

La ISU como principal ahorrador de energía en el transporte marítimo.

Autor: Capitan Aleop Tur Gutiérrez.

IPIN CUBA

Calle J # 255 Entre Linea y 15 , apto 41, Vedado , Ciudad de la Habana,

Republica de Cuba

E- mail : rosabehar@infomed.sld.cu

Resumen

La ISU (International Salvage Union), que en español equivale a la Union Internacional de Salvadores, fue fundada en Londres, Inglaterra, en el año 1954 y hoy esta integrada por 55 empresas maritimas dedicadas al salvamento de buques localizadas en 28 paises de los cinco continentes. Dichas compañías durante el año 2007 llevaron a cabo 282 operaciones de salvamento de buques con sus cargas y combustibles que constituian una amenaza de contaminación marina y el total de contaminantes (hidrocarburos, productos químicos, otros contaminantes y los propios combustibles para la propulsión de los buques) que fueron salvados ascendieron a 1.101,440 toneladas, lo que significo un incremento de mas del 94 por ciento con respecto de los contaminantes salvados en el año 2006 y que ascendieron a 566,793 toneladas en ese año. De los potenciales contaminantes salvados en el año 2007, el 83 % era petróleo crudo y petróleo diesel Con un total de 909,521 toneladas, un 5 % fueron productos químicos con un total de 57,506 toneladas, un 2 % fueron de otros contaminantes tales como gasolina, residuos del petróleo (slops), lastres sucios, etc. con un total de 25,147 tons. y finalmente el 10 % restante fueron los propios combustibles propulsores de los barcos que ascendieron a 109,266 tons., y queremos resaltar que el mayor aumento con respecto al año 2006

fue en el salvamento de petróleo crudo que mostró un incremento del 125 % pues en el año 2006 se salvaron 400,581 tons. de este tipo de hidrocarburo.

ABSTRACT

The ISU (INTERNATIONALSALVAGE UNION) was founded in London, England and today is formed by 55 maritime companies dedicated to the salvage of ships in 28 countries of the five continents. Those companies during the year 2007 completed 208 salvage operations of vessels with her cargo and bunkers, those ships conformed a menace of marine pollution and the total of polluters (oil products, chemical products, others products and also the proper bunkers for the ship propulsion) salvaged, rose to a figure of 1.101,440 tons., which makes an increase of 94 percent respect of the polluters salvaged in the year 2006 with a total of 566,793 tons. that year. According with the ISU Marine Pollution Prevention Survey, in the last 14 years until the year 2007, included, the important number of 14.286,070 tons. have been recovered and most of these polluters were crude oil and diesel oil, with a figure of 11.274.471 tons. in these two qualities.

Also is the history of the salvage operation of a tanker of 70,271 tons of deadweight, loaded with around 58,000 tons. of Nigerian crude oil , which result stranded in a rocky shore in the Western Extremity of the Island of Cuba in January of 1980 and the works and efforts for refloat her in only 85 hours from the grounding time and the final 24 days to conclude the operation with a total success for Empresa Antillana de Salvamento, one of the ISU members in the Americas.

At the end , a summary of the 13 Salvage Companies in the American Continent, which are Members of the ISU Organization and a brief historical explanation of their activities and the most important vessels in their fleet.

INTRODUCCIÓN

La ISU (International Salvage Union), que en español equivale a la Unión Internacional de Salvadores, fue fundada en Londres, Inglaterra, en el año 1954 y hoy esta integrada por 55 empresas marítimas dedicadas al salvamento de buques localizadas en 28 países de los cinco continentes. Dichas compañías durante el año 2007 llevaron a cabo 282 operaciones de salvamento de buques con sus cargas y combustibles que constituían una amenaza de contaminación marina y el total de contaminantes (hidrocarburos, productos químicos, otros contaminantes y los propios combustibles para la propulsión de los buques) que fueron salvados ascendieron a 1.101,440 toneladas, lo que significó un incremento de más del 94 por ciento con respecto de los contaminantes salvados en el año 2006 y que ascendieron a 566,793 toneladas en ese año.

