

¿QUÉ HABRÍA PASADO CON EL *OLEG NAYDENOV* EN MI PUERTO?

Augusto CONTE DE LOS RÍOS
Magíster en Seguridad y Defensa (UNED)



Introducción



N 2015 tuvimos la desgracia de vivir un episodio de «emergencia marítima» que me ha hecho pensar en este artículo y en la necesidad de estar preparados. Me hice una pregunta que debemos plantearnos todos los que trabajamos en Seguridad Marítima (1): ¿qué habría pasado si el incidente del *Oleg Naydenov* (2) se hubiera producido en nuestro puerto?

La respuesta fácil y rápida es: «aquí no hubiera pasado»; claro que para ello debemos prepararnos. Y aquí aprovecho mi paso por CEVACO-EVACART para recordar nuestro lema: «Nos adiestramos como combatimos para combatir como nos adiestramos». Sencillo; con esto podríamos dar por

finalizado el presente artículo, pero vamos a ahondar un poco más en el caso del *Oleg Naydenov*.

El caso del *Oleg Naydenov*

Supongo que es por todos conocido el caso del *Oleg* (Larrea, 2015). El día 11 de abril de 2015 a las 13:15 horas se declaró un incendio en la sala de

(1) Estrategia Marítima de Seguridad. http://www.lamoncloa.gob.es/documents/-20131333estrategiadeseuridadmartima_u.pdf.

(2) Noticia del diario *El Mundo*: «Se hundió a 15 millas de Gran Canaria un pesquero con 1.409 toneladas de fuel en su interior». <http://www.elmundo.es/espana/2015/04/15/552e1b6322601d37088b4571.html>.



Incendio del *Oleg Naydenov*: Fomento estima inadecuadas algunas medidas.
(Foto: EFE vía *El Mundo*).

máquinas del buque de pesca y factoría de bandera de la Federación Rusa *Oleg Naydenov*, que se encontraba atracado en la prolongación sur del dique Reina Sofía del Puerto de la Luz en Las Palmas de Gran Canaria.

El pesquero había hecho víveres y combustible, ultimando los preparativos para la salida a la mar. El incendio se originó en un motor auxiliar y no pudo ser sofocado por la tripulación, pese a haber activado el sistema fijo de extinción de incendios por gas halón de la cámara de máquinas. A las 13:30 horas se informa al Centro de Control de Servicios del Puerto (CCSP) de Las Palmas y se activa el Plan de Emergencia Interior (PEI) del puerto, alertándose a la Autoridad Portuaria, a la Capitanía Marítima, a SASEMAR, a los bomberos de Las Palmas y a los servicios sanitarios.

Hasta aquí el posible guión de una potencial emergencia que se podría vivir en cualquiera de nuestros puertos (3). Pasemos a analizar qué ocurrió, para lo que echaremos mano del Informe Público de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) (4).

Era la hora de la comida y casi todos los tripulantes se encontraban en el comedor. Sobre las 13:05 horas se produjo un apagón, y el jefe de Máquinas, que se encontraba en su camarote, se dirigió rápidamente a la sala de máquinas, en cuya entrada de babor coincidió con el electricista jefe, quien le informó de que había fuego en la zona de auxiliares de la sala, extendiéndose a

(3) El pasado 11 de noviembre se vivió otro incendio en Cartagena, en este caso fue un buque portaganado, y gracias a Dios la tripulación pudo sofocar el fuego de forma efectiva.

(4) Informe del *Oleg Naydenov* (CIAIM-01/2016).



Ejemplo de un ejercicio IGP en un buque de MARCART. (Foto: Armada española).

estribor del motor núm. 2 próximo al costado, que aún estaba en marcha, que desprendió una intensa humareda y una gran carga de fuego con una altura de llama de unos tres metros, el típico Incendio de Grandes Proporciones (IGP) que practicamos a menudo en la Armada.

El jefe descargó un extintor de CO₂ sin conseguir sofocar el fuego. En ese momento se disparó la alarma sonora de incendio, tras lo cual se movilizó el equipo de intervención, cuyos miembros se protegieron únicamente con respiración autónoma, centrándose solo en disparar el halón. Pero había un problema, no existía ningún tipo de estanqueidad al encontrarse el buque en puerto preparándose para la salida. Nos podemos imaginar la situación, *la mar* (5) de humo avivando el incendio con todas las puertas y escotillas abiertas.

