



"MODERN EXPRESS"

CRÓNICA DE UN RESCATE EXITOSO



Un reto que avala la profesionalidad de la comunidad portuaria

El Modern Express, un buque ro-ro de bandera panameña de 164 metros de eslora, partió el 15 de enero de Gabón con destino al puerto francés de Le Havre. Contaba con 300 toneladas de carburante y en sus bodegas llevaba 3.838 toneladas de madera y 403 toneladas de maquinaria. El 26 de enero quedó a la deriva frente a cabo Ortegal, en el Golfo de Vizcaya, en medio de un fuerte temporal, con una escora que llegó a los 43 grados y obligó a evacuar en helicóptero a los 22 miembros de su tripulación. Días después, cuando el barco estaba próximo a la costa francesa, la empresa de rescate Smit Salvage consiguió enganchar un remolque al barco y pudo alejarlo de la costa, remolcado por el buque Centaurus.

Viendo que las condiciones de la mar no mejoraban y descartada la posibilidad de adrizar (enderezar) el barco en plena alta mar, la Dirección General de la Marina mercante buscó un puerto refugio y valoró varias alternativas. Previa consulta a los servicios portuarios de Bilbao, así como a su Autoridad Portuaria, tomó la decisión de que este era el puerto que ofrecía mayores garantías para afrontar una operativa delicada y con altos riesgos. Las razones principales: la cercanía, sus infraestructuras, la buena disposición que mostraron y la experiencia con la que contaban sus profesionales, que trabajan en un puerto de hasta 32 m. de calado y alberga buques de todo tipo, desde portacontenedores hasta petroleros o gaseros.

Tras unas complejas maniobras que duraron 14 horas, el 3 de febrero el barco entró en puerto. Posteriormente fue adrizado y descargado sin contratiempos. Con este reto, el sector portuario de Bilbao ha demostrado cómo un reto y un problema se pueden convertir en una oportunidad ■

PREPARACIÓN DE LA OPERATIVA

Coordinación, escucha y confianza

Una vez decidido que Bilbao era el puerto elegido, todas las partes implicadas mantuvieron reuniones técnicas de coordinación para decidir cómo iba a ser la maniobra de entrada. Para las empresas que intervinieron en la operativa, la primera reunión fue la esencial, porque en ella todas las partes fueron conscientes de que podían atracar el buque en Bilbao con toda seguridad si trabajaban coordinados, se escuchaban y aceptaban las opiniones de los profesionales responsables de cada parte de la operación y les dejaban actuar con plena confianza.

En la preparación de toda la operativa y posterior entrada y atención al buque intervinieron: la empresa Smit en el rescate; Amaza, consignatario de Ership en Bilbao a su vez representante en España de Smit; Wilhelmsen Ship's Services como representante del armador (Cido Shipping); Dirección General de Marina Mercante; Capitanía Marítima de Bilbao; Autoridad Portuaria de Bilbao; Salvamento Marítimo; Corporación de Prácticos del Puerto de Bilbao; Remolcadores Ibaizabal; Amarradores Puerto de Bilbao; Servicios Generales Marítimos; Limpiezas Nervión; Guardia Civil; Aduanas; Empresas de Seguridad; empresas de Alquiler de equipos, y Talleres.

El 2 de febrero, dos remolcadores con un práctico y dos amarradores se acercaron al buque para examinar las condiciones del mismo; y el 3 de febrero, a las 8h. de la mañana, dio comienzo una compleja y larga operativa de entrada, que finalizó a las 22h.

En ella intervinieron cuatro prácticos de la Compañía de Prácticos del Puerto y Ría de Bilbao, con dos embarcaciones y su personal de control de tráfico; personal de Remolcadores Ibaizabal que activó ocho remolcadores a las órdenes del Practico Mayor; tres embarcaciones de Amarradores Puerto de Bilbao y su barco Villa de Portugalete, con un despliegue de veinte personas dedicadas a la entrada del buque y a las órdenes también del Practico Mayor; vehículos y medios como yokohamas, cabos o escalas proporcionadas por Segemar con cuatro operarios; todo el personal de actuación por derrames de la Autoridad Portuaria de Bilbao; la UTE de Remolcadores y Amarradores con un dispositivo de tres embarcaciones y más de doce personas; así como personal de Autoridad Portuaria, Capitanía Marítima, Dirección general de la Marina, el agente consignatario de SMIT, Amaza, y el representante del armador, Wilhelmsen ■



Momentos complicados solventados

Los servicios portuarios habían maniobrado en numerosas ocasiones con condiciones meteorológicas adversas y con buques sin máquina. Los remolcadores, de hecho, ya habían actuado en rescates, los prácticos habían asistido a buques en riesgos y los amarradores habían llevado a cabo trabajos de ayuda con embarcaciones; pero ninguno de ellos se había enfrentado a la tarea de maniobrar con un buque escorado, sin maquinaria y sin tripulación, al que se le añadía una mala mar.