De los potenciales contaminantes salvados en el año 2007, el 83 % era petróleo crudo y petróleo diesel con un total de 909,521 toneladas, un 5 % fueron productos químicos con un total de 57,506 toneladas, un 2 % fueron de otros contaminantes tales como gasolina, residuos del petróleo (slops), lastres sucios, etc. con un total de 25,147 tons. y finalmente el 10 % restante fueron los propios combustibles propulsores de los barcos que ascendieron a 109,266 tons., y queremos resaltar que el mayor aumento con respecto al año 2006 fue en el salvamento de petróleo crudo que mostró un incremento del 125 % pues en el año 2006 se salvaron 400,581 tons. de este tipo de hidrocarburo.

Desde que en el año 1994 se empezaron a controlar por la ISU estos recobrados anuales de potenciales contaminantes salvados por las distintas empresas miembros de esta organización (en inglés se denomina ISU Pollution Prevention Survey), se han recobrado en estos últimos 14 años hasta el año 2007 inclusive, la importante cifra de 14.286,070 toneladas de contaminantes, entre los que se incluyen 11.214,471 tons. de petróleo crudo y petróleo diesel.

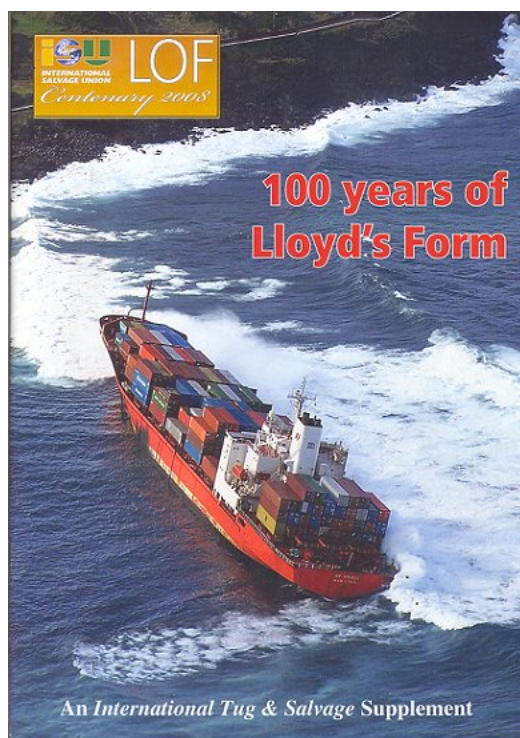
Para dar una idea cabal de estas cantidades recobradas, recordaremos que la contaminación ocasionada por el buque tanque norteamericano EXXON VALDEZ en el canal de Prince William Sound, en Alaska en 1989 ascendió a 37,000 tons. de petróleo crudo derramados al mar y el más reciente desastre del hundimiento del buque

tanque PRESTIGE frente a la costa Noroeste de España en Noviembre del año 2002 provocó un escape al Mar Cantábrico de 77,000 tons. de petróleo crudo.

EL SALVAMENTO DEL BUQUE TANQUE GRIEGO ‘PRINCESS ANNE-MARIE’ EN LAS COSTAS CUBANAS EN ENERO Y FEBRERO DE 1980.

La mañana del lunes 28 de Enero de 1980 se recibió a las 0830 horas un telex urgente en la Empresa Antillana de Salvamento radicada en Casablanca, en las margenes de la bahía habanera, con el siguiente texto:

“Esta es la Empresa Holandesa de Salvamento SMIT DE ROTTERDAM. Hemos recibido informes de que un buque tanque de 70,000 toneladas de peso muerto en condición de cargado se encuentra varado en Cabo de San Antonio, Cuba, y que han ocurrido derrames de petróleo al mar. Si fuere necesario podemos ayudarles con nuestros equipos. Cordiales Saludos. Mike Kok, Jefe de Operaciones”. Este mensaje indicaba que el mayor buque varado en las costas de Cuba hasta esa fecha presagiaba un complejo salvamento y que por su condición de buque tanque derramando petróleo por sus tanques averiados se estaba produciendo una gran marea negra en una zona rica en pesquerías y futuro turístico.



Desde el año 1971 el autor de este trabajo había dirigido con éxito varios salvamentos de grandes buques tanques cargados en las costas de Cuba, como el ESSO HAMBURG, en Agosto de 1971, en Cayo Verde, Camaguey, que venía cargado con 28,000 tons. de “ fuel-oil “desde Aruba para Estados Unidos, y los tanques noruegos STOLT SVEVE y STOLT RHINO, en 1971 Y 1977, respectivamente, ambos varados a TODA AVANTE en el traicionero Banco de Sancho Pardo, en la costa norte de Pinar del Rio.



