida. Los tripulantes no tuvieron tiempo de lanzar señales de socorro ni tampoco de coger la lancha salvavidas”. *Lancha que, como se comprobó después, una vez que la comisión de investigación de este accidente ordenase que se recuperase del fondo del mar (lo que se hizo a finales de agosto de 2004 por buzos de la empresa Mediterránea), ésta seguía en la cubierta de O Bahía, plegada y cerrada en su carcasa original.* Continúa *La Voz de Galicia*: “la mayor parte de los cadáveres recuperados estaban en ropa interior. Parte de los miembros de los equipos que desarrollaron las labores de rescate comentaron que los marineros no tuvieron tiempo a reaccionar. Debido a las enigmáticas circunstancias que han rodeado el naufragio de la nave, incluso las hipótesis más coherentes siguen sin ofrecer una conclusión clara sobre cuáles fueron los motivos del hundimiento. Los primeros restos del pesquero redondelano aparecieron a las 10:40 horas del miércoles: un chaleco y un aro salvavidas, dos bombonas de cocinar y varias cajas, entre otros enseres. Ayer, antes de aparecer los cuerpos de los cinco marineros, fueron localizadas las redes y trasladadas al puerto malpicano”.

*Como se puede apreciar, en ambos testimonios hay contradicciones a la hora de establecer lo que pasó nada más tener lugar el accidente. Conviene que todas las partes intervinientes en el caso de O Bahía y en otros accidentes marítimos sean los mas honradas, responsables, rigurosas, profesionales, ponderadas y competentes a la hora de actuar, de poner en marcha los diferentes servicios marítimos (públicos y privados), de informar y pronunciarse, de investigar los accidentes ma-*

*rítmicos con el máximo rigor. Conviene evitar cualquier tipo de politiquería, de partidismo, de demagogia, de populismo, de corporativismo, de catastrofismo y de medallismo, cualquier tipo de corrupción, de juego sucio, de explotación que puede llegar al esclavismo manifiesto o encubierto, maltrato empresarial y laboral, chanchullismo dentro y fuera de los barcos; conviene no tratar de sacar arbitraria e injustamente tajadas económicas, empresariales, políticas, sindicales, ONGenistas, mediáticas, etc., en torno a los accidentes marítimos sin por ello dejar de exigir con justicia justa y con firmeza las responsabilidades que se puedan deducir en el caso de los accidentes marítimos, de las injustas condiciones de vida y trabajo de la tripulación, los equipos de salvamento, etc.; conviene no poner en marcha, en nombre de salvaciones varias, contaminaciones del medio, del alimento espiritual, inmaterial, que se unan a los accidentes, a las contaminaciones materiales en sus diferentes versiones.*

## **6. SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL CASO O BAHÍA: BALSA SALVAVIDAS QUE NO SE DESPLEGÓ; TRIPULANTES SIN PAPELES; MODIFICACIÓN DE SU ESTRUCTURA; REFLOTACION DEL PECIO; MEDIOS DISPONIBLES...**

*A una pregunta parlamentaria de Izquierda Unida sobre por qué no se ha reflotado el pesquero O Bahía, el Gobierno español, responsable del operativo de salvamento Sasemar, y según se hizo público a mediados de octubre de 2004, respondió que de las imágenes obtenidas del pesquero O Bahía “puede deducirse que durante la navegación, la balsa salvavidas estaba unida al buque reglamentariamente, a través de una unidad de destrinca hidrostática”. Se está refiriendo con esta unidad a un dispositivo que libera la balsa de forma automática cuando ésta se sumerge a causa del hundimiento más de cuatro metros. Por lo tanto, esta comisión, u otros investigadores expertos en la materia en el caso de que aquella comisión no lo haga, tendrán que averiguar a qué se debe que el bote neumático de salvamento no se liberase, no se abriese cuando el barco se fue a pique.*

*Con relación al reflotamiento de O Bahía por el que preguntó Izquierda Unida, el Gobierno español respondió que no se hiciera porque la comisión de investigación del caso O Bahía no lo pidió, dado que no lo consideraba necesario para realizar su trabajo. El Gobierno español informó, al responder a una pregunta parlamentaria hecha por IU, que el Ministerio de Fomento, del que depende Sasemar y la comisión de investigación del caso O Bahía, abrió un expediente para determinar por qué se despachó al O Bahía con diez personas cuando sólo tenía autorización para ocho; que el Ministerio de Fomento también trabaja sobre el programa informático que expide los despachos para determinar si existe un error técnico que pudiera conducir a la tramitación del permiso; y que dadas las dimensiones del tonelaje del pesquero O Bahía (35 toneladas), en este barco sólo tenían la obligación de tener certificado de supervivencia en la mar el patrón y el motorista; sin embargo, siempre según el Gobierno español, tenían esos certificados y otros más especializados que no se exigen por ley.*

*El problema no reside sólo en cumplir los trámites burocráticos y disponer de numerosos certificados, de diplomas varios que, como sucede en bastantes casos al igual que con las inspecciones, se conceden de forma rutinaria y sin las garantías y verificaciones necesarias. Murieron diez personas y conviene saber con el mayor rigor y honradez qué es lo que ha fallado para informar con la mayor justicia posible a los afectados y para tratar de evitar que se vuelva a repetir en otros accidentes marítimos.*

*Accidentes que cada año, como venimos informando, vienen produciendo un importante número de muertos, de desaparecidos y de víctimas en Galicia. De ahí, la necesidad de no limitarse a cubrir burocráticamente el expediente y/o a buscar todo tipo de argucias para evitar que se lleve a cabo una investigación lo más honrada, profesional, competente y exhaustiva posible que establezca la verdad de lo que ocurrió en el caso O Bahía (y en el resto de los accidentes marítimos) y, sobre todo, cuando hay muertes y graves daños humanos, materiales, ambientales.*

*Anteriormente hemos dado cuenta que los familiares de los muertos y de los desaparecidos de O Bahía pidieron que se reflotase este cerquero para tratar de “saber lo que ocurrió” y para establecer las responsabilidades que procediesen. Esto afecta también en lo relativo a las indemnizaciones y afecta a la Administración Pública en el caso de que ésta sea responsable subsidiaria por no haber hecho en debida forma las inspecciones y, en su caso y si se demuestra, permitir que un barco circulase si cumplir los requisitos necesarios en varios aspectos (tripulación sin papeles o ilegal; modificaciones de su estructura; problemas con la lancha salvavidas que no se desplegó; navegar con muy malas condiciones cuando otro barco que lo acompañaba se retiró a puerto y eso que fue advertido del temporal; problemas con el operativo de salvamento al interior y al exterior de barco; etc.).*

*Retomando las declaraciones de Ramiro Otero de Comisións Mariñeiras en El Correo Gallego (11-08-04, p. 16) a propósito del caso O Bahía, dice: “Necesitamos más medios y más adecuados a las características de las costas gallegas para los servicios de salvamento marítimo. Desde que saltó la radiobaliza (de «O Bahía») hasta que se puso en marcha el servicio de salvamento pasaron más de tres horas. ¿Por qué? No dieron explicaciones y no creo que las vayan a dar en un futuro, pero estamos convencidos de que si hubieran salido en el momento en que saltó la radiobaliza, con los medios técnicos que existen actualmente, se podrían haber localizado los cuerpos en movimiento dentro del agua y seguramente ahora no estaríamos hablando de seis muertos y de cuatro desaparecidos. Tenemos que darle un vuelco a los servicios de salvamento marítimo para que en casos como los del «O Bahía» puedan actuar de inmediato y localizar a las personas que en un momento dado, haya posibilidades de salvar”.*

*Por su parte, la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (AETINAPE) ha señalado, a propósito del caso O Bahía, que los principales problemas que presenta el salvamento marítimo en España son la ausencia de medidas preventivas, la falta de formación, la progresiva reducción en las tripulaciones y, principalmente, la falta de coordinación. AETINAPE pone como ejemplo la tec-*

nología que posee la Armada y que no se usa con más frecuencia en el rescate de náufragos. Es el caso, entre otros, del buque militar Neptuno (A-20), dotado de las más avanzadas tecnologías que le permiten realizar inmersiones a gran profundidad.

Con relación a la flota de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que depende de la Dirección General de Marina Mercante (Gobierno central español), está compuesta para actuar en las costas españolas por 5 buques de salvamento de altura, 40 embarcaciones de intervención rápida y 7 remolcadores. A esto hay que sumar 5 helicópteros que cubren el Cantábrico, Galicia, Andalucía y el Mediterráneo. Sasemar coordina la aportación de otras administraciones públicas (autonomías, ayuntamientos, etc.) e instituciones colaboradoras como la Armada española, el Servicio de Vigilancia Aduanera, la Guardia Civil, la Policía Nacional, la Cruz Roja española entre otras.

Sasemar, con 700 personas en el año 2003, ha atendido 4.319 emergencias especificadas de la siguiente forma: buques y tripulaciones 2.219; submarinistas, caídas desde acantilados y similares 829; alertas de radiobalizas y otras 517; falsas alertas 482; protección del medio marino 202. Las embarcaciones implicadas en las emergencias (un total de 2.777) fueron las siguientes: 1.600 de recreo; 547 pesqueros; 341 mercantes; 289 de otro tipo (la mayoría pateras). El número de personas atendidas fue de 12.150 y los buques controlados por los diferentes centros de coordinación fueron 313.240.

