

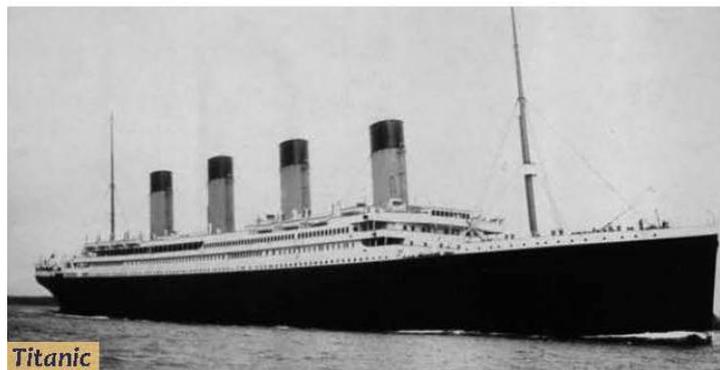
## **JORNADA TECNICA**

### **“La protección de los buques y de las instalaciones portuarias”.**

**Santander 3 de junio de 2016.**

*Un accidente constituye en sí mismo un dramático reflejo de la condición humana, de su capacidad o incapacidad de prever los riesgos o los daños que puede originar una determinada actividad o incluso previéndolos, de su subordinación a un interés superior que, normalmente, especula sobre la dimensión del riesgo, la probabilidad de que se produzca y el coste que acarrea su mitigación.*

*Lamentablemente, la normativa reguladora avanza a golpe de accidente; muy especialmente en el mundo marítimo. El hundimiento del “Titanic”, en abril de 1912, condujo a la Conferencia de seguridad marítima de 1914, y dio pie al nacimiento del Convenio SOLAS introduciendo, al hilo de la desgracia, las primeras prescripciones sobre la provisión de mamparos estancos, dispositivos de salvamento, prevención y extinción de incendios, instalación de radiotelegrafía y vigilancia de hielos en el Atlántico Norte. Las guerras mundiales impidieron la entrada en vigor del Convenio aunque muchas de sus disposiciones fueron adoptadas por diversas naciones.*



*La creación en 1948 de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) actual Organización Marítima Internacional (OMI) marcó un hito histórico en la armonización de procedimientos y avances en la seguridad marítima.*

*Pese a ello los accidentes se siguieron produciendo. Las décadas de los 60 y 70 estuvieron marcadas por los graves accidentes del “Torrey Canyon” (1967) y el “Amoco Cádiz” (1978); entre ambos derramaron 337.000 toneladas de crudo y dieron paso al nacimiento del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL 73/78) que incorporó importantes medidas para incrementar la seguridad de los buques petroleros incluida la duplicación de equipos esenciales.*

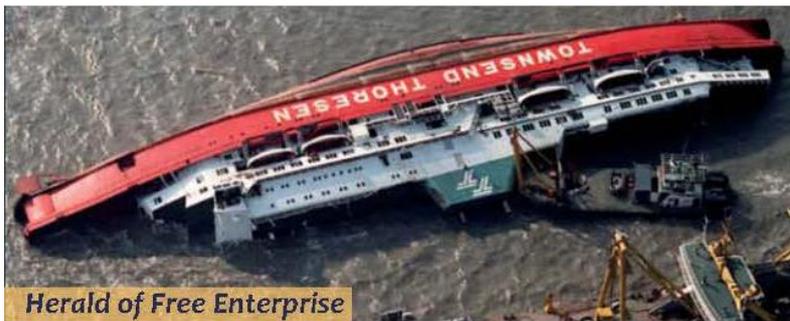




Amoco Cadiz

*En marzo de 1987 la comunidad internacional se conmovió por el hundimiento del transbordador de pasajeros y vehículos “Herald of Free Enterprise” poco después de zarpar del puerto belga de Zeebrugge. El accidente causó la muerte de 193 personas. Como consecuencia se produjeron enmiendas relativas a la integridad del casco y de la superestructura, en la prevención y contención de daños, en los indicadores de cierre de puertas estancas y en la previsión de entradas de agua así como en la estabilidad de los buques de transbordo rodado. En definitiva se trataba de prever la aparición de superficies libres, un fenómeno cuya antigüedad se remonta a la primera embarcación que construyó el hombre.*

*El desastre del “Herald of Free Enterprise” en 1987 y el incendio del “Scandinavian Star” en 1988 movieron a la OMI a aplicar las normas de estabilidad y seguridad contra incendios a todos los buques.*



Herald of Free Enterprise



*En septiembre de 1994 hubo que lamentar el siniestro del “Estonia”, murieron 850 personas y quedó patente que las normas de seguridad para buques de transbordo rodado eran claramente mejorables.*

*Así accidente tras accidente, golpe a golpe, se han ido escribiendo todos los instrumentos y Recomendaciones OMI; pudiéndose decir que, en la mayoría de los casos, cada párrafo del SOLAS y de las Recomendaciones OMI, nace de una experiencia negativa cuyas consecuencias pudieron ser atajadas a poco que las reglas de aprobación que rigen en OMI hubieran sido otras o su aprobación no hubiera, quizás, subordinado la seguridad a la explotación comercial, así se regía y se sigue rigiendo la tímida OMI –que no lo olvidemos– responde a las premisas que marcan los Gobiernos que la conforman, muchos de ellos pabellones de conveniencia que por sus grandes flotas contribuyen enormemente al sostenimiento de la Organización.*