En ninguno de los casos anteriores se había producido derrame de petróleo y los cascos de los buques tanques habían sufrido averías mínimas por haber encontrado sus fondos arrecifes de coral en forma de rampas de pendiente suave con un efecto similar al de un buque subiendo una grada de diqueado para limpiar sus fondos.

LAS PRIMERAS ACCIONES DEL SALVAMENTO.

En las dos horas transcurridas entre el primer aviso de las 0830 horas y la llamada de los Armadores Griegos del barco desde Londres a nuestra oficina, se ordenaron los pasos decisivos siguientes:

1.- AVISOS DE EMERGENCIA a los Puestos de Mando de Tropas Guardiafuerzas, de la Marina de Guerra Revolucionaria y del Ministerio del Transporte.

2.- COORDINACION con el Viceministro Maritimo Enrique Mena para el uso inmediato de un buque tanque de 17,000 tons. de la Empresa de Navegación Caribe para el alijo del cargamento del buque varado.

3.- ORDEN DE SALIDA URGENTE para el remolcador de salvamento SIBONEY, al mando del Capitan Maximino Chacon, desde la bahia de Cabanas, donde se encontraba preparando un barco para remolque, y dirigirse con la potencia de sus 5,200 caballos de fuerza de sus dos maquinas principales y sus dos helices hacia la Bahia de Corrientes, donde se habia precisado que se encontraba varado el Buque Tanque, reportado desde Londres como el PRINCESS ANNE-MARIE, de 70,271 tons. de peso muerto, bandera griega y matricula del puerto de Andros, que estaba efectuando un viaje desde CAYMAN BRAC hasta Port Netchez-Texas-, con un cargamento de 58,130 tons. de petroleo crudo del tipo Escravos, de Nigeria, que habia recibido del supertanquero OLYMPIC ACCORD en las Islas Caiman.

4.- SOLICITUD URGENTE de 3 defensas inflables YOKOHAMA de tamano grande para ser suministradas por el Ministerio de la Industria Pesquera (son las que se usan en los abarloadamientos de los grandes buques pesqueros en altamar) y su envio inmediato por camion remolque hasta La Bajada, en la propia Bahia de Corrientes.

5.- SOLICITUD URGENTE DE UN HELICOPTERO de la Fuerza Aerea Cubana para trasladar al primer grupo de salvamento hasta la region bastante lejana y aislada donde se encontraba varado el buque tanque y con el proposito de llegar con la luz del dia y observar los derrames de petroleo. En ese primer vuelo iria el autor del articulo, Capitan Aleop Tur, en su calidad de Jefe de Salvamento Principal acompañado de 3 buzos profesionales de salvamento con su equipamiento.

6.-COMUNICACIÓN TELEFONICA CON LONDRES con nuestro Abogado de Salvamento Raymond Brooke, perteneciente a la firma Richards Butler la cual representaba a la Empresa ANTILLANA DE SALVAMENTO en los Arbitrajes ante las Cortes de Salvamento del Lloyds y darle instrucciones para que ofreciera, a nombre de nuestra Empresa, el Contrato de Salvamento del LLOYD'S "NO-CURE-NO-PAY" (SI NO HAY SALVAMENTO, NO HAY PAGO) y se lo comunicara a los Armadores

Griegos del Buque Tanque a fin de oficializar y regularizar las futuras acciones y procedimientos que se emprendian. Esta aceptación fue recibida a las 1030 horas de esa misma mañana del 28 de Enero cuando por medio de una llamada telefonica el señor George Bisbas, Representante de la Firma Armadora Griega GOULANDRIS comento al conocer de todos nuestros preparativos las siguientes palabras historicas: “INCREIBLE . Nunca pense que en tan poco tiempo en Cuba se pudiera coordinar un salvamento tan eficiente. “Todo el plan de salvamento fue cumplido en tiempo y forma y esa tarde a las 1530 horas despegamos en el helicóptero desde Ciudad Libertad en La Habana y a las 1740 horas aterrizamos en una planicie de roca de diente de perro frente al lugar donde estaba varado el buque tanque y observamos los efectos de la marea negra en las langostas y peces muertos entre las rocas y después despegamos de allí con el helicóptero y aterrizamos nuevamente en el Campamento de la Playa de Maria LaGorda en espera de un buque pesquero que nos llevara a bordo del tanquero.