Sobre los medios de salvamento con que cuenta Galicia, tenemos los siguientes datos: 3 helicópteros; 4 remolcadores; 60 lanchas. Lo que se completa con un mapa de recursos que se coordina desde cinco centros de control (uno de la Xunta de Galicia, otro de la Cruz Roja y otros tres de Sasemar en A Coruña, Vigo y Porto do Son) que atienden el salvamento y la lucha contra la contaminación.

En setiembre de 2004 (10-09-04), ante las críticas del diputado del BNG Bieito Lobeira a las carencias del salvamento marítimo gallego y del que actúa en Galicia, el conselleiro de Pesca y Asuntos Marítimos de la Xunta de Galicia, López Veiga, declaró a la vez que visitaba en Vigo la construcción de un nuevo remolcador que contará con una tecnología punta para recoger el fuel vertido al mar y que adaptará a las características de las costas gallegas, que “el servicio de guardacostas de Galicia no tiene parangón en el resto de España y es el más moderno de Europa”, y señaló que la renovación de la flota de buques remolcadores se completara en el año 2006 con la compra de dos helicópteros dotados con un cuarto eje del posicionamiento automático nocturno y con una escuela de guardacostas que en breve se pondrá en funcionamiento en Galicia para formar al personal de salvamento. Galicia cuenta con 29 unidades de salvamento, Andalucía tiene 15 unidades, Cataluña 4 y el País Vasco 2.

La Organización Marítima Internacional (OMI) asigna a cada nación ribereña zonas de responsabilidad en materia de búsqueda y socorro (regiones SAR): a España le ha correspondido una superficie marina de 1,5 millones de kilómetros cuadrados, lo que equivale a una superficie marina tres veces mayor que la del territorio español. España tiene más de 3.500 kilómetros de costa. Según las autori-

*dades del Ministerio de Fomento, los medios son suficientes; según representantes de los trabajadores de Remasa (Remolques Marítimos S.A., con sede en Madrid) –empresa pública que gestiona la flota del servicio de salvamento marítimo–, las cosas han mejorado pero deben de mejorar mucho más para equipararnos a otros países europeos y, habida cuenta de que España es una potencia pesquera (y, dentro de España, Galicia), tiene un importante peso marítimo, muchos kilómetros de costa y una zona de responsabilidad marítima muy amplia.*

*Esta empresa, que también se encarga del rescate de las pateras que llegan a las costas españolas, fue sancionada en el año 2003 en dos ocasiones, según actas de las Inspecciones Provinciales de Trabajo de A Coruña y Cádiz, por infringir los límites legales de la jornada laboral de los trabajadores en servicio. Según el presidente del comité sindical de Remasa, Eric Tarrida, ello se debe a falta de personal y con el que no se puede dar respuesta satisfactoria a las labores de salvamento, búsqueda, rescate, evacuaciones, remolque de embarcaciones y limpieza del mar y que, entre otras, ésta lleva a cabo. Tarrida –que lleva 13 años desempeñando sus funciones de salvamento en la Costa Brava– en relación con el caso de O Bahía declaró (ABC, 20-06-04, pp. 22-23): “La opinión pública sólo conoce un puñado de casos, los que aparecen en los titulares de prensa, pero hay trabajo, y mucho, a lo largo de todo el año. Tampoco se ha hecho un análisis serio de las causas de los accidentes. La explicación se zanja con un golpe de mar o demás tópicos al uso. Todavía no sabemos, por ejemplo, la verdad del «Prestige». Es necesario mejorar la política informativa y realizar inspecciones más rigurosas. Yo, por mi trabajo, percibo los riesgos y me he vuelto un paranoico. El mar es un medio hostil y dependemos de nuestro barco para sobrevivir, por lo que debe estar en las mejores condiciones posibles”.*

*Sigue ABC: “El equipo de Remasa tuvo que afrontar un momento crítico el pasado otoño de 2003. El suceso ocurrió en el estrecho de Gibraltar, uno de los puntos calientes de nuestro litoral. El 25 de octubre una patera naufragó en la bahía de Cádiz. Resultado: 36 inmigrantes muertos. La descoordinación y la falta de recursos humanos y técnicos estuvieron en la raíz de la tragedia. Entre los trabajadores de salvamento marítimo cundió el desánimo, pues veían que eran incapaces de cubrir todo. Y revelaron un dato escalofriante: de enero a octubre de 2003, tres de las nueve lanchas que patrullaban por las costas andaluzas habían recogido a más de 2.800 personas, lo que daba la idea de la necesidad urgente de refuerzos”.*

*Sigue diciendo Tarrida: “No nos podemos permitir otro suceso como aquél. Las cosas, en general, han mejorado en los últimos años. A principios de los años noventa había tan sólo 4 buques de salvamento y 4 unidades de intervención rápida para todo el territorio, pero el camino por recorrer aún es largo. Hay más tráfico marítimo ahora, y por nuestras costas pasan a diario auténticos cascarones. Por no hablar del fenómeno de la inmigración ilegal. Faltan recursos humanos y materiales; pero lo que necesitamos no es un golpe mediático, sino la continuidad, mejorar el servicio día a día. Deberíamos acabar con el fatalismo imperante de «ha habido mala suerte, el mar es traicionero»- y apostar de una vez por todas por la prevención y por la respuesta coordinada y eficaz”.*

*Sigue ABC:* “En la Galicia marinera, donde la Costa da Morte continúa siendo fiel a su «prestigio», no se ha encajado bien que para intentar rescatar a los marineros desaparecidos del «O Bahía» se tuviera que recurrir, primero, a buceadores procedentes de Alicante y después a la tecnología del «Bar Protector» de la firma multinacional italiana Saipem (*el ABC se equivoca y dice que la empresa es portuguesa. Se trata de una empresa italiana de perforación y construcción offshore, onshore, centro de ingenieros, etc.*), un buque cuya especialidad no son los rescates, precisamente, sino el trabajo a gran profundidad en plataformas petrolíferas. Una misión pagada a golpe de talonario que, finalmente, no concluyó con el hallazgo de los cuatros pescadores” (*se refiere a los pescadores del O Bahía desaparecidos y cuyos cadáveres no fueron encontrados*).

*Sigue ABC:* “Pedro Sánchez, jefe del Centro Nacional de Coordinación de Saseamar, quiere dar por concluida la polémica: «No dudo que nuestros buceadores podrían haber continuado con las labores de búsqueda; de hecho localizaron el barco y rescataron un cadáver. Pero para explotar a fondo el interior del pecio no teníamos la seguridad garantizada al 100 por 100. Por eso pedimos ayuda”.

*Enric Tarrida, por su parte, está de acuerdo en que la seguridad es lo primero, “pero es necesario contar con medios públicos de nivel para este tipo de trabajos. Sólo en casos muy puntuales hay que recurrir a apoyos externos”.*

*Sigue ABC:* “En este litoral castigado por los naufragios y las catástrofes ecológicas protagonizadas por petroleros –«Prestige» en el año 2002, «Mar Egeo» en el año 1992, «Cason» en el año 1987, «Urquila» en el año 1976, y «Polycomander» en el año 1970, entre otros– se siente una angustiosa orfandad cuando uno de estos gigantes herrumbrosos vomita su veneno al mar. España está muy lejos de los medios contra la contaminación marina de países como Italia, Alemania o Suecia. Los buques mejor equipados se encuentran, como es lógico, cerca de las plataformas petrolíferas del norte de Europa. Saseamar contará con refuerzos en los próximos años. En la actualidad se construyen dos barcos en los astilleros de Vigo, que estarán disponibles en el año 2005, para tareas de salvamento y lucha contra la contaminación. Otros dos de mayor capacidad en la recepción de residuos y el rescate de naufragos estarán operativos en el año 2006. «Queremos que cubran el Estrecho y Finisterre», señala Pedro Sánchez. «Aunque esas no serán sus bases fijas; se irán moviendo en función de las necesidades». El coste de los cuatro barcos superará los 100 millones de euros. Tal vez supongan el primer paso para «estrechar» el mar que nos toca”.

*Así terminaba ABC esta crónica sobre el caso del O Bahía y los problemas de salvamento en Galicia y en España.*

## **7. SOBRE LA SEGURIDAD Y LAS INSPECCIONES EN RELACIÓN CON O BAHÍA Y OTROS BARCOS: CHIPS LOCALIZADORES...**

*Desde el accidente de O Bahía (2 de junio de 2004) hasta el 20 de octubre de 2004 en que seguimos trabajando sobre este accidente marítimo (y otros), venimos*

*acumulando y tratando información y documentación de instancias públicas, privadas, científico-técnicas, empresariales, profesionales, sindicales, asociativas, de infomedios de comunicación, de instancias internacionales, nacionales, autonómicas y locales sobre él. A continuación, vamos a dar cuenta de diferentes opiniones de responsables, de expertos, de profesionales y de implicados en este caso y en el problema de los accidentes marítimos.*

Un experto constructor de barcos, José Valiña, cree que *O Bahía*, que no tenía mucho calado, pudo volcar cuando un inesperado golpe de mar sorprendió a la tripulación. Un técnico de la administración marítima gallega cree que un barco que navega en lastre, con las bodegas vacías y con los depósitos de combustible casi en las últimas, con las redes en la cubierta, un puente muy elevado, con una escasa visibilidad y con el mar en malas condiciones, puede volcar con bastante facilidad si coge una ola con el mar embravecido, con un temporal que le hace quedar con la popa y con la proa al aire.

