



PUDO SER UN *PRESTIGE*

Julio MARRA-LÓPEZ PARDO DE DONLEBÚN



(Retirado)



STOY seguro de que todo el que decida leer estas líneas recuerda al *Prestige*, un petrolero cargado con 77.000 t de crudo que el 13 de noviembre de 2002 se hundió a 133 millas de Finisterre, produciendo una enorme marea negra que afectó directamente a la costa atlántica gallega en los días posteriores a la catástrofe, aunque posteriormente llegó a alcanzar costas cántabras, vascas e incluso Biarritz, Hendaya y playas de las Landas en Francia. El hundimiento se produjo tras —según declaraciones de su capitán— el probable abordaje a un contenedor o a un gran tronco que flotaba en medio del fuerte temporal que atravesaban navegando frente a la

Costa da Morte y que produjo una gran vía de agua en uno de sus costados, y después de que las autoridades españolas denegasen autorización de entrada



Momento en que se parte el *Prestige*. (Foto: www.puentedemando.com).

en puerto español al haberse producido desde el primer momento un vertido de crudo a la mar.

Al parecer —según se pudo comprobar tras la enorme trascendencia, incluso política, que este desgraciado suceso ocasionó—, el estado de conservación del buque dejaba mucho que desear, aunque estaba avalado por la American Bureau of Shipping (ABS), empresa norteamericana de clasificación e inspección de buques.

Cuando se produjo esta sucesión de acontecimientos, el autor de estas líneas se encontraba ya en situación de retiro desde un año antes y, al seguir a través de los medios de comunicación su desarrollo, le vino a la memoria un suceso vivido en primera persona estando en activo el año 1990 en el desempeño de su destino y que podría haber terminado como el caso del *Prestige*, ya que las similitudes en ambos fueron muchas, aunque su desenlace, afortunadamente, fue completamente distinto por una serie de circunstancias que pretendo explicar.

Siendo comandante militar de Marina de Bilbao, el día 7 de febrero de 1990 me disponía a salir de mi despacho a media mañana al objeto de hacer una visita a los Altos Hornos de Vizcaya, invitado por un alto cargo de la empresa, cuando recibí una nota de la Junta de Obras del Puerto (JOP), hoy Autoridad Portuaria, en la que se me informaba de que a primera hora había

entrado en puerto y fondeado, sin que se tuviese previo conocimiento de su arribada y sin que solicitase autorización ni práctico, un petrolero cargado de crudo con algún problema que, de momento, se desconocía. Se dio por supuesto que había entrado de arribada forzosa, pues en la zona marítima próxima se desarrollaba una galerna de las que de vez en cuando se sufren en aquellas aguas. Por la carga que traía, ordené que, con práctico a bordo, se atracase al muelle de Petronor a la espera de aclarar las circunstancias de su extraño comportamiento. Una vez finalizada la visita a Altos Hornos, mi anfitrión me invitó a comer en un restaurante de Santurce en el que desde su comedor se dominaba gran parte del puerto, por lo que pude observar cómo un petrolero, que resultó ser el que nos ocupa, fondeado muy próximo al famoso Puente Colgante de la ría de Bilbao, estaba levando para atracarse al muelle asignado.

Al día siguiente tuve conocimiento de lo siguiente: el barco era de bandera griega (como el *Prestige*), su nombre era *Seawind II* y, navegando hacia el norte con destino a Róterdam, a la altura de Finisterre en medio de un temporal (como el *Prestige*) un golpe de mar le produjo una vía de agua en un tanque de lastre que iba vacío, al estar el buque a plena carga. Continuó su navegación, dobló la Península entrando en el Cantábrico y solicitó autorización —según manifestó el capitán— para arribar a un puerto asturiano. Al negarle la entrada, continuó al *leste* hasta entrar en Bilbao, sin dar lugar a otra negativa. Ya en puerto, lo primero que saltaba a la vista era su defectuoso mantenimiento (como el *Prestige*) que, probablemente, fue la causa de la vía de agua por fatiga de material. Más tarde me llegó la noticia de que el jefe de Máquinas había desaparecido nada más atracar el buque y, por último, supe que la empresa que avalaba al *Seawind II* era la ABS (como al *Prestige*).

En 1990 no existía aún la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), que no se fundó hasta 1992 y no empezó a trabajar hasta 1993, lo que implicaba que los auxilios que pudieran prestarse dependían de las disponibilidades que tuviese cada puerto. Y la autoridad máxima local era la del comandante militar de Marina, por lo que, como tal, pensé que lo más razonable en la situación en que se encontraba el barco era descargar las 70.000 t de crudo que traía en sus tanques en las instalaciones de Petronor. Hay que señalar que hasta el momento de su ataque no se había producido ningún vertido de petróleo.