Se dispara el halón y el fuego sigue creciendo; no hace efecto la extinción fija y en la sala de máquinas se vive una situación dantesca. Difícil controlarlo sin estancar antes. A las 13:30 horas el capitán del buque comunica la incidencia al consignatario, y este al CCSP, que procede a activar el PEI y avisa a los bomberos.

A las 13:35 la policía portuaria llega al buque, simultáneamente con la traductora del consignatario (recordemos que la bandera del buque era rusa y,

(5) *La mar de...*, expresión gaditana que significa «cantidad en grado extremo». Ver *El habla de Cádiz*.



Líneas de refresco en la zona de proa de la cámara de máquinas. (Foto: CIAIM).

como todos los buques de hoy en día, la dotación, con su mezcla de nacionalidades, era digna de una Torre de Babel. Se ordena el desalojo y los bomberos comienzan a actuar, subiendo a bordo, solos, sin conocer el buque, y hacen una inspección visual del incendio. Las botellas y tanques a presión de la cámara de máquinas empiezan a explotar. Revisan el plan de lucha contraincendios (*Fire Plan*) con el primer oficial y proceden a cerrar las escotillas abiertas, abandonando rápidamente el buque, estableciendo dos líneas de refresco desde dos portillos abiertos en la zona de habitabilidad y de la factoría. Por estos portillos, por la otra banda, fue seguramente por donde entraría luego el agua que hizo zozobrar al barco.

Se suponía que la máquina había quedado estanca (6), descartándose otros medios, como la espuma para la extinción del incendio. Viendo los bomberos que es imposible apagarlo desde tierra, se solicita la ayuda de SASEMAR, que emplea el R/S *Miguel de Cervantes* para refrigerar con su sistema Fi-Fi (*Fire-Fighting*) el costado exterior del pesquero, labor que comienza una hora y 38 minutos después de haberse iniciado el incendio.

(6) Está claro que el equipo de bomberos no estancó el buque; prueba de ello son las columnas de humo que salen por diferentes sitios.



El remolcador R/S *Miguel de Cervantes* empleando el cañón Fi-Fi. (Foto: EFE vía *El Mundo*).

El efecto fue el esperado, las llamas empezaron a reducirse y el barco se hacía pesado, escorándose hacia fuera. No se pensó en achicar toda el agua que estaba entrando, algo que en los cursos de Seguridad Interior nos enseñan: los incendios y la estabilidad van de la mano.

Por la noche la situación se volvió incontrolable, el barco seguía ardiendo y ahora se sumaba el problema de la estabilidad al inicial del fuego. Ante la imposibilidad de acceder a bordo para luchar contra el incendio y con una escora de 15°, los responsables de la emergencia deciden iniciar la maniobra de remolque con la idea de esperar en la mar a que los bomberos puedan subir a bordo.

Se me ocurren tres problemas más: la noche, la mar y las condiciones meteorológicas (García, Pablos, y Madrigal, 2011). A las 03:52 horas el VB *Balear* comienza el remolque, hasta que se lo transfiere al R/S *Punta Salinas*, procediendo hacia el sur. Durante la maniobra no se realiza ninguna operación de lucha contraincendios, recibándose informes del R/S *Punta Salinas* de que el fuego se extiende ya por todo el buque.

Se sigue remolcando el *Oleg* durante otras 24 horas, apreciándose que el fuego va remitiendo, pero a costa de ir cada vez más escorado. La idea era mantenerlo a unas 15/20 millas de tierra, controlando las condiciones meteo. A las 08:00 del 14 de abril se aprecia que el incendio se aviva en la parte de



Se inicia el remolque a las 03:52 h con un incendio sin controlar y 15° de escora.
(Foto: CIAIM).



El *Oleg* siendo remolcado al sur de Las Palmas.
(Foto: CIAIM).

proa de la habilitación; al mediodía se toma la decisión de acercarse a tierra para embarcar durante la mañana siguiente un equipo que inspeccione el incendio, que parece casi extinguido.