La maniobra de entrada tenía la consideración de un buque sin máquina, pero debido al desconocimiento de su situación real (estabilidad, vías de agua, etc.) se acometió con más cuidado a la hora de realizar los cambios de rumbo o tomar los remolques.

Un momento complicado fue cuando el buque llegó al límite de las aguas portuarias y los prácticos tomaron la dirección de la maniobra. Pero, sin duda, la situación más delicada fue, como recuerdan sus protagonistas, “cuando al abocar a puerto, el cabo de remolque Centaurus faltó, es decir, se rompió. Eso obligó a retirar el buque de la bocana, sacarlo a la mar otra vez y dar un cabo de remolque desde un remolcador de servicio portuario”. Remolcar en espacios confinados es delicado, pero los remolcadores de Bilbao están acostumbrados a realizar estas labores en espacios reducidos y la maniobra se completó con

éxito. Lo más difícil fue la escora del barco, que hacía imposible el trabajo a bordo, así como la seguridad de las líneas de remolque que se vieron en entredicho y complicadas por el estado de la mar.

Adrizamiento y descarga

Smit inició el 5 de febrero las labores de adrizamiento, una vez el buque fue atracado a lo largo de toda su eslora y realizadas las oportunas comprobaciones. Estas labores finalizaron sin ningún contratiempo el 22 de febrero. Durante los trabajos, varios sensores controlaban la escora y los amarradores se encargaban de vigilar la estabilidad del buque.

El total desconocimiento de la situación real del buque a la hora de su accidente, así como la incertidumbre sobre la exactitud de la carga y el hecho de que fuera un barco carcarrier, complicaron las actuaciones para adrizarlo; pero, por otro lado, al ser un buque tan estanco aguantó bien las embestidas de la mar. Para adrizarlo se llevaron a cabo continuos trasvases de líquidos en los diferentes tanques de carga de combustibles, lastres, aceites, agua dulce...

El buque fue remolcado a otro muelle para realizar las labores de descarga, encargadas a Servicios Logísticos Portuarios (SLP), que se llevaron a cabo desde el 19 de abril hasta el 18 de mayo ■



Y DESPUÉS DE CINCO MESES ATRACADO ...

... ultima los preparativos para partir de Bilbao

La entrada a puerto de un buque de estas características, con una escora tan acusada, que no ha presentado problemas ya en puerto incluso con temporales posteriores, su adrizamiento y su descarga, todo ello sin contratiempos, ha demostrado que Bilbao es un puerto seguro. Por ello, para los expertos, Bilbao se ha convertido en el primer puerto de refugio de hecho de Europa.

Como comentan los servicios portuarios “esta experiencia nos ha permitido, por un lado, poner en práctica maniobras que solo habíamos escuchado, leído o estudiado. Por otra parte, hemos demostrado que tenemos la capacitación para afrontar cualquier reto, de coordinarnos a la perfección, de escucharnos unos a otros, respetando los ordenes y roles que cada uno ha tenido en toda la operativa”.

“Desde el primer responsable -remarcan- como era el Director General de la Marina Mercante, hasta el último escalón en el orden de asistencia, como eran los amarradores, hemos dado un nivel alto en responsabilidad, profesionalidad y calidad en los servicios prestados”. Y añaden que “lo que ha demostrado Bilbao, además de saber hacer bien un trabajo, es la necesidad de que haya unas comunicaciones continuas, fluidas y amables entre todos los entes que dan seguridad a un puerto. Esto es lo que nos hace crecer y nos puede diferenciar de otros. El hecho de ser capaces de llevar esta relación durante muchos años, se ha visto culminada con el éxito de la operativa de refugio”.

El 3 de julio se cumplen cinco meses-151 días- desde que el Modern Express entró escorado a Bilbao, un puerto que le ha dado refugio y cuyas empresas le han prestado los servicios necesarios para que navegue de nuevo. Se prevé que zarpe este verano ■



Con este reportaje hemos querido reconocer la labor de toda la comunidad portuaria que ha llevado al éxito este complejo reto.