

Rescatando un buque

El pasado 18 de enero los medios de comunicación informaron sobre el accidente marítimo sufrido por el mercante 'MSC Napoli'. Todos contuvimos la respiración ante la posibilidad de encontrarnos de nuevo ante una situación similar a la sufrida por el 'Prestige'. Afortunadamente, esta vez la contaminación ha sido muy limitada y contenida, y actualmente se encuentran en curso las operaciones de extracción de combustible del mercante así como el salvamento propiamente dicho del buque. Analizaremos posteriormente cuáles han sido las decisiones que han influido en la situación actual.

MATXALEN CRUZ DE LLANO
MAPFRE EMPRESAS

Resulta obvio recordar que el mercante *MSC Napoli* es un barco completamente distinto al *Prestige*, no sólo por su propia tipología sino también por las empresas y por el armador que se dedican a su explotación económica.

Según la información técnica disponible, el *MSC Napoli* es un buque construido en 1992 en astilleros coreanos por cuenta de la naviera francesa Compagnie Generale Maritime, con el nombre original de *CGM Normandie*. Se construyó al mismo tiempo que una serie de 11 barcos encargados por cuenta de los armadores alemanes Hapag-Lloyd. Se trata de un portacontenedores *post panamax* de 37,1 metros de manga (mayor que la permitida para navegar por el canal de Panamá) y 275,6 metros de eslora, con un registro bruto de 53.409 toneladas. Los armadores franceses vendieron el navío en el año 2002 al grupo Ofer tras realizarle unas reparaciones importantes en Vietnam fruto de un accidente marítimo anterior. Efectivamente, el ex *CGM Normandie* sufrió una importante embarrancada con unos arrecifes de coral en el estrecho de Malaca en marzo de 2001, mientras



AFP/CONTACTO

cubría la ruta entre Malasia e Indonesia. En aquella ocasión también sufrió la entrada de agua en varias de sus bodegas, así como importantes daños estructurales. Sin embargo, según se comenta en el sector, la causa del siniestro resultó totalmente fortuita, dado que fue un compendio de errores por parte del mando del buque y del centro de

control del estrecho. Los medios de comunicación transmitieron las declaraciones efectuadas por los antiguos armadores del *MSC Napoli*, quienes afirmaron que habían vendido el barco en perfectas condiciones y totalmente reparado.

Otra gran diferencia con el *Prestige* es que el pabellón bajo el que nave-

ga es del Reino Unido, y no de un país de bandera de conveniencia, habitual en estos días (Liberia, Panamá, etc.). Su sociedad de clasificación es Det Norske Veritas y previamente fue Bureau Veritas, garantes de la navegabilidad y seguridad del buque por exigencias del estado del pabellón.

Para concluir con la trayectoria del mercante, hay que indicar que actualmente está gestionado por la compañía Zodiac Maritime Agencies.

EL SINIESTRO

El buque en cuestión partió en enero pasado del puerto de Amberes (Bélgica) con dirección a Portugal y Sudáfrica. Iba cargado con 2.394 contenedores de mercancía distinta y dispar. Además cargaba unas 3.500 toneladas de combustible a bordo. En su trayectoria, y a la altura del canal de La Mancha, su navegación se vio comprometida por un fuerte temporal que azotaba la zona.

Los expertos meteorológicos comprobaron que el 16 de enero se había generado una turbulencia importante en la costa este de Canadá que se intensificó y se movió rápidamente hacia el norte cruzando el Atlántico. Fue bautizada como «Kyrill». En los días siguientes «Kyrill» se desplazó desde Islandia hacia el mar Báltico, afectando tanto en tierra como en mar adentro. El 18 de enero se generó una importante galerna, con vientos de fuerza 9 escala Beaufort (85 km./hora) y ráfagas huracanadas de fuerza 11 y 12 escala Beaufort (115 km./hora), cuya

duración fue de más de 15 horas. El canal de La Mancha se vio afectado por estos fenómenos y se ha constatado que hubo olas a partir de 4 metros de altura al inicio del día 18, que alcanzan 10 metros al mediodía. Además, los expertos indican que presumiblemente el mar estaba «revuelto» por confluir una marea en dirección sudoeste con una fuerte marejada del noreste.

Adicionalmente, al día siguiente se formó otro fuerte ciclón que afectó a la parte occidental del Canal, con vientos de fuerza 7 a 9 escala Beaufort. No fue hasta el día 20 de enero cuando se pudo registrar cierta calma.

Efectivamente, en esos días los medios de comunicación mostraron imágenes impactantes de la ciudad de Londres con rachas de viento huracanadas.