A las 23:52 el R/S *Punta Salinas* informa de las peores noticias que se podían esperar: la escora del *Oleg* había aumentado y comenzaba a hundirse. Finalmente, a las 23:55 del día 14 de abril el *Oleg* naufraga en posición 27° 29'N 15° 30,0'W, a una profundidad de 2.700 metros con los tanques de combustible llenos (1.400 t de fueloil, 30 de diésel y 70 de aceite lubricante).



El *Oleg* con el incendio casi extinguido y una fuerte escora a babor.
(Foto: Escuadrón SAR vía *El Mundo*).

Problema que nos encontramos

Una vez visto el desarrollo del incendio, nos toca hablar de la contaminación marina, y para ello lo mejor es echar mano del Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino (7). El Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, aprobó el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina como instrumento preventivo y de lucha ante todo supuesto de contaminación marina accidental o deliberada con



Lugar del hundimiento. (Foto: CIAIM).

(7) Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino. Ver: <http://www.boe.es/boe/dias/2014/10/04/pdfs/BOE-A-2014-10063.pdf>.

independencia de su origen o naturaleza, que afecte o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

El Sistema Nacional de Respuesta contempla dos subsistemas, que se corresponden con sus dos ámbitos de actuación, el marítimo y el costero. En el primero se engloba el Plan Marítimo Nacional, que se activará cuando el suceso de contaminación afecte a las aguas marítimas y los planes interiores, en relación con los puertos, terminales de manipulación de mercancías.

En correspondencia con lo previsto por los artículos 5.1 c) y 7.2 del Sistema Nacional de Respuesta, las fases de emergencia del Plan Marítimo Nacional son las siguientes:

- Fase de Alerta ante un posible suceso de contaminación marina.
- Fase de Emergencia, cuando habiéndose producido un suceso de contaminación marina la prevención y reducción de los daños derivados o que pudieran derivarse del mismo exige la movilización de los medios y recursos del plan, de conformidad con las situaciones establecidas.

Las situaciones previstas para la fase de emergencia son:

- Situación 0. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de pequeña magnitud y peligrosidad.
- Situación 1. Cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de magnitud o peligrosidad media.
- Situación 2. En el caso de alguna de las siguientes circunstancias:
 - Los medios disponibles en los planes activados en la Situación 1 resulten insuficientes para combatir la contaminación.
 - La zona marítima afectada o amenazada sea especialmente vulnerable.

Estas situaciones conllevan, en el grado de respuesta oportuno, la actuación de los Planes Interiores Marítimos y la activación del Plan Marítimo Nacional.

- Situación 3. Se producirá cuando tenga lugar un episodio de contaminación marina de gran magnitud o peligrosidad.

El *Oleg* supuso directamente entrar en Fase de Emergencia y Situación 2, hasta llegar a 3. En estas situaciones el coordinador general estará apoyado por el director adjunto de Operaciones de SASEMAR y un Consejo de Dirección, integrado, entre otros, por el ADIVOPE o el 2.º AJEMA, según sea 2/3.

En el caso de que existieran planes territoriales y locales activados, los directores de los mismos se integrarán en este Consejo. En definitiva, se puso en marcha el Sistema Nacional de Respuesta y el Plan Marítimo Nacional.

¿Qué se hizo en el caso del *Oleg*?

Los responsables de apagar el incendio mientras que el *Oleg* estaba atracado eran los bomberos de Las Palmas: «El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante no asigna a la denominada Administración Marítima competencia en materia de prevención y extinción de incendios». El capitán marítimo destacó en su informe la importancia de preservar la vida humana, principio fundamental que inspiró su manera de proceder al ordenar el remolque del *Oleg*.

La intervención de la Capitanía Marítima se produce cuando los medios terrestres ya no tienen posibilidad alguna de resolver el siniestro, el incendio está fuera de control y las condiciones del buque, en particular su flotabilidad y estabilidad, deterioradas, principalmente debido al agua introducida a bordo durante las labores de lucha contraincendios.