*Los ataques terroristas perpetrados contra el destructor americano “Cole” en el puerto de Aden en octubre de 2000, contra el petrolero francés “Limburg” a los que habría que sumar también el cometido en 1979 en Pasajes contra el buque “Montlhery”, y los perpetrados contra varias patrulleras de la Armada e incluso contra el destructor “Marques de la Ensenada”, así como los ataques de piratas en el Estrecho de Malacca, sirvieron para demostrar la vulnerabilidad de los buques y de los puertos a los ataques terroristas.*



*Los atentados contra las Torres Gemelas pusieron de manifiesto la necesidad de mejorar los instrumentos aprobados por OMI principalmente el Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima que nació como consecuencia de los atentados, robos y secuestros que se produjeron en la década de los 80; principalmente el secuestro del “Achille Lauro” en 1985.*

*El 11 de septiembre de 2001 cambió nuestras vidas, se hizo evidente la separación entre la piratería que tenía y tiene un fundamento económico en tanto el terrorismo actual tiene una motivación política, religiosa difícilmente previsible, despiadada y de ámbito global, como se está demostrando en los últimos años, en los que se han utilizado distintos modos de transporte.*



*La Comunidad internacional reaccionó con extrema rapidez, para lo que en ella es habitual, y un año después de la tragedia de Nueva York, el 12 de diciembre de 2002, se adoptó en la OMI el Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias mediante una enmienda en el Convenio SOLAS, que entraría en vigor el 1 de julio de 2004.*

*La Unión Europea no fue insensible a esta medida y el 31 de marzo de 2004 adoptó el Reglamento CE 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, cuyo objetivo principal, obviamente, era instaurar y aplicar medidas comunitarias que mejoraran la protección de los buques utilizados tanto en el comercio internacional como en el tráfico nacional, frente a la amenaza de actos ilícitos deliberados.*

*Dimanante de tales normas los países han de dotarse, entre otros, de Planes de Protección en los puertos.*

*España, obligada por el Código Internacional y el Reglamento CE 725/2004 publicó el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.*

*El artículo 65.3 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina mercante establece que “Cada Autoridad Portuaria elaborará, previo informe favorable del Ministerio del Interior y del órgano autonómico con competencias en materia de seguridad pública sobre aquellos aspectos que sean de su competencia, un plan para la protección de buques, pasajeros y mercancías en las áreas portuarias contra actos antisociales y terroristas que, una vez aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable, formará parte de las Ordenanzas Portuarias”.*

*En nuestro país el control de acceso a los puertos está pensado para el lado terrestre y es obvio el avance realizado. Sin embargo y en general el control marítimo sigue siendo una asignatura pendiente insuficientemente tratada en los Planes de Protección del Puerto, pese a la vulnerabilidad y potencial destructivo de los buques, cumpliendo quizás la máxima española de que el puerto empieza y termina en el cantil de muelle, obviando sus zonas de servicio (Art. 69 del RDL 2/2011) y zonas aledañas al puerto confiando ingenuamente, en nuestra opinión, toda la seguridad de la instalación portuaria de los buques atracados, de las industrias ubicadas en el puerto y de la población cercana al puerto, en la contribución a la protección, detección y alerta que pueda hacer la tripulación del buque.*

*No hay un solo Plan en España que contemple la aportación que pueden hacer los Prácticos de Puerto y el resto de servicios técnicos náuticos a los Planes de Protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Tan sólo la Corporación de Prácticos de Avilés es convocada a las reuniones del Comité Consultivo de Protección del Puerto (art. 8 del RD 1617/2007).*

*Los Prácticos son el primer servicio portuario que accede a un buque y desde esa posición podrían ser los primeros en reportar (a través de los adecuados Procedimientos de Comunicaciones) la existencia de una amenaza (terrorista) a bordo del buque que la tripulación no hubiera podido comunicar.*

*Será, posiblemente, al Práctico al que hipotéticamente un terrorista conmine para que dirija el buque contra tal ó cual instalación portuaria en la que se almacenen y manipulen mercancías peligrosas o hacia un buque ya sea de pasaje o de carga peligrosa con el objetivo de causar un daño mayor.*

*Los Prácticos, no hemos recibido instrucción alguna ni se nos ha incardinado en ningún Plan de Protección. La inexistencia de Procedimientos/Protocolos de Comunicación supuestamente establecidos como habituales /rutinarios no sólo impedirán al Práctico alertar de tal amenaza y aplicar, si fuera posible otras medidas de retardo o salvaguarda, sino que no será posible desviar al buque (y a los terroristas) de su objetivo mediante el concurso del resto de servicios técnicos náuticos y especialmente el remolque.*

*La detección y alerta temprana que el servicio de practicaje puede realizar, por los procedimientos confidenciales adecuados, serviría para anticipar las medidas de reacción antes de que el buque entre en la zona I de servicio (interior de las dársenas) y nos referimos tanto al caso de detectar cualquier anomalía en el buque como una conducta irregular e impropia de su tripulación o, incluso la presencia de terroristas que pretendan utilizar al buque y a su carga contra las instalaciones portuarias.*

*La proximidad de nuestros puertos a núcleos urbanos, la magnitud del daño potencial que pueden representar los buques y sus cargas ya sea a la población, a las instalaciones portuarias o al medio ambiente marino requiere una actuación inmediata de nuestras autoridades.*

*Es nuestro propósito difundir, lo que entendemos es una deficiencia y una grieta en los Planes de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias a fin de que nuestras autoridades estén alertas y sean proactivas y no esperen, como lamentablemente suele ser habitual, a que ocurra un atentado para reaccionar.*

*Joan A. Roig Carcellé  
Presidente del Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto.*