El responsable del puerto de Portosín (A Coruña) indicó que *O Bahía* –el cerquero hundido– tenía un defecto bastante grave: su puente era muy alto, por lo que le restaba estabilidad. Según estos expertos, el barco tenía mucha obra muerta (la que está por encima de la línea de flotación), lo que favorecía su balanceo y dificultaría la navegación en condiciones desfavorables de temporal. Esto se agravaba al viajar en lastre y con las redes recogidas, lo que reduce el volumen de la parte sumergida mientras que aumenta el peso de la descubierta. Esto, como acaban de constatar expertos en la materia, va en detrimento de la estabilidad. Estas consideraciones, sobre los problemas de estabilidad de *O Bahía* fueron dadas por otras personas implicadas en la navegación y en la pesca.

También se habla de obras en *O Bahía* que podrían haber reducido su estabilidad, lo cual sería determinante a la hora de explicar el accidente. José Manuel Muñoz<sup>5</sup>, presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros declaró en *La Voz de Galicia* (05-06-04, p. 3): “En otros hundimientos súbitos después se comprobó que habían modificado el barco. Si cargas peso en la parte superior del barco, sube el centro de gravedad y se pierde estabilidad. Para saber lo que pasó en «O Bahía» habrá que inspeccionar el casco”. El patrón mayor de la cofradía de pescadores de Vigo, José Antonio Tizón, que conocía bien *O Bahía*, señala en el mismo periódico: “Pusieron unos tanques de agua en la proa para mejorar la estabilidad”, a la vez que añade: “El buque era seguro como el que más”. No obstante, Alberto Magro, autor del artículo que estamos citando de *La Voz de Galicia* y que tiene estos titulares: “¿Pueden evitarse hundimientos como el del «O Bahía»? Los barcos insumergibles son ya una alternativa viable. Técnicos e ingenieros de la construcción naval coinciden con los pescadores en que, con los requisitos de seguridad marítima actuales, Galicia volverá a sufrir tragedias como la de esta semana”, Magro se hace la siguiente pregunta a propósito de lo que se decía de que

<sup>5</sup> Fue invitado a intervenir en las conferencias-coloquio que organizo casa curso en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de Santiago de Compostela desde los años setenta hasta hoy (junio de 2004), con el fin de que los estudiantes y los investigadores puedan contrastar las teorías, los conceptos, los métodos, las hipótesis, los datos, etc., con los que trabajan, con los expertos, con los responsables públicos y privados gallegos, españoles e internacionales invitados.

el barco era seguro como el que más: “*Si era seguro, ¿por qué se pusieron nuevos lastres para ganar estabilidad?*”. Y él mismo responde subiendo y bajando: “*La pregunta se queda sin respuestas. Nadie se aventura a explicarlo, aunque lo cierto es que el «O Bahía» había pasado todos los controles tanto el de Capitanía, antes de autorizar su construcción, como los que se hicieron durante las obras y el que homologó la embarcación*”.

En los últimos catorce años (desde 1990) se registraron en Galicia un total de 266 marineros muertos. Cerca del 80% de los marineros que pierden la vida en España son gallegos. Casi el 22% de los que mueren lo hacen al caer al mar sin llevar el chaleco salvavidas<sup>6</sup>.

Cada año mueren en accidentes en el mar 24.000 marineros en todo el mundo, según la Organización Internacional del Trabajo.

A la luz de las muertes y desapariciones del barco pesquero siniestrado *O Bahía* y de otros barcos gallegos, españoles y de otros países, que tienen graves accidentes y que dan lugar a numerosas víctimas y desapariciones (muy dolorosas para los familiares que las sufren y durante mucho tiempo) y a graves problemas ambientales, habría que estudiar si es posible la implantación por parte de todos los miembros de las tripulaciones de los barcos de un chip, de un dispositivo, de una pulsera, etc., que sea absolutamente fácil de llevar, que permita hacer todo tipo de tareas y, lo más importante, que en caso de graves accidentes, de naufragios, de caídas al mar de alguno de ellos o de verse perdidos en el mar, puedan activarse y dar lugar a que los miembros de la tripulación siniestrada puedan ser localizados en el mar con la mayor rapidez. Recordemos que se vienen colocando chips, dispositivos, pulseras, etc., para controlar a peces, a animales, a coches robados, a determinadas personas (presos, maltratadores, violadores).

*Cuando se está escribiendo este trabajo (octubre de 2004) se ha hecho público por los medios de comunicación españoles e internacionales que se va proponer la implantación de un pequeño chip debajo de la piel de las personas que lo soliciten y que contendrá el historial médico completo de esa persona, con lo que, en el caso de que ésta sufra un problema de salud o un accidente, pueda ser atendida de forma mucho más rápida y eficaz.*

Por su parte, los satélites que se utilizan en el sector pesquero, en el tráfico y en los negocios marítimos, sirven, entre otras cosas, para controlar los bancos pesqueros, para tratar de evitar los excesos en las capturas y defender una pesca sostenible y responsable, para perseguir a los pescadores, a los traficantes, a los que navegan ilegalmente, a nuevos piratas, contrabandistas, mafias, gánsters y peligrosos delincuentes que operan en el mar, en el negocio marítimo, para controlar los vertidos, las mercancías, los materiales peligrosos, los icebergs..., que están en el mar (en el fondo o en la superficie), que circulan por el mar, para controlar su evolución, su desplazamiento y que causan o que pueden causar graves perjuicios, daños y accidentes. Hay equipos y centros de investigación básica y aplicada, científico-técnicos, de supercomputación, etc. en España y en otros países que viene estudian-

<sup>6</sup> A lo que obliga la ley, la cual también obliga a que los barcos de más de 24 metros construidos en el año 2003 lleven una radiobaliza.

do con programas científicos de simulación, con hipótesis y con variables matemáticas, físicas, bioquímicas, socioeconómicas, medioambientales, etc. la evolución de las mareas, de las corrientes, de los vientos y de las tormentas marinas en relación con los riesgos, con los accidentes marítimos, con los vertidos, con los productos contaminantes y con sus fuentes, con los materiales que están en el mar, que han caído al mar o que se desplazan por los mares. Sería conveniente avanzar en estos estudios y en su coordinación nacional e internacional, en estos programas, simulaciones, tratar de estandarizarlos para poder controlar, especialmente en caso de accidentes, no sólo a la tripulación cuando cae al mar (como hemos señalado con la posible utilización de un chip), sino también en el caso de las embarcaciones y de su carga cuando se hunden, cuando provocan vertidos o el depósito en el mar de productos contaminantes. Se han dado avances importantes en relación con el barco en todos aquellos medios que debe utilizar personalmente la tripulación cuando tiene un accidente marítimo y cae al mar (trajes salvavidas; balsas o lanchas de salvamento; diverso material para permanecer, para aguantar en el mar el mayor tiempo posible y para tratar de ser localizado con la mayor rapidez). Habría que seguir avanzando e investigando en este sentido.

Sin embargo, y como hemos visto, aún hay significativos porcentajes de miembros de las tripulaciones que no se ponen el chaleco salvavidas, que no saben nadar; es decir, que no se preocupan por cumplir las más elementales normas de seguridad marítima. De ahí, la importancia de insistir en la tareas de encarnación, de socialización, de institucionalización, de divulgación y de referenciación permanente y constante de las normas de seguridad marítima, de la cultura de la responsabilidad, de la cultura de la prevención dentro y fuera del barco y cuando se producen accidentes marítimos, por parte de todos los sectores implicados en el sector marítimo y en su zona de influencia pero también de la población en general y con programas formativos, informativos, divulgativo, debidamente estudiados, seguidos y controlados con rigor para comprobar sus resultados. A la vez hay que ser mucho más rigurosos a la hora de hacer las inspecciones, de hacer cumplir las normas de seguridad marítima dentro y fuera de los barcos. Hay que aplicar la tolerancia cero contra los que violan las normas, contra los que no las cumplen, contra los que actúan irresponsablemente contra todo aquello que se ha comprobado que puede dar lugar a graves accidentes, víctimas y daños. En materia de accidentes de tráfico por carretera se ha visto que la tolerancia cero contra las imprudencias, la violación de las normas, el parque viejo y peligroso, la mejora de la circulación llevaba a cabo en función de investigaciones serias de la razón de los accidentes y de sus causas, la realización de programas formativos, informativos, divulgativos, etc., todo ello ha supuesto en varios países (en Francia uno de los programas se lleva a cabo con una importante participación de la sociedad civil y se llama “*acción contra la violencia vial*”) una importante reducción del número de accidentes y de sus víctimas.