El *MSC Napoli* estaba navegando en medio de este panorama meteorológico. Lo que sabemos con certeza es que el día 18, el jefe de máquinas alertó de la entrada de agua en la sala de máquinas. Aunque se desconocen detalles exactos de este momento concreto, lo evidente es que la entrada de agua se consideró seria e importante y concluyó en el abandono del mercante por parte de la totalidad de la tripula-

ción, una medida lo suficientemente gráfica del riesgo que sufría el buque. La tripulación fue rescatada por las autoridades francesas mediante helicópteros y trasladada posteriormente al Reino Unido.

GRIETAS EN EL CASCO

Poco después se pudo comprobar mediante fotografías la existencia de unas grietas importantes en el casco, en su lado de babor, justo antes del puente y las acomodaciones.

Estas grietas en el lado de babor muestran la deformación de las planchas del forro exterior del casco sobresaliendo de la manga del buque. Los técnicos presuponen que estas grietas se deben reflejar en su lado de estribor y que la deformación debe extenderse justo por la parte del fondo del navío, aunque también se especula con que se hayan extendido hasta la sala de máquinas. Todo apunta a que han existido y siguen existiendo unas fuertes tensiones de deformación en este punto.

El buque se estaba manteniendo en una sola pieza por el refuerzo de los elementos de torsión, que son las pasarelas —sólidamente construidas— que corren por las bandas de babor y estri-

bor, justo bajo la cubierta principal. La parte inferior del casco llegó a doblarse como un acordeón y los elementos de torsión hicieron de bisagra. Por lo tanto, los esfuerzos en los elementos de torsión eran enormes, lo cual generó un verdadero riesgo de que el casco se partiera, bien fuera por cizalladura, por sobrecargas o por fatiga de ciclo lento, siempre que el buque se siguiera moviendo.

Actualmente, el navío descansa en la bahía de Lyme, en el condado inglés de Devon. El temor a que se pueda partir en dos sigue existiendo, ya que a las tensiones antes mencionadas se añade el efecto del movimiento que puede sufrir el buque por la acción de las mareas.

En el momento del accidente, el barco estaba navegando con mares de proa y, por lo tanto, estaba sometido fundamentalmente a los esfuerzos flexores causados por olas longitudinales y también a esfuerzos cortantes con vauvenes entre quebranto y arrufo.

Las posibles causas que originaron las grietas del casco son todavía desconocidas y falta mucha información técnica para poder tener una idea aproximada. Todos los especialistas indican que hasta que el barco no se pueda reflotar e inspeccionar adecuadamente, sólo cabe especular. Y efectivamente, los distintos intereses involucrados en este accidente ya han comenzado a especular.

Oficialmente, los armadores han declarado que lo más probable es que el buque haya tenido algún tipo de colisión con algún objeto flotante durante



LOS EXPERTOS DICEN QUE HASTA QUE EL BUQUE NO SEA REFLOTADO E INSPECCIONADO ADECUADAMENTE, NO SE PODRÁ CONOCER CON EXACTITUD LA CAUSA DE LAS GRIETAS QUE TIENE EN EL CASCO



LOS ABOGADOS QUE PRESENTEN RECLAMACIONES CONTRA EL ARMADOR DEL MSC NAPOLI ARGUMENTARÁN QUE EL BUQUE NO ESTABA EN CONDICIONES DE NAVEGABILIDAD

la navegación, impacto que, ayudado por la fuerza del temporal, provocó el inicio de las grietas.

Otros hablan de un serio problema de fatiga estructural en el casco, en concreto del acero utilizado en la construcción no sólo de este barco, sino de todos los fabricados durante los años 80 y principios de los 90. Sobre el *MSC Napoli* se sabe a ciencia cierta que se construyó utilizando alrededor de un 60% de acero de alta resistencia y un 40% de acero templado. Algunos expertos apuntan que la utilización de acero de alta resistencia puede llevar a una disminución de la vida útil de dicho material y aconsejan la adopción de medidas para mejorar las posibles tensiones que se generen en el casco.

Finalmente, hay quienes argumentan que habrá que analizar con lupa las reparaciones realizadas en el *MSC Napoli* en el periodo 2001-2002 en los astilleros vietnamitas para verificar si las grietas pueden tener o no relación con dicha reparación.

Desde el punto de vista jurídico, todos los abogados que presenten reclamaciones contra el armador buscarán la línea argumentativa sobre la falta de condición de navegabilidad del barco (*unseaworthiness*).

CONTENEDORES EXPOLIADOS

El mercante llevaba a bordo 2.394 contenedores de mercancía distinta y dispar. Lo que ha resultado en extremo curioso en este accidente ha sido ver en directo en todos los medios de comunicación cómo se expoliaban los contenedores que, fruto de la escora del buque y de las inclemencias meteorológicas, se habían caído por la borda. Es la primera vez que se ve en tiempo real una situación así.