Antes de dar la orden de descarga, decidí informar de la situación y de mis intenciones a mis superiores —capitán general de la zona Marítima del Cantábrico, por la rama militar, y director general de la Marina Mercante por la civil— para que la conociesen de primera mano e hiciesen las observaciones que estimasen oportunas, así como al gobernador civil, autoridad que aún existía en aquella época. Puesto en contacto telefónico con ellos, les transmití mi temor de que al iniciarse la descarga pudiera producirse

algún derrame, pues desconocíamos el tamaño de la brecha que traía el buque en su costado al estar bajo la línea de flotación y no ser visible de momento, pero no veía otra forma de actuar. Tanto el jefe de Estado Mayor de la zona, en nombre del capitán general, como las otras dos autoridades me respondieron lo mismo:

—Lo que tú hagas está bien hecho.

Una vez dada la orden correspondiente, aparecieron dos problemas: por un lado, al haber desaparecido el jefe de máquinas, no teníamos los planos y planes para el proceso de descarga. Se solucionó por la tripulación en poco tiempo, pero el segundo fue más complicado: en Petronor se negaron a recibir una carga de la que no sabían nada, que no era para ellos y, por tanto, no querían hacerse cargo de esas 70.000 t de petróleo.

Esta situación de incertidumbre se prolongó durante varios días mientras se desarrollaban conversaciones entre las partes interesadas: el barco, Petronor, ABS y la compañía de seguros afectada. Entretanto, el buque seguía atracado y sin verter petróleo a la mar; pero al comprender que no iba a haber acuerdo entre las partes, convoqué una reunión en la Comandancia de Marina a la que asistieron todos los interesados. Y como el representante de Petronor seguía sin aceptar la descarga, tuve que dar la orden expresa, bajo mi responsabilidad, de que se procediese al transvase; en cuanto al resto, al no ser asunto de mi incumbencia, el armador se entendería con ellos.

Esta reunión tuvo lugar el día 16, nueve días después de la arribada del *Seawind II*, y el día siguiente comenzó la descarga. Durante ella, embarqué en una unidad menor para desde allí poder observar la brecha, que apareció cuando el buque empezó a mostrar la parte sumergida de su costado de babor, ya que se atracó estribor al muelle para evitar el riesgo de afectar la parte dañada con las defensas. Y allí apareció una brecha en sentido horizontal de unos diez metros de largo por uno de ancho en el tanque de lastre n.º 3, pero seguía sin producirse vertido alguno.

Que el barco estuviese atracado de forma que la vía de agua quedase en el costado que daba a la mar sirvió para que el grupo de periodistas que se había reunido en el muelle no pudiese ver el destrozo producido pues, aunque parezca increíble, a ninguno se le ocurrió embarcarse para verlo y hacer fotografías, que hubieran sido espectaculares. Y como no hubo vertido, el suceso pasó bastante desapercibido.

Leyendo informaciones y opiniones del caso en distintos medios, encontré que el boletín del GIAM (*Grupo Ibérico de Aves Marinas*) de la Sociedad Española de Ornitología, correspondiente al verano de 1990, hablaba de mortandad de aves marinas en distintos lugares y por distintas causas y, entre ellos, informaban de que en el puerto de Bilbao se había producido un vertido de dos toneladas de petróleo del *Seawind II*. Yo afirmo que de ese

buque en esas fechas en el puerto de Bilbao no salió a la mar ni una gota de petróleo.

Asimismo, en otra información sobre el tema del *Prestige*, se afirmaba que nunca las autoridades habían autorizado que un buque con vertidos entrase en puertos españoles. Y citaban varios casos concretos. Esto me hizo pensar en qué habría ocurrido si el *Seawind II* el 7 de febrero de 1990 hubiese solicitado autorización para entrar informando de su situación, y creo sinceramente, después de meditarlo a conciencia, que la respuesta habría sido negativa. Esto habría supuesto que permaneciera navegando en el golfo de Vizcaya en medio de la galerna que se sufría en la zona. Y, a la vista de la brecha que traía y el mal estado de su casco, casi con toda seguridad habría acabado vertiendo hasta 70.000 toneladas de crudo, que se habrían repartido por kilómetros y kilómetros de costas españolas y francesas. Pero yo creo que la Virgen del Carmen, nuestra Patrona, me echó un cable... y el *Seawind II*, una vez descargado, en lastre, habiendo dejado toda su carga en los depósitos de Petronor y ni una gota en la mar, salió de puerto arrumbando a Santander y, posteriormente, a Ferrol para restañar sus heridas.



Submarino holandés HNLMS *Zeeleeuw* entrando en Barcelona,
2 de octubre de 2019. (Foto: Jordi Bonet Albalat).