Sobre la seguridad de los barcos y su control, sobre las inspecciones en materia pesquera (más adelante hablaremos de ésta en versión de los expertos), la cosa deja bastante que desear. El capitán marítimo de Vigo, puerto al que pertenece el barco

siniestrado, dice lo siguiente: “Nosotros hacemos una revisión anual a las embarcaciones, en la que, entre otras cosas, se certifica la navegabilidad, las condiciones y recursos de seguridad y el sistema de radio”. Las inspecciones las realizan en Vigo ocho técnicos y, una vez que éstos las llevan a cabo, la Capitanía marítima se limita a comprobar que los permisos están en regla cada vez que el barco sale al mar. El capitán marítimo de Vigo también dice que: “Nosotros únicamente intervenimos de oficio si observamos alguna anomalía”. Sobre el barco hundido dice que “era casi nuevo y estaba bien”. También señala que cada año realizan entre 3.500 y 4.000 inspecciones. Por su parte, la Xunta de Galicia ha informado que el barco siniestrado había pasado otras dos inspecciones en junio y en julio del año 2002. Sin embargo, Cristina de Castro, portavoz del colectivo marinero “Apostolado del Mar” dice: “No revisan los barcos cada vez que salen a puerto, y así no saben quién va a faenar, ni qué medidas de seguridad hay. ¡¡Incluso en Galicia hay gente que navega sin enrolarse!!”. En la misma línea, marineros, técnicos y responsables de salvamento consideran que las inspecciones deben mejorar, que deben ser más frecuentes y minuciosas y permitir detectar con eficacia los problemas de seguridad y navegabilidad de todos los barcos pero no sólo en el papel, de modo rutinario y para cubrir el expediente, sino en la práctica, inspeccionando bien, rigurosa y regularmente todo aquello que material, técnica, personal y grupalmente dentro del barco tenga que ver con la seguridad.

Dos meses y medio después (a mediados de agosto de 2004) de tener lugar el naufragio del *O Bahía* que se hundió con diez tripulantes, se hace público que sólo tenía asegurado a ocho marineros. La póliza de responsabilidad civil fue contratada por el patrón de la embarcación, que falleció en el siniestro, Hermindo Castro. La póliza obliga, según fuentes del sector de corredurías especializadas en siniestros marítimos, a especificar el número de tripulantes de la embarcación. La aseguradora podría llegar a rechazar las reclamaciones, a cubrir sólo a ocho de los marineros o llegar a un acuerdo económico con todos los herederos legales, según las mismas fuentes. Las gestiones se realizan a través de la citada Murimar de Madrid (la antigua Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo vinculada al Estado hasta el año 1987) con delegación en Vigo. Desde la aseguradora han ofrecido para cada uno de los tripulantes una cifra que está entre los 18.000 euros (3 millones de las antiguas pesetas) y los 21.000 euros (3,5 millones de las antiguas pesetas). Las indemnizaciones habituales en accidentes marítimos similares al ocurrido están entre los 30.000 y los 60.000 euros (entre los cinco y los diez millones de las antiguas pesetas), en función de las circunstancias de cada tripulante.

*Según se informó citando a medios de Ministerio de Fomento del Gobierno español: “El barco tenía capacidad y certificado de seguridad (expedido por Marina Mercante a finales del año 2003 y con vigencia hasta el año 2005) para ocho tripulantes”. El hecho de que fuesen diez marineros a bordo y de que se hiciese público ha llevado al Gobierno a abrir un expediente al responsable del departamento correspondiente para tratar de indagar las causas de esta presunta irregularidad. En este sentido, Fomento informó que inspeccionaría la lancha de salvamento que se encontró junto al barco hundido O Bahía, a unos 75 metros de profundidad (como se supo cuando bajaron los expertos buceadores de la empresa*

*se supo cuando bajaron los expertos buceadores de la empresa extranjera contratada para ver si encontraban a los desaparecidos y sólo encontraron el cadáver de uno más que se añadía a los cinco que aparecieron. Siguen desaparecidos cuatro de los marineros), para saber si tenía capacidad para ocho o más tripulantes.*

*Como hemos señalado anteriormente, una vez que los buceadores bajaron para hacerse con la lancha salvavidas, ésta estaba plegada en su carcasa y no se desplegó cuando tuvo lugar el hundimiento. Lo cual es contrario a las normas. Llama la atención, como hemos dicho, que se ordene bajar a los buzos para investigar este asunto y que no se haga lo mismo para subir los restos de O Bahía y así poder investigar mucho mejor lo que sucedió en el accidente, si se realizaron reformas en el barco que modificaron sus estabilidad, etc. Sacar a flote los restos de los barcos hundidos es lo que se viene haciendo desde hace tiempo en otros países y con bastante menor capacidad pesquera que Galicia, que es la mayor potencia pesquera de España. A finales de octubre de 2004, el Ministerio de Fomento todavía no había hecho público el informe sobre el hundimiento de O Bahía, tal y como había anunciado y prometido. Recordemos que el Parlamento gallego por unanimidad decidió pedir al Gobierno español que informase a los noventa días de la comisión abierta sobre el hundimiento de O Bahía que produjo seis muertos y cuatro desapariciones. Como el accidente tuvo lugar el 2 de junio de 2002, los noventa días se cumplieron el 3 de agosto de 2004.*

A la luz de todos estos datos está claro que se podrían mejorar las condiciones de seguridad y de inspección marítimas para evitar tantas muertes de marineros y accidentes de mar en Galicia y en otras partes. Según la comisión ejecutiva de UGT-Galicia, de enero a junio de 2004 el número total de accidentes laborales en el mar fue de 1.065, 357 más que el año anterior en las mismas fechas. Los mortales pasaron de ser 6 accidentes a 9 y los considerados graves pasaron de ser 36 a ser 61, en comparación con el primer semestre del año 2003.

## **8. MEDIDAS PARA DEFENDER LA SEGURIDAD EN LA PESCA, EN EL MAR, EN LAS RÍAS**

Después de lo que hemos escrito hasta ahora, y ante el grave accidente del pesquero gallego cerca de las Sisargas, hacemos las siguientes consideraciones.

Como dice el almirante francés Yves Naquet-Radiguet (que fue “*préfet maritime*”, jefe del Departamento Marítimo para el Atlántico y el comisario del Gobierno francés para hacer frente a la catástrofe del petrolero *Erika* en las costas bretonas francesas cuyo fuel era similar al vertido por el *Prestige*) en diferentes informes que presentó al Parlamento francés sobre accidentes marítimos: “*En el mar el riesgo cero no existe*”. Pero, aunque no existe el riesgo cero (ni tampoco en los montes en relación con los incendios forestales), aunque lo de “*Nunca más*” es una quimera, una utopía –con lo que se puede quedar muy bien pero que no resuelve los problemas y que puede confundir a bastante gente, pues no se pueden evitar todos los accidentes–, hay que trabajar con honradez y con el máximo rigor, tomar medidas honradas, rigurosas y responsables por todas las partes implicadas en tierra, en los

puertos y en los barcos, medidas de investigación, científico-técnicas –incluidas la referidas al diseño de los barcos en lo que tiene que ver con la seguridad y la funcionalidad para trabajar; incluidas las meteorológicas y otras muchas que tienen que ver directa e indirectamente con la seguridad de los barcos y de las personas que trabajan en ellos–; medidas de seguridad e inspección; medidas de control regular y eficiente de los barcos pero también de las tripulaciones, de su debida formación, estado y preparación; medidas políticas –ejecutivas y administrativas pero no para quedar bien sino para tratar de resolver los problemas reales con la mayor honradez, rigor, rapidez, eficacia y sabiendo estar cerca de la gente pero sin demagogia, sin populismos manipuladores–; medidas legislativas –pero no sólo en el papel: hay que hacer bien las leyes, partiendo de la realidad, no para la galería, y aplicarlas, establecer los medios para hacerlo posible–; medidas jurídicas –preventivas, administrativas, penales, y con un buen aparato judicial no sólo competente sino también honrado, suficiente, rápido, transparente, claro, que se entienda, y eficiente–; medidas socioeconómicas, comerciales, empresariales, corporativas, profesionales, laborales, sindicales; medidas a escala local, autonómica, nacional, europea e internacional.

Lo que no puede suceder es lo que pasó, por poner por caso, con la Agencia Marítima Europea de Seguridad que, después de la catástrofe del *Erika*, fue aprobada en el papel pero no en la práctica y tuvo lugar en Galicia la muy grave catástrofe del petrolero *Prestige* que continuaba una lista de importantes catástrofes en las costas gallegas. Por no hablar del boicot a ésta –a la Agencia Europea de Seguridad Marítima– por parte de Inglaterra, de Holanda y de Grecia debido a los intereses que estas naciones tenían/tienen en el negocio (puertos, barcos, astilleros), en relación con el transporte de materias primas (petróleo, gas). Tampoco puede suceder, como venía aconteciendo en Galicia, que haya convenios de bajura y en otros sectores de la pesca que establecían unas condiciones de trabajo injustas e indignas –trabajadores ilegales, sin papeles, mal pagados, poco formados, preparados y/o en malas condiciones para realizar trabajos muy arriesgados– que no se corresponden con los tiempos que corren, con las legislaciones vigentes y, como antes señaló un miembro de un colectivo de defensa de los marineros, tampoco puede suceder que se juegue de forma politiquera, sucia, irresponsable con los desguaces, con los caladeros, con las artes (incluso se emplea dinamita), con el furtivismo, con la dimensión de los peces, de los crustáceos y de los moluscos, con los mercados (se vende pesca con denominación de origen que no lo es), con las salidas al mar corriendo riesgos absolutamente innecesarios y con gente indocumentada, poco preparada, en malas condiciones –que se refuerzan y agravan a bordo– para hacer mareas o travesías como se tercié.