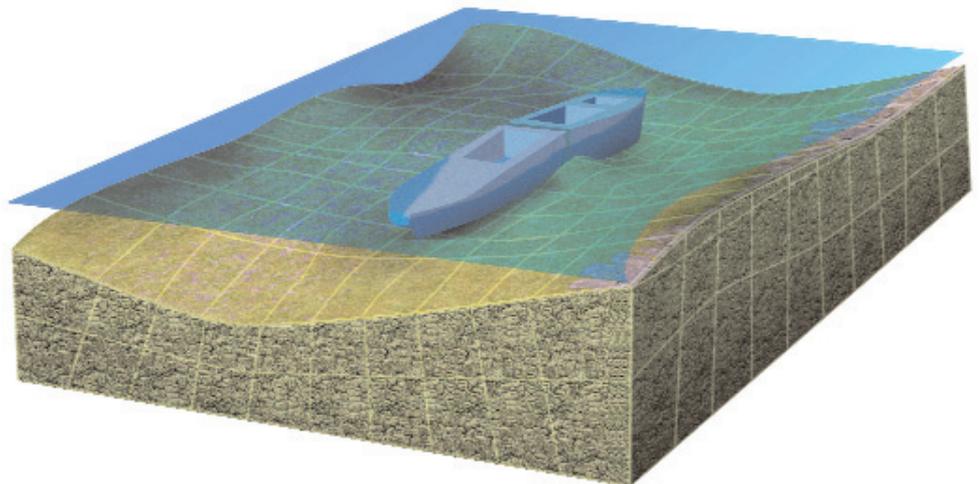
Se estima que el valor de la mercancía a bordo puede rondar los 100 millones de dólares, cantidad que se verá disminuida en tanto en cuanto se consiga salvar los contenedores que estaban a bordo del buque.

Lo que sí conocemos es que existen numerosas compañías de seguros que aseguraban dicha mercancía de muy diverso tipo, entre otras: Allianz, Norwich Union, Royal Sun Alliance y la española MAPFRE.

Según los informes técnicos, se perdieron un total de 103 contenedores, de los cuales 56 han sido identificados al ser arrastrados a la costa, mientras que se presupone que los restantes 47 están hundidos. Los armadores han fletado un barco con el propósito de localizar los contenedores hundidos y prevenir cualquier obstrucción en el tráfico marítimo.

Actualmente se están descargando los contenedores mediante una pontona-grúa llamada *Big Foot* que tiene capacidad para mover entre 30 y 40 contenedores al día, siempre que el tiempo no lo impida. Además, los contenedores con mercancía congelada han sido conectados a generadores para mantener la temperatura interior.

Se pretende inspeccionar de la forma más ágil los contenedores que se descarguen para establecer si la mercan-



cía está dañada o no, y poderla transportar a su lugar de destino, todo ello en coordinación con sus receptores y propietarios legítimos, junto con sus compañías de seguros.

Sin embargo, los aseguradores de la carga ya están tomando acciones preventivas y, a tal efecto, se están nombrando abogados maritimistas para formular la reclamación por la posible pérdida o daños de la mercancía. El argumento que lógicamente esgrimirán dichos abogados es la imputación directa de responsabilidad de los armadores y gestores del barco por la falta de idoneidad de navegabilidad del buque. En todo caso, serán las aseguradoras de la carga quienes indemnicen primero a sus asegurados y posteriormente formulen la reclamación que estimen oportuna. Sí parece claro que este asunto terminará en los tribunales ingleses, en un proceso largo y técnicamente complejo.

Respecto a la mercancía saqueada en las costas inglesas, se ha especulado mucho en los medios, lanzando el mensaje de que lo encontrado abandonado en la costa implica adquirir su propiedad. El hallazgo en la mar es una figura típica y ancestral del derecho marítimo. En nuestra legislación

está contemplada en la Ley de Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimas, de 24 de diciembre de 1962. El régimen jurídico es coincidente con el anglosajón: la recuperación de bienes abandonados en la mar conlleva la reclamación de un premio en una cuota parte de su valor, debiendo quedar el bien en propiedad de su legítimo propietario o, en su defecto, del Estado.

RECUPERAR LA MERCANCÍA

En el caso que nos ocupa, mucha de la mercancía que ha sido objeto de «posesión» está siendo comercializada a través de portales de Internet, y las autoridades británicas han realizado una importante campaña para que se devuelvan dichos bienes. Algunos de ellos, presumiblemente, no tienen valor comercial, con lo que no generan ni reclamación del legítimo propietario ni premio por el hallazgo. De cualquier forma, los cargadores obtendrán su resarcimiento de sus compañías de seguros, y serán éstas quienes intentarán investigar y recobrar, en la medida de lo posible, la mercancía que ha sido sustraída.