Teniendo en cuenta estos hechos, se evaluó la situación y se determinó que existían los siguientes peligros:

- Fuego sin control, según manifestación de los responsables del Servicio de Bomberos, que solo podían contribuir a combatirlo «a la defensiva» desde el muelle, siendo imposible hacerlo a bordo debido a las altísimas temperaturas en el interior del buque.
- Un buque con una fuerte escora con riesgo de zozobra y/o hundimiento, al que se le añadía el riesgo de posibles explosiones de recipientes de gases y otras sustancias que podrían provocar la emisión de nubes tóxicas hacia la ciudad, esto si antes no se encontraban con el buque a la deriva por haberse quemado las amarras.

El caso del *Oleg* no ha sido el primero; ya pasó en 2006 algo parecido con otro pesquero, el *María Teresa Rodríguez*, que se incendió el 27 de mayo de 2000 estando atracado en el puerto de Las Palmas y que terminaría también hundiéndose al sacarlo a remolque del puerto. ¿Nos suena?

Existen dos documentos fundamentales a la hora de tratar una incidencia portuaria: el Plan de Emergencia Interior, elaborado por la Autoridad Portuaria (PEI), y el Plan Interior Marítimo (PIM), responsabilidad de la Capitanía Marítima.

Una vez hundido el *Oleg* a 2.700 metros de profundidad, nos preguntamos qué hacer con las 1.500 t de combustible, grasas y otros materiales contaminantes que comenzaron a salir a la superficie derivando hacia la costa y levantando la alarma entre la población de Maspalomas.



Buque multipropósito *Fugro Saltire*. (Foto: Fugro).

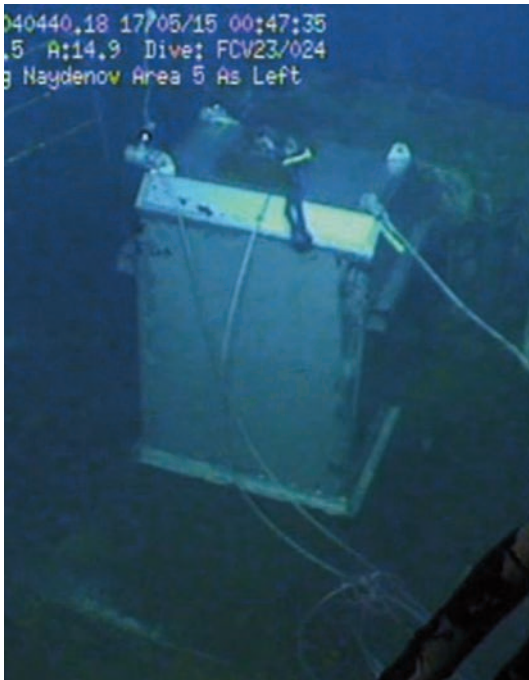


Imagen de un *cofferdam* instalado por los ROV del *Fugro Saltire*. (Foto: EFE).

El resultado fue tener que contratar dos buques de bandera noruega, dos ROV y un equipo de pilotos para manejarlos, todo sin escatimar en medios materiales y humanos para minimizar el daño ambiental del hundimiento del buque.

El primero, el *Fugro Saltire*, llegó a la zona al mes del hundimiento; venía equipado con dos vehículos ROV que le permitían trabajar 24 horas seguidas, además, por supuesto, del dispositivo marítimo y aéreo formado por unidades de Salvamento Marítimo, Gobierno de Canarias, Armada y Cruz Roja que se activó durante los meses que duraron los trabajos («Concluyen las tareas de extracción y sellado del *Oleg Naydenov*», 2016).



Buque multipropósito XX *Olympic Zeus*.

El trabajo de los ROV consistió en el sellado de las fugas de hidrocarburo que presentaba el pecio del *Oleg* mediante la instalación de varios *cofferdams*. Una vez taponado el derrame, el *Olympic Zeus* se encargó de extraer el fueloil que quedaba en el *Oleg* («Concluyen las tareas de extracción y sellado del *Oleg Naydenov*», 2016).

El *Olympic Zeus*, un buque multipropósito equipado con dispositivos para trabajar a gran profundidad, concretamente en el *Oleg* lo hizo con campanas recuperadoras de fueloil. Cada campana se colocó en una zona de fuga determinada y en ellas se acumulaban los hidrocarburos, que iban pasando a unos depósitos de transferencia que se intercambian a medida que se iban llenando.

¿Qué hubiera pasado en Cartagena?