MANIOBRAS PARA EL REFLOTAMIENTO DEL BUQUE TANQUE.-

El Martes 29 de Enero a las 0900 horas llegaron las defensas inflables YOKOHAMA encima del camion y fueron desembarcadas al agua en la costa de La Bajada y se pasaron ordenes al Capitan del SIBONEY para que las tomara a remolque y las pusiera en el costado de sotavento del buque tanque varado y nuestro grupo de salvamento llego al PRINCESS ANNE-MARIE esa mañana a las 1100 horas.



En la tarde de ese día, a las 1800 horas, abarloomos el buque tanque cubano 9 DE ABRIL al buque tanque accidentado y durante el 30 de Enero y la mañana del 31 de Enero trasbordamos alrededor de 6,000 tons de petroleo del buque varado. Al mediodia del jueves 31 de Enero, con un Sol radiante y un día de verano, efectuamos una inspeccion de buzos completa del buque varado en la que yo participe pues teniamos anunciado un frente frio tormentoso para el día siguiente.



Pude observar los 36 metros de proa averiada en la quilla por donde se habia derramado el petroleo y observando los desniveles del fondo submarino encontré por que se habia producido la marea negra: la roda del buque tanque habia chocado con un escalon de terraza submarina (este tipo de fondo existe principalmente en Cuba en la Peninsula de Guanacahabibes y en la Punta de Maisi) y que dicho escalon de roca caliza tenia unos 6 pies de altura y era el que habia detenido la masa del buque tanque y su cargamento, un total de 70,000 toneladas que venian a una velocidad de 15, 3 nudos (alrededor de 28

kilometros por hora), lo que provoco un momento de fuerza de 196,000 tonelametros, que fue detenido en los 36 metros de fondos de proa del buque, gravemente averiado hasta la altura del calado de 16 pies,y por donde se derramaron originalmente poco después de la varadura la cantidad de 5,300 tons. de petroleo crudo del cargamento y 700 tons. de “ fuel- oil” de los tanques de consumo de las calderas del barco, cuya helice era movida por una gran turbina de vapor de 19,000 BHP, de construccion japonesa al igual que el barco.

Esa misma tarde, a las 1520 horas del Jueves 31 de Enero de 1980, era reflotado, suavemente el PRINCESS ANNE-MARIE, halado por su popa por el remolcador SIBONEY con su cable de remolque y aun con el buque tanque 9 DE ABRIL al costado y el que habia estado recibiendo carga hasta 15 minutos antes del reflote, en que se mando a parar el bombeo.



El buque tanque accidentado habia sido reflotado con total éxito a las 85 horas transcurridas desde su fuerte encallamiento.

OPERACIONES FINALES DE TRASBORDO Y REENTREGA DEL TANQUERO.-

Las operaciones de trasbordo , que se efectuaron todas navegando dentro de la Bahía de Corrientes , tomaron 24 días más de inteligentes maniobras, pues hubo que esperar la llegada del buque tanque francés SITALA, de 74,000 tons. de peso muerto, que fue alquilado por la empresa dueña del cargamento de petróleo, hasta que recibió las 52,000 tons. de petróleo salvadas el 20 de Enero, día en que cada buque partió hacia su nuevo rumbo y el PRINCESS ANNE- MARIE navegó ya vacío de carga por toda la Costa Norte de Cuba hasta la gran Bahía de Nipe, designada por la Dirección de Seguridad Marítima Cubana como puerto de refugio para limpiar y desgasificar los tanques de carga del buque ahora salvado. Allí entró el buque tanque griego el día 24 de Febrero de 1980 , siempre escoltado por su remolcador de salvamento SIBONEY, y allí fondeado y a salvo fue devuelto el buque griego por la Empresa ANTILLANA DE SALVAMENTO a sus Armadores Griegos, todo de acuerdo con las estipulaciones del Contrato de Salvamento del LLOYD'S.

