**“SHANG DE WU YI SHAN” IMO: 9994955 CALL SIGN: BPHU2 MSI: 413540360**

**Grúa junto a un cuerpo de agua

Descripción generada automáticamente con confianza media**

Tabla

Descripción generada automáticamente

En este momento, (fondeado en Ares) lleva la siguiente carga a bordo:

Una captura de pantalla de un celular

Descripción generada automáticamente

Lleva 19 tripulantes, todos chinos.

El Relato:

* Primera comunicación el viernes, 6 de diciembre de 2024 10:11 mediante un correo del Consignatario en el que reenvía la petición del armador para entrar en coruña, sin dar muchas explicaciones: (necesitan entrar en coruña para evaluar la situación y limpiar la cubierta).

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

* Consulto con el Director del Puerto: Sin problema, entraría en Langosteira.
* Me llaman los prácticos para informarse (les llegaría la información por el agente). Me trasladan que a lo mejor no se puede atracar, porque la carga sobresale por los costados.
* Llamo al CCS de finisterre/coruña: Ninguno de ellos ha recibido (nunca se llegó a recibir) llamada de socorro. Cuando les llamo, este barco ni siquiera está al alcance de la radio.
* Debido al mal tiempo se decide el fondeo en Ares, el capitán reenvía otro correo indicando los calados, y dificultades para el embarque del practico (*The starboard pilot embarking point was destroyed ,Port side is close to the over hang structure*.) Se lanza una escala normal en el DUE
* después de consultarlo con Paco y Roberto (Jefe del CCS) decido lo que escribo en el siguiente correo:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

(un rov es un dron submarino que nos permitió saber hasta que profundidad descuelgan las vigas por el costado)

Hay videos del Helimer en que se ve al barco navegando en buenas condiciones, sin humos, escoras, buena velocidad, etc. Además se ven las grúas sobre cubierta.

**\*\* A partir de las imágenes del Helimer cesa nuestra suspicacia de que el barco esté en algún peligro. Una posible operación SAR (búsqueda y rescate) se convierte en una escala normal de un barco con dificultades.**

**Un barco en el agua

Descripción generada automáticamente**

A continuacion el barco fondeado en Ares, junto con un montón de barcos que se refugiaron por el mal tiempo (el FINOLA M tuvo un amago de problema relacionado con MLC: Salió y a 80 millas dio la vuelta y volvio a entrar: El capitan llamo a ITF diciendo que el barco era inseguro, no tenia combustible y el se encontraba enfermo. Al llegar a puerto se relevó al capitan, repostó y se le hizo una inspeccion con resultado favorable)

Mapa

Descripción generada automáticamente

Hay fotos y videos de la inspección con el barco ya fondeado (con mucha dificultad, el practico tardó mas de media hora en embarcar). Holas de más de cuatro metros, lo que justifica el fondeo, incluso con el barco sin daños.

A la vista de lo que me informaron, envié el siguiente oficio:

Interfaz de usuario gráfica, Texto

Descripción generada automáticamente

A día de hoy 12/12/2024 han presentado toda la documentación requerida. Adicionalmente se les pidió, y aportaron inmediatamente el certificado de ISM (certificado internacional que señala a los responsables de la gestión de seguridad, para en eventual inicio de un expediente sancionador), el certificado de MLC (por si finalmente recibimos alguna queja de los tripulante) y el del convenio de Nairobi (España no es parte, pero dado que lo llevan es útil para saber quién asegura la responsabilidad el caso de remoción de restos, que incluye la caída al mar de objetos).

**En cuanto a la ubicación de los elementos caídos:** El capitán no los señaló por iniciativa propia, pero tampoco se negó a facilitar los datos en cuanto se los pedimos. Se le solicitaron tanto vía consignatario como vía CCS. Desde el CSS le transmitieron la preocupación de los pescadores. Contestó por radio inmediatamente y también inmediatamente se envió un correo a las cofradías y se prepararon radio avisos:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

La posición en el mapa es la siguiente:

Mapa

Descripción generada automáticamente

La foto del helicóptero tiene dos peculiaridades: Parece que faltaría casi falta una grúa completa y una de las vigas que descuelga por el costado no llegó al fondeo. Lógicamente la posición de la viga que esta en la foto y no llegó al fondeo es la señalada anteriormente. Insistí a través del agente que señalara otra posición y volvió a contestar:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

