



## Comunicado

### Buenas Prácticas Plan Marítimo Nacional

15 de Abril 2016

Estimados compañeros,

Los días 13 y 14 de este mes de abril han tenido lugar en el Centro Jovellanos unas Jornadas de Buenas Prácticas para la Implementación del **Plan Marítimo Nacional (PMN)**, a las que ha asistido un representante del CISS - Flota de la sección sindical de CGT.

La asistencia, como suele ser usual en este tipo de eventos, abarcó personal de diversas administraciones (Sasemar, Capitanías, Puertos, Comunidades Autónomas, UME, EMSA, MAGRAMA, OSRL, etc).

Antes de aburrirnos con más siglas deciros que todas las entidades están relacionadas con la intervención y elaboración de estrategias y planes para:

1.- la lucha contra la contaminación, tanto por hidrocarburos (de lo cual ya tenemos bastante experiencia).

**2.- El meollo de la cuestión:** Sustancias Nocivas Potencialmente Peligrosas, las SNPP (HNS en inglés), o sea, la contaminación producida por Sustancias Nucleares, Bacteriológicas, Químicas, Radioactivas, de lo cual apenas tenemos experiencia y menos aún formación y equipo. De esto vamos a tratar, es muy ilustrativo como ejemplo de la falta de empatía y dejadez en las administraciones.

Primero hay que dejar claro que la **formación y el equipo** para intervenir, aunque sólo sea de apoyo, en un incidente con HNS no es sólo necesario, es vital.

No hay que decir que dicha formación es clave para todos y cada uno de los tripulantes de la flota, sin excepciones.

En las más recientes construcciones de buques (los 11 post-Prestige), con una planificación más que dudosa debido a compras de equipos de los que nadie tenía pajolera idea del asunto, se equipó a dichos buques con unos detectores de gases en el medioambiente que suelen usarse en operaciones militares (las “cajas verdes” famosas).

También se montaron equipos de presurización positiva en zonas muy localizadas, pero para que sea efectivo es necesario montar filtros de aire específicos que son de coste muy alto y tienen caducidades. Por supuesto, hasta dónde sabemos, nadie sabe de esos filtros, y así el tema presurización es inútil.

Penoso.





Como desgraciadamente suele ser usual, nadie se preocupó de elaborar acciones formativas en HNS, ni de establecer un programa de mantenimiento periódico ni revisiones por agentes externos de dichos detectores. Por lo cual en este mismo momento su fiabilidad estaría muy puesta en duda, hay vidas humanas en juego, y mucho menos sería viable intervenir (aunque sea en función de apoyo) en sucesos con HNS sin tener la certeza de que los equipos son adecuados, fiables y certificados, y la formación de toda la tripulación, efectiva.

Por si fuera poco, tiempo ha habido, como veremos: El **Protocolo sobre HNS** (año 2000) ha sido añadido y complementa al Convenio Internacional de Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos 1990. Como los plazos tienen su proceso, dicho Protocolo sobre HNS ha sido ratificado por España en el año 2004 y está en vigor desde el 14 de junio de 2007.

Han pasado casi 9 años, a nuestro entender, **no hay excusa** porque no se ha hecho nada en lo que a la flota de Salvamento Marítimo corresponde, que no es poco.

Sí, el toro ha llegado y nos ha cogido en pañales, simplemente por **dejadez y falta absoluta de planificación** por parte de quienes tuvieron esa responsabilidad en sus manos, y que, llegado el caso, verán el susodicho toro desde la barrera sin el más mínimo remordimiento ante el panorama de esta penosa situación que su dejadez facilitó.

No hay duda: 9 años es tiempo más que suficiente para haber previsto algo más que nada.

Ahora, como la Ley manda y la dejadez puede traer responsabilidades, se van a empezar a planificar acciones formativas, No a corto plazo, a día de ayer aún estaban constituyéndose grupos de trabajo.

Por tanto, que nadie cuente que todo vaya a ser demasiado rápido.

En cuanto a la operativa, es clave la colaboración de organismos que tienen equipos y experiencia, como la UME y su grupo de Intervención en emergencias tecnológicas y medioambientales (GIETMA), con personal bien formado y equipos efectivos.

Desde luego, Sasemar es parte importante en las intervenciones operativas, y en cuanto a HNS, el PNM contempla su parte.

Debéis saber que la **representación de CGT en las Jornadas** dejó claro ante todos los asistentes que a, **día de hoy, la flota no está preparada**, ni en equipos ni en formación para intervenciones en incidentes con **sustancias HNS** y se reclamó **formación, equipos y una previsión** de avance en esa línea.

Es clave la colaboración de todos. Esperamos vuestras aportaciones.

Salud