Fue en el verano del año 1982 cuando se efectuó en Londres el Arbitraje de Salvamento en base al Contrato firmado y en sus razones para el Premio , el Arbitro Principal Richard Stone escribió: “Los Salvadores de ANTILLANA DE SALVAMENTO son Salvadores Profesionales y reaccionaron con gran prontitud a este accidente.”

PRINCIPALES EMPRESAS DE SALVAMENTO DE LAS AMERICAS PERTENECIENTES A LA UNION INTERNACIONAL DE SALVADORES (ISU).

CANADA

1.- SECUNDA MARINE SERVICES

Oficina Principal : DARTMOUTH, NOVA SCOTIA, COSTA ESTE DE CANADA

Sitio Web: www.secunda.com

Esta gran Empresa de Remolcadores de Salvamento comenzo sus operaciones en los años 80 del pasado siglo y hoy posee 9 remolcadores hasta de 16,000 caballos de fuerza y realiza rescates y salvamentos en todas las costas orientales de Norteamérica.

2.- OCEAN REMORQUAGE MONTREAL INC.

Oficina principal: QUEBEC CITY, EN EL RIO SAN LORENZO, CANADA.

Sitio Web: www.groupocean.com

Esta Empresa cuenta con remolcadores en el puerto de Québec y es una subsidiaria de la gran firma norteamericana Mc ALLISTER de Nueva York fundada en 1864.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

3.- BISSO MARINE COMPANY, INC.

Oficina Principal: HOUSTON, TEXAS, ESTADOS UNIDOS.

Sitio Web : www.bissomarine.com

Esta Empresa fue fundada en Nueva Orleans en 1890 asistiendo con remolcadores de vapor a los buques en el Rio Mississippi y hoy cuenta con modernos remolcadores azimutales y gruas flotantes de gran capacidad de izaje que efectúan los salvamentos en los puertos y en las áreas petroleras del Golfo de Mexico.

4.- DONJON MARINE COMPANY INC.

Oficina Principal: HILLSIDE, NEW JERSEY, ESTADOS UNIDOS

Sitio Web: www.donjon.com

Esta Empresa de Salvamento fue fundada en 1964 y posee una grúa flotante de 1000 tons. de izaje y un remolcador oceánico de salvamento que efectúan trabajos en todas las costas orientales norteamericanas.

5.- RESOLVE TOWING & SALVAGE INC.

Oficina Principal : FORT LAUDERDALE, FLORIDA, ESTADOS UNIDOS.

Sitio Web: www.resolvemarine.com

Esta Empresa de Salvamento esta equipada con remolcadores y buzos y efectua sus trabajos en las costas orientales norteamericanas y en paises del Mar Caribe.

6.- TITAN SALVAGE (A CROWLEY COMPANY)

Oficina Principal: DANIA, FLORIDA, ESTADOS UNIDOS

Sitio Web : www.titansalvage.com

Esta Empresa de Salvamento comenzo operaciones en 1981 en las Bahamas con unpequeño remolcador y un gran grupo de buzos profesionales y desarrollo los salvamentos en el Mar Caribe con el uso de plataformas autoelevantes (JACK-UPS) equipadas con gruas de gran izaje y han efectuado salvamentos a nivel mundial.

7.- T & T MARINE SALVAGE INC.

Oficina Principal: GALVESTON, TEXAS, ESTADOS UNIDOS.

Sitio Web : www.tandtmarine.com

Esta Empresa tiene gran tradición de salvamento en las costas norteamericanas delGolfo de Mexico desde mediados del siglo pasado.

CUBA.

8.- EMPRESA ANTILLANA DE SALVAMENTO

Oficina Principal : COJIMAR, HABANA DEL ESTE, CUBA.

Correo Electronico: as@transnet.cu

Esta Empresa de Salvamento fue fundada en 1974, pero venia prestando servicios desde1960 y por sus centenares de exitosos salvamentos en las costas cubanas, en el Mar Caribe y en Mexico, Nicaragua, Peru y Angola, ha ganado una inmensa confianza en las Cortes de Salvamento del LLoyd's de Londres. Posee una grua flotante de 1000tons. de izaje y dispone de numerosos modernos remolcadores en los puertos de Cuba.

CURAZAO.

9.- CURAZAO TOWAGE COMPANY LTD.

Oficina Principal : WILLEMSTAD, CURAZAO, ANTILLAS NEERLANDESAS.