Posteriormente da una ubicación mas exacta, con un decimal más. (esta posición esta casi a 90 millas náuticas y la profundidad son unos 4700 metros

Mapa

Descripción generada automáticamente

Insistí por tercera vez, a requerimiento de los pescadores de arrastre. El correo explica el motivo:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

Contestó muy rápido diciendo que ya había reportado todas las posiciones y el quiebro se debió a que quiso ajustar la hora de llegada a la luz diurna (es cierto que fue una exigencia)

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

Esta mañana (12/12/2024) perdió en el fondeo otra de las vigas que le colgaban por el costado

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

. Con lo cual volvieron al barco otra vez los inspectores (Paco y Domingo), con Roberto (jefe del CCS) y les pedimos a los prácticos que los llevaran, dado que también tenían interés en planificar la maniobra. Acompañados por Jimi, que muy amablemente los vino a buscar con la lancha a la capitanía.

Informes favorables, esta pérdida les facilita el trabajo de entrada, y los elementos que sobresalen del casco no impiden el atraque, ya que son mas cortos que las propias defensas del muelle. El Capitán esta avisado (le formalizaré un documento) de que tiene que recuperar lo que ha caído en nuestras aguas y nos enteramos de que están pidiendo presupuestos.

Además, nos quedamos con el contacto directo del capitán(hasta entonces siempre a través del consignatario). Domingo se comunicó directamente a través del correo indicándole las zonas a cortar y contestó con copia a un nuevo actor del que no teníamos noticias: Una empresa logística coreana que imparte directamente instrucciones al capitán con copia a nosotros (deben de ser los fletadores)

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación

Descripción generada automáticamente

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

El viernes (13/12/2024) aparece otro actor: Un abogado ha sido nominado por el armador para hacerse cargo de la remoción de los elementos caídos en Ferrol (aunque se lo dijeron a bordo, todavía no están emplazados por escrito (15/12/2024):

Se le contesta indicando los talleres conocidos. El sábado sabemos que los amarradores de Ferrol estuvieron a bordo y van a realizar una oferta, que pasaría por llevar el barco a Ferrol.

El Lunes 16/12/2024, el abogado pregunta si pueden realizar los trabajos la propia tripulación (hasta entonces no tenían permiso). El capitán advierte de la llegada de una borrasca, y cortar lo que queda colgando es un trabajo de una hora y media. De esta manera podrían entrar inmediatamente en Langosteira: Le contesto yo directamente:

Texto, Carta

Descripción generada automáticamente

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

El agente no esta muy conforme con mi contestación al correo y pregunta si no deberían de balizar los elementos caídos. Le contesto que como van a tener que recuperarlos sería buena idea, pero no es una exigencia, toda vez que no nos concierne lo mucho o poco trabajo que se ahorren. Al colgar el teléfono. Escribe lo mismo por correo, que no contesto. El puerto también asigna norays de atraque y requiere la conformidad de Capitanía Marítima. Tampoco se contesta a este correo:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

Finalmente atracan el martes 17/12/2024 a las 9:25 de la mañana. El motivo es que una vez finalizados los trabajos, había barcos de salida y los prácticos y remolcadores estaban comprometidos, de modo que se hacía de noche y se decidió que atracase al día siguiente en cuanto hubiese luz diurna.

Inicio de la maniobra : 6:41 UTC 7:41 LT

Imagen que contiene Diagrama

Descripción generada automáticamente

A las 8:00 UTC 9:LT entra en en canal, escoltado por el ibaizabal 10

Mapa

Descripción generada automáticamente

Imagen de la voz: La maniobra la hiceron con el Ibaizabal 10 y el Ibaizabal 12

Un barco en el mar

Descripción generada automáticamente

A la popa está el ENERGY GLORY. El día anterior se sumergieron los GEAS (grupo esecial de actividades subacuáticas, de la guardia civil) y encontraron cocaína en las válvulas de aspiracion. Los geas no avisaron, ni a mi ni al puerto por lo que, de haberse adelantado la entrada o retrasado la intervencion delos Geas hubiese habido un tremendo problema. (Llamaron para disculparse y tuve la oportunidad de comentarselo al coronel Pedreira en una conversacion informal en los pinchos del puerto)

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

El miércoles 18/12/2024, me acerqué solo a ver al capitan. Unicamiente le saludé, me presenté y me puse a su disposicion. Le dejé mi télefono en la tabla de visitas y le dije que estaba disponible para lo que quisiera. Me contó que estan buscando astillero (primera noticia de que lo quieren llevar a astillero) y que calcula una demora total de unos 3 meses.