Recientemente hemos trabajado todos los actores implicados en una emergencia similar durante el ejercicio *Clean Port Cartagena 2016* (8) sobre un supuesto de incendio de un buque que transportaba fenol y acetona, añadiendo

(8) «Un simulacro examina a los servicios de emergencias en un incendio de buque y una fuga de fenol». *La Opinión de Murcia* (25/11/2016). Ver <http://www.laopiniondemurcia.es/cartagena/2016/11/25/puerto-pone-prueba-vertidos/785659.html>.



Unidades participantes en el *Clean Port Cartagena 2016*. (Foto: Armada española).

el componente de contaminación química, buscando la activación y puesta a prueba del Plan Interior Marítimo del Puerto de Cartagena (PIM) y el Plan de Emergencia Interior (PEI).

El buque que simulaba el transporte de fenol era el patrullero *Tarifa*, y además participaron la Autoridad Portuaria y Capitanía Marítima de Cartagena, la Compañía de Amarradores, Bomberos CCAA-Consortio, Bomberos de Cartagena, SASEMAR, CCAA-112, SGS (9), ayuntamientos costeros (Cartagena-Mazarrón), Guardia Civil, prácticos, remolcadores y amarradores, Cartago MARPOL, CEMESA, CEVACO-EVA-CART, Comandancia Naval de Cartagena y COVAM, por parte de la Armada.

El objetivo principal del ejercicio fue practicar la coordinación en operaciones de medios en la mar, aéreos y marítimos, pertenecientes a diferentes organizaciones, agencias y sociedades, en una operación que tuvo la dificultad añadida de activar de forma simultánea dos planes el PIM y el PEI,

(9) La empresa SGS (*Société Générale de Surveillance*) cuenta con un equipo de profesionales preparados para lucha contraincendios en ambiente naval; se trata de *Strike-Forces* que demostraron su magnífica preparación a bordo del *Tarifa*. Ver <http://www.hfconsultancy.com/Catalogo%20Fire-Safety.pdf>.

además de obligar a definir la actuación de las diferentes personas y administraciones en la utilización de medios NBQR para la lucha contra la contaminación química.

Ha sido un ejercicio muy completo que nos ha servido para ver la dificultad que existe en trabajar coordinados y para darnos cuenta de la necesidad de contar con un adiestramiento adecuado para la lucha contraincendios en los buques, un tema demasiado específico para los bomberos. Con cerca de 1.000 intervinientes, fue el ejercicio de emergencia nacional marítima a mayor escala realizado en España, sin contar los MARSEC que organiza anualmente ALMART (Villar Serrano, 2016).



Bomberos de la empresa SGS a bordo del patrullero *Tarifa*. (Foto: Armada española).

Conclusiones

Los bomberos que actúan en los incendios en puertos, como Las Palmas o Cartagena, lo hacen en base a un acuerdo de colaboración entre la Autoridad Portuaria y el Consorcio de Bomberos correspondiente. Nadie cuestiona su profesionalidad, pero carecen de una formación específica en estos incidentes en buques, que ellos mismos consideran absolutamente imprescindible para poder acometer su trabajo de forma segura. Durante el *Clean Port Cartagena 2016* el incendio fue controlado por el equipo *Strike Force* de la empresa SGS, personal altamente cualificado en este tipo de incidencias, pero no siempre se podrá contar con gente así.

Hemos visto en el caso del *Oleg* cómo un incendio que inicialmente se podría haber controlado se va de las manos y provoca un derrame de combustible a 2.700 metros, que costó muchísimo dinero limpiar. Solo hubiera hecho falta contar con un equipo bien adiestrado; recordemos que siempre se pueden utilizar los medios de la Armada si hicieran falta (Novoa Sanjurjo, 2016), y quizás, pienso, deberían ser los primeros en ser avisados, teniendo en cuenta su experiencia y la preparación en este tipo de incendios.

El incendio y posterior hundimiento del *Oleg* se debió, como ocurre usualmente, a una concatenación de sucesos que se podrían haber resuelto con un equipo de auxilio exterior bien pertrechado, con los medios necesarios para trabajar durante 24 horas (equipos respiratorios Armada, compresores, motobombas, medios CI y achique, etc.). La falta de unos protocolos de actuación comunes deja entrever lagunas que nos pueden llevar a otro desastre parecido («El hundimiento del *Oleg Naydenov* pone en evidencia la falta de un plan de contingencias», 2015).