En materia de seguridad marítima es preciso, es urgente, es muy importante establecer las siguientes medidas:

- Medidas que garanticen unos buenos barcos y unas buenas tripulaciones, competentes, con garantías, debidamente preparadas y responsables. En este sentido se habla de barcos tipo Rolls Royce y de tripulaciones del mismo nivel, y de barcos

muy malos, con unas tripulaciones mal formadas, mal preparadas y con muy malas condiciones de vida, de trabajo, de seguridad, etc. Ahora bien, incluso en estos barcos de máximo nivel, si las tripulaciones, aunque estén bien formadas, no son lo suficientemente responsables, puede haber muy graves accidentes, como viene sucediendo. La mayor parte de los accidentes, de las catástrofes, se deben a fallos humanos. En relación con las inspecciones se ha establecido legalmente un porcentaje que hay que aplicar a los barcos, pesqueros, flotas, etc. en los puertos, pero este porcentaje no se cumple en bastantes países. En casos no desdeñables, como sucede en otros campos, se hacen mal las inspecciones, incluso desde las oficinas, a distancia, sin pasarse por el barco o haciéndolo de forma rutinaria, funcionarial, sin deontología profesional, sin el debido rigor, sin los necesarios medios humanos y técnicos y sin la máxima escrupulosidad, y con el agravante de que pueden estar en juego vidas humanas y pueden producirse graves accidentes, problemas muy graves de contaminación, etc.; en otros casos, pura y simplemente se hace la vista gorda, se compra a los inspectores, a los jueces, a las fuerzas de vigilancia y de seguridad, a políticos, a las agencias de certificación, de control, de crédito y de seguridad; es decir, a los que tienen que ver directa e indirectamente con la seguridad marítima por arriba, por el medio y por abajo.

- Medidas meteorológicas. *The New York Times* (03-06-04) bajo el titular “*La ONU redobla esfuerzos para capear el temporal*” dice lo siguiente: “*Los responsables de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) afirman que las muertes que se producen por catástrofes debidas al tiempo pueden reducirse a la mitad. Michel Jarraud, secretario general de este organismo con sede en Ginebra, afirma que las drásticas mejoras en la predicción habían permitido evitar miles de muertos (como en China), al avisar a tiempo de desastres inminentes, lo que permitió evacuar a tiempo a la población, llamar a puerto a los barcos pesqueros, proteger diferentes bienes, etc.*”. Con motivo de la Conferencia Mundial de Meteorología en los medios de comunicación, que ha tenido lugar en el Forum 04 de Barcelona, la responsable de organizaciones externas de la OMM, Carine van Maele, señaló (03-06-04): “*El 80% de las catástrofes naturales y el 90% de las víctimas de estos fenómenos son consecuencia de la meteorología. En este sentido, esta conferencia tiene como objetivo buscar fórmulas que mejoren la predicción de los desastres naturales con el fin de salvar vidas y reducir los daños materiales*”. Por su parte, el Centro Europeo de Meteorología está trabajando en un nuevo sistema de predicción estacional que podrá realizarse a tres meses vista.

*La Agencia Espacial Europea (ESA) en diciembre del año 2000 puso en marcha un proyecto científico denominado MaxWave (Ola Gigante) para verificar si existen este tipo de olas, dónde se producen y sus causas. Los satélites ERS de la ESA en el mes de julio de 2004 conseguían pruebas de la existencia de este tipo de olas. En este sentido, más de 200 superpetroleros y mercantes con más de 200 metros de eslora se hundieron en las últimas dos décadas debido a fuertes temporales en los que, a la luz de las nuevas investigaciones, se da por segura la existencia de olas gigantes. La mayor parte de estos grandes navíos fueron construidos para resistir oleajes de hasta quince metros de alto. La ESA con el proyecto*

MaxWave quiere hacer previsiones sobre la aparición de esas olas gigantes. Entre las zonas con mayor riesgo se han establecido las siguientes: Sudáfrica y la corriente Agulhas; en el Atlántico norte donde la corriente del Golfo se vincula con las olas que bajan del mar de Labrador. La ESA ha recogido los siguientes casos: Ronald Warwick, capitán del Queen Elisabeth II, en febrero del año 1995 declaró que se encontraron con una ola de 20 metros mientras realizaban una travesía a bordo del crucero por el Atlántico norte; otro de los incidentes es el de los cruceros Caledonian Star y Bremen que tuvo lugar entre los meses de febrero y marzo del año 2001 cuando varias olas gigantes destruyeron el puente de ambos buques cuando navegaban por el Atlántico sur; olas gigantes han causado problemas graves a plataformas offshore en distintos puntos del globo. Por otra parte, la Unión Europea colabora con la Agencia Espacial Europea (ESA) para evaluar diariamente el riesgo de incendios forestales en el territorio comunitario. Este proyecto se basa en la teledetección por satélite y permite transmitir más rápidamente las previsiones de riesgo a los estados miembros.

- Medidas empresariales, corporativas, laborales y/o sindicales de juego limpio, es decir, que garanticen unos convenios marítimos, en los barcos, etc., y que se apliquen; que garanticen unas condiciones de vida y de trabajo que sean dignas y que no pongan en peligro la tripulación a bordo por la precariedad, por el incumplimiento total o parcial de la normativa vigente y de las condiciones de seguridad, por la falta de control e inspección, por la mala calidad de los barcos, por la falta de formación, de competencia, por la completa irresponsabilidad o por las graves negligencias de los armadores (individuales y colectivas), de los patrones, del personal embarcado, etc.
- Medidas de educación y formación, de divulgación mediática y por otras vías, especialmente en lugares como Galicia donde el mar, las rías o los ríos son tan importantes para su vida, para su cultura, para su socioeconomía –sobre la seguridad marítima, sobre la protección y defensa del mar, de los ríos, de las rías y de su riqueza material, humana, social, espiritual–.
- Medidas de investigación, científico-técnicas en el campo de la seguridad marítima.
- Medidas de seguridad del barco y con relación a su tripulación dentro y fuera de barco. Hablamos de una tripulación formada, preparada, entrenada, responsable. No puede seguir habiendo marineros, pescadores, que no sepan nadar; no puede seguir habiendo tripulaciones de una y de otra categoría que tome amplias dosis de alcohol y/u otras drogas; las personas, los mares, el medio, los barcos no pueden correr graves riesgos en función del comportamiento irresponsable y/o corrupto de los que permiten, promueven que haya tripulaciones poco preparadas, irresponsables pero también que tengan malas condiciones laborales, económicas, financieras, que haya que hacer la marea como sea, al precio que sea, con quien sea.
- Medidas de seguridad de apoyo en tierra, con instalaciones, helicópteros, barcos, expertos, con el personal y material técnico, satelitario, informático y , en su caso, de supercomputación necesarios en materia de salvamento para intervenir lo mas

rápido posible. Lo que no sucedió en el caso del accidente de *O Bahía*, pues desde que saltó su radiobaliza hasta que se puso en marcha el servicio de salvamento pasaron varias horas. También, y como hemos señalado anteriormente, hubo problemas con los helicópteros de salvamento y con su personal, que se quejó por exceso de trabajo, falta de personal, etc. Todo esto dio lugar a retrasos en la intervención, a la pérdida de un tiempo vital para que el salvamento pudiera tener lugar en las mejores condiciones, pues, varias horas en el mar, a la deriva, con temporal pudieron ser mortales por el frío para los marineros que naufragaron. En estas condiciones es cuando se ve la vital importancia de encarnar las normas de seguridad marítima, de divulgarlas, de institucionalizarlas y de socializarlas entre los implicados del sector marítimo dentro y fuera de los barcos, en su zona de influencia y en la población en general; la importancia de hacer cumplir todas las normas legales establecidas (que deben de ser claras, fáciles de aplicar, contrastadas y eficaces) en casos de naufragio y tanto al personal que está en los barcos como en el que, a los diferentes niveles, tiene que intervenir en las funciones de salvamento. Los operativos de salvamento y de investigación sobre los mismos deben de intervenir de la forma más rápida y eficaz cuando haya un accidente o el mar esté en malas condiciones y haya barcos trabajando, navegando, y también para hacer todo lo posible y necesario para encontrar los desaparecidos, los barcos hundidos y para llevar a cabo una investigación completa y rigurosa sobre lo que sucedió y por qué sucedió, las causas próximas y las remotas. Todo esto debe servir para hacer buenos operativos de salvamento, buenos planes de contingencia, buenos programas informáticos de apoyo e investigación para seguir los diferentes tipos de accidentes, buenos bancos de datos sobre accidentes y todo lo que tenga que ver con la seguridad marítima a los diferentes niveles y para tomar medidas nuevas y reales que eviten los errores anteriores: aquello que pudo haber causado el accidente, la tragedia; medidas que sirvan para evitar que, de seguir así las cosas dentro y fuera del barco, con el barco tal y como está, con la tripulación, con los armadores, con los patronos, con las inspecciones, etc., puedan tener lugar nuevos accidentes, nuevas catástrofes, nuevas muertes.