Las autoridades británicas, por

su parte, han informado que las costas están ya totalmente limpias de restos de los contenedores.

Se apuntaba al inicio de este artículo cómo ante este accidente marítimo el sector, y en general la opinión pública, recordó el siniestro sufrido en el *Prestige*. Aunque ya se han comentado las diferencias entre ambos barcos, diferencias que tienen una influencia directa en los acontecimientos, lo que resulta completamente distinto ha sido la toma de decisiones con respecto a su salvamento. Las autoridades británicas y francesas nos han dado un ejemplo de profesionalidad, rapidez y, sobre todo, de efectividad.

El riesgo de ruptura del casco del *MSC Napoli* hizo que se tomaran decisiones rápidas, dentro del contexto legal existente. El *Manche-plan*, el Plan de Contingencia Marítimo anglo-francés, funcionó a la perfección. Según dicho plan, el secretario de Estado para Salvamento Marítimo británico, así como las autoridades respectivas francesas, hicieron una inspección visual de la situación del buque, llegando a la conclusión que la opción menos perjudicial con el medio ambiente era remolcarlo a un puerto de refugio de las costas británicas. La costa sur inglesa disponía de mejores opciones para un lugar de refugio que las costas francesas.

Durante los días del siniestro el tiempo no dio tregua y las grietas del mercante crecieron, así como la escora del buque. Ante el riesgo de hundimiento o de que se partiera en dos, las autoridades tomaron la decisión



LA DECISIÓN DE REMOLCAR EL BUQUE Y ENCALLARLO PARA EVITAR SU PARTICIÓN EN DOS FUE ADOPTADA

CONJUNTAMENTE POR LAS AUTORIDADES MARÍTIMAS BRITÁNICAS Y FRANCESAS



de encallar el barco y remolcarlo para minimizar el posible impacto de contaminación.

REMOLCADO DEL BUQUE

Inicialmente estaba previsto que el mercante fuera remolcado a la bahía de Portland, dado que ofrecía, además de una protección frente a inclemencias meteorológicas, una extensa oferta de servicios portuarios necesarios e imprescindibles para las operaciones posteriores de extracción de combustible y de salvamento de los contenedores. Durante el remolcado se vio que el riesgo de ruptura del casco y posterior hundimiento era cada vez mayor, por lo que las autoridades, previa consulta con otras autoridades locales y representantes medioambientales, tomaron la decisión de encallar el buque en la bahía de Lyme.

Las operaciones propias de salvamento han sido acordadas con la em-

presa especializada *Smit*, que a su vez ha subcontratado remolcadores británicos y franceses. El coste estimado por las labores en su conjunto es de unos 300.000 dólares por día. La labor de salvamento se ha concentrado en bombear todo el combustible del buque, del que se están extrayendo unas 30 toneladas diarias. Todas las entidades involucradas coinciden en que las operaciones de extracción están siendo muy complejas y que se está trabajando con grandes dificultades.

Un equipo de especialistas está operando intensamente en la sala de máquinas del buque para bombear el agua allí existente, así como el posible combustible.

El barco se está manteniendo relativamente estable y su escora no empeora, aunque se prevén dificultades a medida que se desembarcan los contenedores por el cambio de pesos y estabildades del buque, así como por el efecto de la marea sobre el mismo.

Los salvadores consideran que, en condiciones meteorológicas óptimas, las labores se pueden completar en unas ocho semanas. Luego el buque tendrá que ser remolcado a un puerto cercano para su puesta en seco e inspección. Esta operación de remolcado será previsiblemente complicada y dependerá del estado del casco.

El accidente del *MSC Napoli* es un buen ejemplo de la complejidad de la navegabilidad marítima y de las medidas de seguridad que deben regular este sector. Pero sobre todo, y como ya se ha recalcado, es un excelente ejemplo de la eficacia y coordinación entre los diferentes intereses involucrados para tomar la decisión más adecuada o, visto de otro modo, menos mala. Se han evitado especulaciones y discusiones estériles sobre la idoneidad de los puertos de refugio y su identificación, discusiones que prevalecieron durante el desastre del *Prestige*. Lo positivo sería extraer conclusiones que contribuyeran a mejorar los procedimientos relativos a los salvamentos marítimos. ■

FUENTES

TRADE WINDS,

International Shipping Newspaper

Volume 18 – number 5

www.skynews.com

www.lloyds.com

www.mcga.gov.uk – Maritime and Coastguard Agency