Sitio Web: www.ktktugs.com

Esta Empresa de Remolcadores modernos en los puertos de Curazao fue fundada en el ano de 1985 y cada ano efectua miles de maniobras con grandes buques tanques y buques cruceros de turismo. Ha tenido poco desarrollo de la actividad de salvamento.

COLOMBIA.-

10.- INTERTUG S.A.

Oficina Principal : CARTAGENA DE INDIAS, COLOMBIA.

Sitio Web: www.intertug.com

Esta Empresa de Remolque y Salvamento fue fundada en1993 y hoy dia cuenta con modernos remolcadores en los principales puertos colombianos situados en ambos Oceanos, Atlantico y Pacifico. Esta desarrollando tambien la actividad de salvamento.

CHILE.-

11.- CPT EMPRESAS MARITIMAS S.A

Oficina Principal : SANTIAGO , CHILE

Sitio Web: www.cpt.cl

Esta Empresa de Remolcadores originaria del puerto de Talcahuano, Concepción , en Chile ha tenido buen desarrollo en los ultimos anos y regentea una empresa de Remolque y Salvamento en Ecuador llamada SAGEMAR. Esta desarrollando la actividad de salvamento desde 1995.

12.-REMOLCADORES ULTRAGAS LTDA.

Oficina Principal :SANTIAGO, CHILE.

Sitio Web: www.ultratug.com

Esta gran Empresa de Remolque y Salvamento fue fundada en 1960 y posee 15 remolcadores basificados en la larga costa chilena y ha adquirido en estos casi 50 años de servicios una gran experiencia de salvamentos y rescates en alta mar.

ARGENTINA.

13.- U A B L S. A.

Oficina principal : BUENOS AIRES, ARGENTINA.

Correo electronico: operaciones@uabl.net

Esta Empresa era la antigua OCEANMARINE que operaba con tres barcasas No-Propulsadas de 37,532 tons. de peso muerto cada una y dos Remolcadores de Suministro de porte oceanico de 7,200 caballos de fuerza cada uno y con esos buques han efectuado grandes salvamentos en las costas argentinas y en el Rio Parana desde el año 1991.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.-

Por todo lo expresado en la Conferencia queda demostrado que los remolcadores y Buques especializados en salvamento son LA PRIMERA LINEA DE DEFENSA CONTRA LA CONTAMINACION DE LOS MARES y que la gran cantidad de productos contaminadores salvados en los últimos 14 años hasta el año 2007 con una cifra total de más de 14 millones de toneladas nos dan una idea de la cantidad de desastres ecológicos que se han evitado con la acción conjunta de las empresas marítimas miembros de la ISU. Esta Cifra también tiene un valor de energía recuperada y también implica un valor económico considerable.

Es llamativo, dentro de nuestra área latinoamericana, que grandes países como México, Venezuela, Perú y Brasil, no tengan empresas que sean miembros de la ISU, aunque es conocido que poseen grandes empresas de remolcadores en dichos países; esto es también aplicable, en menor escala, a los países de Centroamérica, la República Dominicana, la gran isla de Trinidad y Tobago, el Paraguay y el Uruguay.

Por ultimo, recomendamos a la Direccion General del IPIN organizar en el proximo un SEMINARIO SOBRE SALVAMENTO MARITIMO en uno de los paises del area latinoamericana.

BIBLIOGRAFIA.-

Libro “ BEST ENDEAVOURS- INSIDE THE WORLD OF MARINE SALVAGE “en ingles)- Autor Tony Redding- Publicado en Gran Bretana en el 2004 con motivo del 50 Aniversario de la ISU- Narra mas de 100 operaciones de salvamento y esta ilustrado con mas de 150 fotografias en un total de 251 paginas.

Folleto anuales de la ISU desde 1991 hasta el 2004 (en ingles).- Publicados por la ISU en Londres.

Folleto Especial sobre el 100 Aniversario del Contrato de Salvamento del LLOYD’S (1908-2008) publicado como Suplemento de la Revista INTERNATIONAL TUG AND SALVAGE de Londres, Inglaterra (en ingles)

Revista maritima “ MAR Y PESCA” – Numero 350- La Habana ,Cuba- Articulo “Salvar al PRINCESA y detener la Marea Negra”-Pags.27 a la 29. Autor: Capitan Aleop Tur Gutierrez- Abril del 2005.