- Es preciso luchar con el máximo rigor contra la corrupción, la politiquería, los chanchullos marítimos dentro y fuera de los barcos, el comisionismo, el clientelismo, el juego sucio, todo tipo de negligencias e irresponsabilidades, contra las mafias grandes, medias y pequeñas, contra el ganar como sea y a costa de lo que sea, que se da en torno al mar, en ríos, rías, lagos y lagunas, mares y océanos, piscifactorías, en la comercialización, en el sector del salvamento (pensemos en el caso de los bomberos pirómanos, en el caso de políticos, legisladores, jueces, fiscales, abogados y otros profesionales y técnicos, de militares, guardia civiles, policías, personal de aduanas, hacienda y otras inspecciones, de diverso personal público y privado del campo de la política, de la justicia, de a seguridad, de la economía, de las inspecciones varias, de la ciencia, de la tecnología, implicados en diferentes chanchullos, mercados ocultos, en diferentes tipos de tráfico ilegales), pero también en relación con el tráfico de mercancías, de materias primas, de la pesca, del tráfico de drogas y de otros productos ilegales; en relación con los

tráficos y puertos comerciales, náutico-deportivos, turísticos, militares, de aduana, etc.; en relación con su consumo, con las vedas, con las artes, con los caladeros, etc. a escala local, provincial, autonómica, estatal, europea e internacional. Es preciso luchar contra los que incluso imponen nuevas formas de esclavismo, de pirateo, de filibusterismo en los barcos y/o en las travesías, hacen *dumping*, no respetan las normativas nacionales e internacionales, etc. La responsabilidad debe de exigirse a los pescadores pero también a los vendedores de la pesca, a toda la cadena implicada y, por supuesto, a sus consumidores. El deber cívico, ciudadano, individual es esencial en la pesca, con relación a la pesca y todo lo demás como establece el artículo 29 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos que regula los deberes de la persona con relación a la comunidad y que dice: *“Toda persona tiene deberes respecto a la comunidad puesto que sólo en ésta puede desarrollar libre y plenamente su personalidad. En el ejercicio de sus derechos y en el disfrute de sus libertades, toda persona estará solamente sujeta a las limitaciones establecidas por la ley con el único fin de asegurar el reconocimiento y el respeto de los derechos y libertades de los demás, y de satisfacer las justas exigencias de la moral, del orden público y del bienestar general en una sociedad democrática. Estos derechos y libertades no podrán en ningún caso ser ejercidos en oposición a los propósitos y principios de las Naciones Unidas”*. A esta declaración universal y, en concreto, a los deberes fundamentales se refiere la Constitución española en su artículo 10.

En este sentido, y por poner algún ejemplo, con motivo del Día Mundial del Medio Ambiente (05-06-04) convocado bajo el lema *“¿Se buscan mares y océanos: ¿vivos o muertos?”*, las Naciones Unidas, por boca de su secretario general, Kofi Annan, propuso restringir la pesca de arrastre y proteger determinados caladeros y especies de peces y corales. Annan señaló que casi el 75% de las existencias de peces de todo el mundo, desde el bacalao hasta el atún, son capturadas con mayor rapidez que la capacidad reproductora de estas especies. Annan dijo lo siguiente: *“La sociedad ya no puede ver más a los océanos como una fuente ilimitada de abundancia o como un receptor conveniente de nuestra basura. Menos del 0,5% de los hábitats marinos está protegido, comparado con el 11,5% del área terrestre del planeta”*. Annan formuló la posibilidad de crear santuarios restringidos a la flota de arrastreros. En Galicia, y según la publicación del año 2004, *A economía galega. Informe 2003*, del Centro de Investigación Económica e Financieira Caixa Galicia, había (según datos aportados por la Unión Europea para el año 2001) 275 arrastreros de 150 a 500 toneladas de registro bruto.

Sobre la contaminación y, en concreto, sobre la basura arrojada a los mares, Annan dio los siguientes datos: *“Sólo la basura plástica, como por ejemplo las bolsas de supermercados, matan millones de aves marinas cada año, 100.000 mamíferos marinos e innumerables peces”*. En este sentido, conviene tener presente que la basura, la contaminación por naufragios, hundimientos de barcos, representa el 2,5% de la contaminación total (150.000 toneladas anuales por término medio), es decir, diez veces menos que la contaminación que se produce por la limpieza de los tanques de los barcos y que llega hasta 1,5 millones de toneladas.

Ahora bien, las medidas necesarias de defensa de los caladeros tienen que ir acompañadas, a escala local, nacional e internacional, de otras medidas compensatorias que permitan la justa reconversión de los pescadores que se ven afectados. Es preciso crear las condiciones para que los pescadores reconvertidos por ésta y por otras medidas puedan, si están en la edad, trabajar digna, libre, responsable y limpiamente, para que puedan generar valor añadido para ellos y para los demás en otro sector, lo que contribuirá, si se juega limpio, a avanzar en la defensa y en la aplicación de un desarrollo humano, libre, responsable, abierto, crítico-creativo, sostenible y saludable para todos los trabajadores, pescadores y no sólo para una ínfima minoría. Esto supone que las medidas tomadas por la ONU, por la Unión Europea y por el resto de los organismos internacionales y nacionales sean algo más que un brindis al sol; supone que sean medidas serias, rigurosas, debidamente estudiadas en el terreno, partiendo de la realidad, de los problemas realmente existentes; es decir, medidas que puedan aplicarse y no sólo quedar en buenas declaraciones de principios, informes, declaraciones, manifiestos, planes para la galería y para el papel que aguanta con todo. Por ejemplo, el Plan Kyoto de lucha contra la contaminación atmosférica está muy bien en el papel pero si se aplica tal y como está en bastantes naciones, incluida España, un gran número de empresas tendrían que cerrar<sup>7</sup>.

En relación con los caladeros, la ministra gallega de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa Mangana<sup>8</sup>, del Gobierno de Rodríguez Zapatero, en entrevista publicada por el *Faro de Vigo* (domingo 06-06-04, pp. 46-47) dice lo siguiente, que me parece sensato y oportuno: *“Lo primero que tenemos que hacer para conocer la situación real de las pesquerías es realizar un estudio de racionalidad de todos los caladeros. Consideramos que quizás haya que plantearse una reducción del esfuerzo pesquero, pero siempre que esté basada en estudios científicos y técnicos. Pediremos a la UE ayudas para aquellas flotas que puedan pasar momentos difíciles por su paralización. Creo que estamos en un escenario en el que al flota española, y particularmente la gallega, ya ha asumido esta situación, en la que es preferible pasar por momentos de regulación para poder seguir pescando y explotando esos caladeros”*.

---

<sup>7</sup> Véase en este sentido el documento Cancio (2003): “Análise da obra de Lomborg, Simon, Sala-Martin e outros sobre o catastrofismo ecolóxico”, *Revista Galega de Economía*, vol. 12, núm. 1, pp. 303-312; y el *Chamamento-apelación de Heidelberg a favor dunha ecoloxía científica*, que fue presentado a los líderes mundiales asistentes a la cumbre ecológica de Río en el año 1992 y que fue firmado entonces por 425 notables científicos e intelectuales pertenecientes a 106 países e incluyendo 65 premios Nobel en Ciencias. Este llamamiento, este importante documento (que es muy corto) figura al final de este trabajo. Sobre ecología científica hay excelentes páginas en Internet y con múltiples y muy enriquecedoras conexiones, informaciones bibliográficas, de centros de investigación del mayor prestigio. Citemos a modo de ejemplo la excelente página web de la Fundación Argentina de Ecología Científica (FAEC) *Mitos y fraudes*, página web: [mitosyfraudes.8k.com](http://mitosyfraudes.8k.com) y que es una mina de datos, de artículos, de publicaciones y de conexiones de gran nivel.

<sup>8</sup> Fue estudiante y profesora de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de Santiago de Compostela.

## 9. ¿QUÉ DICEN LOS EXPERTOS SOBRE LA SEGURIDAD MARÍTIMA?

Yves Reynaud –inspector del sindicato mundial de marinos *International Transport Federation Worker's (ITFW)*– dice que la cuestión fundamental de la seguridad no reside en que los superintendentes y otros “*surveillors*” (inspectores), controladores, sean antiguos marinos oficiales. Según este inspector es fundamental que conozcan cada tipo de barcos y que estén al corriente de los últimos avances técnicos. También dice que los grandes cargadores, fletadores, armadores, astilleros, patronos disponen de suficiente margen de maniobra financiera para invertir en seguridad y para “*mantener con ellos a sus tripulaciones, a sus equipos*”, lo que es clave para el cumplimiento riguroso de las normas de seguridad. Sin embargo, armadores, fletadores, cargueros, patronos, sin principios, sin escrúpulos, con problemas financieros, dispuestos a hacerse con la carga como sea, a ganar como sea, según este inspector del ITFW, “*están dispuestos a economizar en lo relativo a la categoría de la tripulación y de la oficialidad, en el mantenimiento, donde se pueden hacer economías, ajustes, dado que el precio del petróleo, las tasas y otras cargas son iguales para todos*”.