Por último, quisiera reseñar el vacío que existe en las Emergencias Marítimas, donde la Armada, los FCSE y el resto de agencias civiles son los únicos competentes, no estando incluido este tipo de emergencias en el Protocolo de Intervención de la Unidad Militar de Emergencias, que fue aprobado por Real Decreto 1097/2011, de 22 de julio (Jiménez Valderrama, 2011). No quiero decir con ello que no estemos cubiertos, pero sí que existe una necesidad de desarrollar unos Grupos de Intervención Inmediata para Emergencias Marítimas, que podrían depender de los COMARES y ALCANAR para cada zona y ser dirigidos desde el COVAM por medio del ENCOMAR, que ha demostrado ser muy útil durante las MARSEC, hecho reconocido incluso por las autoridades civiles (Villar Serrano, 2016). Eso o contar con profesionales como SGS; pero esto es otra historia y les tocará a otros contarla.

A modo de conclusión, es necesario prevenir y dar respuesta a los accidentes que se puedan producir en las proximidades de nuestras costas y también a los buques que busquen refugio de acuerdo a la doctrina europea (10). Estos accidentes responden a causas diversas, entre las que se encuentran los incendios o el hundimiento. En todo caso, las medidas de anticipación y resolución son vitales para asegurarnos el éxito (Isturitz Pérez y Martínez Quirante, 2013).



(10) *EU Operational Guidelines for vessels in need of assistance*. El último ejemplo lo tuvimos con el *Modern Express* en el puerto de Bilbao, que llegó al puerto vizcaíno el 3 de febrero tras seis días a la deriva por el Cantábrico con 43° de escora, en los que fue sin tripulación y gobierno desde la costa frente a Lugo hasta Las Landas, en Francia.

BIBLIOGRAFÍA

- «Concluyen las tareas de extracción y sellado del *Oleg Naydenov*» (2016). *Marina Civil* (116), pp. 33-40.
- «El hundimiento del *Oleg Naydenov* pone en evidencia la falta de un plan de contingencias», (2015). *Industrias Pesqueras: revista marítima quincenal* (2097), pp. 10-11.
- «From Fragmented Sea Surveillance to Coordinated Maritime Situational Awareness» (2015). *NATO COE CSW*.
- GARCÍA, J. A.; PABLOS, J. de; L. d., y MADRIGAL, R. (2011): «Sailing the Prestige out to sea. An independent analysis». *Scientia Marina*, 75(3), pp. 533-548.
- Incendio en el Puerto de la Luz (Las Palmas de Gran Canaria) y posterior hundimiento del pesquero Oleg Naydenov, entre el 11 y el 14 de abril de 2015* (2016). Informe CIAIM-01/2016. CIAIM NIPO: 161-16-181-6.
- ISTURITZ PÉREZ, J. J., y MARTÍNEZ QUIRANTE, R. (2013): *Regulación y organización de servicios de atención de emergencia y protección civil: diseño de un sistema asimétrico, multifuncional y multifactorial*.
- JIMÉNEZ VALDERRAMA, F. (2011): «La problemática de distribución de competencias en materia de salvamento marítimo. El caso del Derecho español». *Dikaion: revista de actualidad jurídica*, 20(1).
- LARREA, J. (2015): «Incendio y hundimiento del pesquero ruso *Oleg Naydenov* en Canarias». *Recalada: Revista de divulgación marítima* (149), pp. 18-21.
- NOVOA SANJURJO, F. (2016): «El *saber hacer* de la Armada y su proyección sobre la sociedad. El salvamento marítimo mediante helicópteros civiles». *REVISTA GENERAL DE MARINA*, 271(3), pp. 439-448.
- VILLAR SERRANO, O. (2016): «Ejercicio MARSEC 2016 en aguas de Cartagena: Diversos organismos afrontan un accidente marítimo de grandes proporciones». *Marina Civil* (118), pp. 17-26.



BAM Relámpago en Arrecife, Lanzarote.
(Foto: Francisco García Flores).