Viene Mario (Ardentia) a visitarnos a la Capitanía. Nos cuenta que les han pedido presupuesto.

20/12/2024 Preguntan los guardacostas por correo. Preparo una contestación el fin de semana y programo el envío para el lunes. (No se si quieren que conteste yo o desde Madrid):

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

20/12/2024: Consiflet había preguntado a SASEMAR (Sin ponernos en copia; Me reenvía Roberto el correo. Le digo por teléfono que mi criterio es que no se le deberían cobrar, pero no me concierne) si se pasarían los gastos por la aproximación (helicóptero, alonso de chaves, ….

El gasto reclamado por SASEMAR, es:

Tabla

Descripción generada automáticamente

(SASEMAR, no habló conmigo. Roberto tuvo la deferencia de reenviarme el correo con esta correspondencia).

19/12/2024: Ricardo me pasa un presupuesto para la localización de las grúas (únicamente). Se lo había pedido para calcular la cuantía de la fianza que voy a poner:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación

Descripción generada automáticamente

Tabla

Descripción generada automáticamente

Viernes 20: El capitán envía un informe inicial de averías emitido por la sociedad de clasificación:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación

Descripción generada automáticamente

Texto, Carta

Descripción generada automáticamente

23/12/2024: cambia el consignatario. Sin mayores explicaciones por ninguna de las partes. Perez Torres nos dirige un correo en el que anuncian que son consignatarios y proponen una reunión:

Texto

Descripción generada automáticamente

Contesto fijando la reunión a la hora que quieran. Fijan las 12:00

Asisten:

Jorge González Martínez (puerto)

De Perez Torres:

* Beatriz Pérez-Torres
* Jorge Rico
* Eva López
* Javier Morado

Por el seguro: Serafín Gonzalez Cadilla y Xose Manuel Ondoño Nuñez

Poe el barco: El Capitán y Edmund Sweetman

Roberto Pereira, Domingo Pose y yo.

Se aclaran los tres frentes: Remoción en cubierta, remoción de los restos en ares y en Ferrol y reparación del buque.

Queda claro que el buque no puede salir hasta que esté todo limpio. Se les permitiría dirigirse al astillero de Ferrol, pero no al de Vigo. El informe de la clase es preliminar, ya que hay de despejar los restos.

Tienen claro lo de retirar los restos. Sabemos que han pedido ofertas y nos lo confirman (ardentía y otra mas; no la recuerdo).

El capitán confirma que no hay daños en los tanques de lastre: Si un tanque esta agujereado y se deslastra el nivel del tanque no bajaría y eso no sucede.

Piden permiso para que la tripulación empiece a hacer trabajos, le contesto que si, de acuerdo a su manual de gestión de la seguridad. Pacho y Domingo me dan la contraria. Queda en el aire.

Tienen conocimiento de que hay que mover el barco, Jorge González Martínez no sabe cuantos norays ni si tiene que usar práctico para esa maniobra.

27/12/2024: Me llama Walter: Van a mover el barco chino. Le contesto que ya lo sabía.

Este mismo día por la noche presentan la solicitud de trabajos en caliente. La contestación del puerto es un disparate:

Interfaz de usuario gráfica, Texto, Aplicación, Correo electrónico

Descripción generada automáticamente

El sábado 28 es cuando lo leo y llamo a Juan Diego (Director del Puerto). Le comento que hay que desembarcar unas 600 toneladas y no se puede autorizar pieza por pieza. Me da la razón y justifica que hay un chico nuevo en explotación que es muy inseguro, pero que el permiso el pleno. Se lo trasmito a Domingo.