Por su parte Christian Buchet<sup>9</sup> –miembro de la Academia de la Marina de Francia y experto marítimo del Centro Nacional de la Investigación Científica (CNRS) de Francia– declaró lo siguientes tras el caso *Erika*: “*La incapacidad de la Organización Marítima Internacional (OMI), que depende de la ONU, para hacer respetar la reglamentación internacional en materia de transporte marítimo puede estar ligada a su forma de funcionar que le da todo tipo de facilidades a los estados que tienen las flotas mayores y que, en gran parte, están formados por buques con bandera de conveniencia*<sup>10</sup>. *La OMI está lejos de haber sacado las consecuencias que se deducen de los últimos naufragios a la hora de aplicar la normativa de mantenimiento de los barcos y sobre todo la transparencia de las informaciones.*

*Todo no es negro. Tras el naufragio del «Erika», la UE tomó medidas en la buena dirección. Pero hay que ir mucho más rápido. La Agencia Europea de Seguridad Marítima que se aprobara en el paquete Erika II no se puso en aplicación debido a la falta de vía libre para ella por parte de varios estados miembros euro-*

<sup>9</sup> Es autor de los siguientes trabajos (en francés): *Horizonte mar: otra historia del hombre y de los océanos* (2004); *Gamberros de mar* (2003); *Bajo el mar: el sexto continente* (publicaciones de la Universidad de la Sorbona-París, 2002); *Marinos, economía y sociedad* (2002); *Marinos y filibusteros del Rey-Sol* (con J.Y. Nerzic, 2002).

<sup>10</sup> Panamá es la nación que tiene la mayor flota con más de 5.000 barcos con bandera de conveniencia. A esta nación, de 2,9 millones de habitantes, le siguen otros estados con bandera de conveniencia, es decir, pequeñas naciones similares a ésta, o aún más pequeñas, paraísos fiscales en los que las normativas marítimas y de otro tipo se entienden “convenientemente” en beneficio de los armadores, de los entramados societarios (en algunos casos muy negros con conexiones con mafias, con grandes especuladores sin escrúpulos, etc). Pero esto lo viene admitiendo desde hace tiempo la ONU, la Unión Europea (UE), otros muy importantes organismos internacionales y las grandes naciones democráticas del mundo. Y así pasó lo del *Prestige* y otras muchas catástrofes; así se mueren al año 24.000 marineros. La Unión Europea representa la primera flota mercante del mundo.

peos<sup>11</sup>. Los estados europeos deben disponer de un poder de control sobre las sociedades de clasificación y ejercerlo. Es preciso definir criterios objetivos precisos en cuanto a los métodos de control que deben ser aplicados. Independientemente del principio de que pague el que contamine y de la responsabilidad del armador, del fletador y de las sociedades de clasificación, ¿acaso no tendría que ser responsable el estado bandera?

Los controles por parte de cada estado deben ser mejorados cuantitativa y cualitativamente. Las inspecciones que se hacen actualmente dejan mucho que desear. Conviene utilizar aplicaciones informáticas y definir criterios mucho más estrictos de control tanto a escala nacional como internacional. Las condiciones sociales a bordo deben de ser obligatorias e incluirse en la inspección general y minuciosa de los navíos.

El interés general exige que las informaciones técnicas de los armadores y de las sociedades de clasificación sobre los navíos deban de ser transmitidas a las autoridades para ser integradas en el banco de datos Equasis. Esto está muy lejos de cumplirse y sin él la inspección, la clasificación no es verdaderamente operativa. La seguridad marítima necesita de barcos más seguros pues la velocidad de cruceo cada vez aumenta más, lo cual es positivo pero hay que tener en cuenta, en este sentido, que dentro de poco navegarán barcos con una velocidad de cerca de 40 nudos.

Los petroleros con doble casco no son la panacea, pues, entre otras cosas, los riesgos de explosión pueden ser mayores y no se dispone de suficientes conocimientos sobre su envejecimiento. Hay que anticipar esta amenaza y hacer estudios sobre la corrosión y establecer procedimientos que permitan detectar las debilidades relativas a las estructuras del casco”.

El citado Michel Guerin, director de CEDRE (Centro de Documentación, Investigación y de Experimentación sobre la Contaminación Accidental de las Aguas), con motivo de su participación en las jornadas internacionales sobre seguridad marítima que se celebraron en A Coruña el 21 y 22 de octubre de 2004, declaró (22-10-04): “La implantación del doble cascos en los petroleros no será la solución definitiva para evitar los desastres ecológicos. Es la solución para un barco que choque contra una roca, pero no para un barco que se rompa en dos, es como el casco de los motoristas que protege la cabeza del piloto, pero no elimina los daños en otras partes del cuerpo”. En su intervención en estas jornadas, Guerin insistió en la importancia de transmitir información veraz en momentos de crisis, tanto por parte de la Administración como de los medios. En relación con el caso *Prestige* señaló: “España, Francia y toda Europa después de los casos «Erika», «Prestige», etc. se han preparado para afrontar eventuales accidentes marítimos. La próxima vez veremos medidas más eficaces, pero no todo lo necesario, porque nunca se llega a un nivel de perfección en el hombre”. Guerin destacó el “éxito fantástico de la operación diseñada por la empresa Repsol y el Gobierno español para recuperar el fuel del pecio del «Prestige». España ha demostrado que la tecnología existe y a partir

<sup>11</sup> Se refiere a Gran Bretaña, a Grecia, a Holanda, que tienen importantes intereses en la construcción, mercado y tráfico de barcos, en el transporte marítimo y de mercancías por mar.

*de ahora nadie podrá decir que no se puede hacer*". En la misma línea habría que reflotar el pecio del *O Bahía*, lo que es absolutamente posible y no formula las graves dificultades y desafíos del pecio del *Prestige*. Guerin formuló también la necesidad de crear en España un centro o un instituto especializado en el estudio y seguimiento de los accidentes marítimos, para *"mantener viva la memoria de los mismos"* y de forma que los gobiernos dispongan de los mejores medios e información para combatirlos.

*"Hay que mejorar la ergonomía de los aparatos de maniobra y navegación, mejorar su concepción, la construcción y mantenimiento de los barcos y mirar si no sería necesario que los grandes buques que transportan materias peligrosas dispusiesen de un doble puesto de mando y de un doble sistema de propulsión.*

*Sobre la tripulación, que es responsable del mayor número de naufragios (un 80% de éstos se deben a errores humanos), hay que establecer una verdadera cultura de seguridad que debe ser promovida por los poderes públicos en lo relativo a la formación, a las condiciones de trabajo de las tripulaciones y equipos de los barcos, etc.*

*La utilización de mano de obra barata, por lo general asiática, nada o mal formada, da lugar a graves riesgos en el transporte marítimo. Este parámetro, junto con al aumento del tráfico marítimo y el desarrollo de los navíos de gran velocidad, debería dar lugar a una nueva conferencia internacional sobre este asunto tan importante para la seguridad marítima. En este campo, las propuestas sobre la definición de criterios internacionales sobre las visitas médicas y psicológicas de los marinos, sobre la fijación de reglas sobre el consumo de alcohol en el barco (y de otras drogas), sobre la práctica de un idioma común (o medidas que permitan un real entendimiento de la tripulación), deben de tenerse muy en cuenta. Debe llevarse a cabo la ratificación por los países miembros de la UE de las convenciones de la Oficina Internacional de Trabajo que conciernen a las normas mínimas, a la repatriación de las tripulaciones<sup>12</sup> y a la preocupación por unas condiciones dignas de vida y trabajo en los barcos, etc. Todas estas medidas supondrían un avance importante en materia de seguridad marítima.*

*Asimismo, los medios de intervención (remolcadores, helicópteros, navíos especiales en la lucha contra la contaminación, la seguridad, etc.) deben, en virtud del principio de precaución, adaptarse mucho mejor a los riesgos potenciales.*

*El mar y los fondos marinos ocupan un lugar muy importante en la riqueza económica y científica. El desarrollo de la biotecnología marina no ha hecho más que comenzar. Se han descubierto nuevas formas de vida en los oasis de las grandes profundidades que son las fuentes hidrotermales que nos permiten entrever la gran alquimia de los orígenes de la vida. Cada día nos damos más cuenta del gran papel que desarrollan los océanos en la regulación de los climas terrestres. Hay que preocuparse por la defensa de este espacio que alberga el 80% de la biodiversidad y que está comenzando a ser considerado como un nuevo Eldorado. Supondría una gran irresponsabilidad económica y ecológica no hacerlo*".

<sup>12</sup> En puertos españoles de Galicia y de otras partes, europeos, etc., se producen bastantes casos de tripulaciones abandonadas en sus barcos que viven en condiciones inadmisibles.

Así terminaba Buchet –este gran experto francés en todo lo que tiene que ver con el mar– estas importantes declaraciones muy pertinentes para España y especialmente para Galicia, la gran potencia pesquera española, europea e internacional y uno de los mayores corredores de barcos del mundo, por donde pasan muchos barcos de mercancías, petroleros y otras materias primas, de pasajeros, etc.

Es preciso defender con honradez, deontología profesional y rigor el mar, los ríos y rías, la cultura pesquera y su mercado, su paisaje y paisanaje, teniendo como prioridad fundamental la seguridad, el juego limpio marítimo y pesquero, unas condiciones dignas de vida y trabajo para los que viven del mar y de la pesca, un desarrollo humano libre, responsable, sostenible, saludable, abierto y crítico-creativo.

## **10.LLAMAMIENTO-APELACIÓN DE HEIDELBERG POR UNA ECOLOGÍA CIENTÍFICA**

*A continuación damos cuenta de este llamamiento firmado por científicos e intelectuales del mayor prestigio internacional y con las mayores distinciones. Apelación que convendría discutir con la máxima honradez y rigor, y con el fin de que, individual y socialmente, local, nacional e internacional, podamos contribuir, cada uno desde su situación y posición y por medio de un esfuerzo y trabajo dignos, responsables y respetuosos, a una vida y un mundo mejor, más justo, creativo y humano. Citemos libremente a Chejov: “Al estudiar, conocer, trabajar y luchar, con honradez, responsabilidad, respeto y el máximo rigor, por la mejora de mi aldea y su entorno que es mi casa, lo hago por el mundo; y al estudiar, conocer, trabajar y luchar de la misma manera por la mejora de la vida, el mundo y la naturaleza, lo hago por mi aldea”.*

### **10.1. LLAMAMIENTO DE HEIDELBERG**

Nosotros queremos contribuir plenamente a la preservación de nuestra herencia común: la Tierra.

Estamos, sin embargo, preocupados, en los albores del siglo XXI, por el surgimiento de una ideología irracional que se opone al progreso científico e industrial, y que impide el progreso económico y social.

Sostenemos que un estado natural, algunas veces idealizado por movimientos con tendencia a mirar hacia el pasado, no existe y probablemente nunca haya existido desde la primera aparición del hombre en la biosfera, dado que la humanidad ha avanzado siempre transformando progresivamente la naturaleza de acuerdo con sus necesidades, y no al revés.

Suscribimos totalmente los objetivos de una ecología científica para un universo cuyos recursos deben ser catalogados, gestionados y preservados.

Pero también exigimos que este “catálogo”, inventario, gestión y preservación estén basados en criterios científicos y no en preconceptos irracionales.

Llamamos la atención sobre el hecho de que muchas actividades humanas esenciales se realizan manipulando substancias peligrosas o en su entorno, y que el progreso y el desarrollo, para beneficio de la humanidad, han implicado siempre un control cada vez mayor de fuerzas hostiles.

Consideramos, por lo tanto, que la ecología científica no es más que una extensión de este progreso y con el objetivo de conseguir una vida mejor para las generaciones presentes y futuras.

Intentamos hacer valer las responsabilidades y deberes de la ciencia hacia la sociedad como un todo. Prevenimos, sin embargo, a las autoridades que rigen los destinos de nuestro planeta para que se opongan a decisiones basadas en argumentos pseudocientíficos, en información falsa o sin relevancia.

Llamamos la atención de todos sobre la absoluta necesidad de ayudar a que los países pobres alcancen un sostenido nivel de desarrollo que sea equiparable al del resto del planeta, protegiéndolos de los problemas y peligros provenientes de las naciones desarrolladas, y para que eviten enredarse en marañas de obligaciones irrealistas que comprometerían su independencia y dignidad.

Los mayores males que acechan a nuestra Tierra son la ignorancia, la corrupción y la opresión, y no la ciencia, la tecnología y la industria, cuyos instrumentos, cuando se manejan adecuadamente, son herramientas indispensables para un presente y un futuro llevado a cabo por la humanidad, por ella y para ella misma y para hacer frente a los principales problemas que tiene en el campo de la población, el hambre y las enfermedades del mundo.

Estos son algunos de los destacados firmantes: B.N. Ames (bioquímico, director, National Institute of Environmental Health Sciences, Berkeley-USA), Ph.W. Anderson (premio Nobel de Física), C.B. Anfinsen (premio Nobel de Química), H. Atlan (biofísico francés, catedrático, director del Centro de Investigación en Biología Humana de París), J. Axelrod (premio Nobel de Medicina), B. Benacerraf (premio Nobel de Medicina), H. Albrecht Bethe (premio Nobel de Física), Sir J.W. Black (premio Nobel de Medicina), N. Bloembergen (premio Nobel de Física), N.E. Borlaug (científico forestal, premio Nobel de la Paz), P. Bourdieu (sociólogo, profesor del Collège de France), A. Butenandt (premio Nobel de Química), T.R. Cech (premio Nobel de Química), C. Chagas (médico brasileño de prestigio internacional, director de salud pública, Doctor Honoris Causa de las Universidades de París y de Harvard), O. Chamberlain (premio Nobel de Física), S. Cohen (premio Nobel de Medicina), Sir J. Warcup Cornforth (premio Nobel de Química), J. Dausset (premio Nobel de Medicina), G. Debreu (premio Nobel de Economía), J. Deisenhofer (premio Nobel de Química), Chr. de Duve (premio Nobel de Medicina), M. Eigen (premio Nobel de Química), R.R. Ernst (premio Nobel de Química), P.G. de Gennes (premio Nobel de Física), I. Giaever (premio Nobel de Física), D.A. Glaser (premio Nobel de Física), François Gros (profesor del Collège de France de Biología del Desarrollo), R. Guillemin (premio Nobel de Medicina), H.A. Hauptman (premio Nobel de Química), H. zur Hausen (director del Centro Alemán de Investigación del Cáncer de Heidelberg), F. Heritier-Auge (profesora del Collège de France de Antropología), D.R. Herschbach (premio Nobel de Química), G.

Herzberg (premio Nobel de Química), B. Hess (biofísico, ex-vicepresidente del Centro Alemán de Investigación Max Planck), R. Hoffman (premio Nobel de Química), R. Huber (premio Nobel de Química), Sir A. Fielding Huxley (premio Nobel de Medicina), S.P. Kapitza (catedrático de Ciencias del Instituto para los Problemas Físicos de Rusia), J. Karle (premio Nobel de Química), Sir J. Kendrew (premio Nobel de Química), Kl. von Klitzing (premio Nobel de Física), A. Klug (premio Nobel de Química), E.G. Krebs (premio Nobel de Medicina), L. Lederman (premio Nobel de Física), J.M. Lehn (premio Nobel de Química), W. Leontief (premio Nobel de Economía), R. Levi-Montalcini (premio Nobel de Medicina), R.S. Lindzen (catedrático de la Academia Nacional de Ciencias de los EE.UU., MIT, WIS.; meteorología), W.N. Lipscomb (premio Nobel de Química), H.M. Markowitz (premio Nobel de Economía), S. van der Meer (premio Nobel de Física), C. Milstein (premio Nobel de Medicina), Sir. N.F. Mott (premio Nobel de Física), J. Murray (premio Nobel de Medicina), D. Nathans (premio Nobel de Medicina), L. Neel (premio Nobel de Física), Erwin Neher (premio Nobel de Medicina), M.W. Nirenberg (premio Nobel de Medicina), G. E. Palade (premio Nobel de Medicina), L. Pauling (premio Nobel de Química, paz), A.A. Penzias (premio Nobel de Física), M.F. Perutz (premio Nobel de Química), J.C. Polanyi (premio Nobel de Química), Lord G. Porter (premio Nobel de Química), I. Prigogine (premio Nobel de Química), A. Prochiantz (director de CNRS de Investigación, École Normale Supérieure de París, WIS.; farmacología), T. Reichstein (premio Nobel de Medicina), H. Rohrer (premio Nobel de Física), B. Sakmann (premio Nobel de Medicina), A. Salam (premio Nobel de Física), A.L. Schawlow (premio Nobel de Física), G. Schettler (ex-presidente de la Academia de Ciencias de Alemania, cardiología), K. Siegbahn (premio Nobel de Física), S. Fred Singer (catedrático de Ciencias Ambientales de la Universidad de Virginia, director del SEPP de Washington, Environmental Sciences), R.L.M. Syngé (premio Nobel de Química), J. Tinbergen (premio Nobel de Economía), Lord A. Todd (premio Nobel de Química), A. Toffler (doctor en letras, leyes y ciencias, ensayista), Charles H. Townes (premio Nobel de Física), R. Truhaut (catedrático de Farmacología, experto en toxicología, Facultad de Ciencias de París), Sir J.R. Vane (premio Nobel de Medicina), H. E. Varmus (premio Nobel de Medicina), Th.H. Weller (premio Nobel de Medicina), Elie Wiesel (premio Nobel de la Paz), T.N. Wiesel (premio Nobel de Medicina), Robert W. Wilson (premio Nobel de Física).