



Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA COMUNICACIÓN**

**Departamento de Periodismo II**

**Tesis Doctoral**

**La imagen de los capitanes de la marina mercante en  
la prensa española.**

**Un análisis de la información en los casos de  
naufragios de buques petroleros entre 1976 y 2007 en  
seis periódicos generalistas.**

Director:

**Dr. César Coca García**

**Javier Sánchez-Beaskoetxea Gómez**

**Leioa, 2013**

© Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU)  
- Euskal Herriko Unibertsitateko Argitalpen Zerbitzua (UPV/EHU)  
- EHU Press (UPV/EHU)  
ISBN: 978-84-9860-923-3

1. INTRODUCCIÓN .....	13
2. ESTADO DE LA CUESTIÓN .....	27
3. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS .....	53
4. EL PAPEL DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN EN LA CREACIÓN DE UNA IMAGEN .....	59
La sociedad de la comunicación masiva .....	59
Los medios de comunicación como generadores de imagen .....	62
Especialización del periodismo .....	66
Exceso de información .....	68
Juicios paralelos.....	73
Opinión e imagen pública.....	81
5. DELIMITACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN .....	87
6. METODOLOGÍA .....	93
7. EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO .....	103
Introducción:.....	103
Tipos de buque: .....	104
El mercado de fletes en el transporte marítimo: .....	109
La oferta del transporte marítimo. Flota mundial: .....	112
Demanda del transporte marítimo:.....	114
Equilibrio entre oferta y demanda del transporte marítimo: .....	115
Los ciclos en el mercado de fletes: .....	117
Concepto de flete. Aspectos básicos:.....	119
Contratos para la explotación de buques:.....	120
Formas de cotización según la modalidad de fletamento: .....	123
Tiempo de plancha, demoras y despacho: .....	123
El flete en el mercado de petroleros:.....	124
Índices de fletes: .....	126

El flete en los servicios regulares: .....	127
Mercado de carga seca a granel: .....	129
Mercado de líneas regulares:.....	131
Historia del transporte de petróleo y sus derivados por mar: .....	134
Banderas de conveniencia:.....	142
8. IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE COMO SECTOR ESTRATÉGICO EN LA ECONOMÍA MUNDIAL .....	151
9. SINIESTRO MARÍTIMO. MAREA NEGRA.....	165
Concepto legal de siniestro marítimo, siniestro muy grave y siniestro grave: 165	
Marea negra: .....	166
Historia de los siniestros de petroleros. Los mayores desastres: .....	167
10. SOBRE LA FIGURA DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE.....	189
Introducción y breve repaso a la evolución histórica de la figura del capitán de buque:.....	189
Relación capitán-naviero. Poder de representación: .....	192
Poder de mando. Funciones del capitán:.....	194
Responsabilidad del capitán: .....	197
Sobre la "carrera" universitaria de Náutica: .....	199
Requisitos administrativos para la obtención del título profesional de Capitán de la Marina Mercante: .....	203
La criminalización de los marinos:.....	208
El factor humano a bordo de un buque. La tripulación: .....	211
Sobre la fatiga y el estrés de los marinos: .....	217
Comparativa entre un capitán de barco y un piloto de aviación: .....	221
11. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LOS TEXTOS PERIODÍSTICOS ANALIZADOS.....	231
Autoría:.....	232
Tipo de texto periodístico: .....	233
Página: .....	234
Lugar en el interior:.....	235

Foto o gráfico:.....	236
Espacio del texto en la página: .....	237
Vinculada a otra noticia:.....	239
Columnas:.....	240
Subtítulo:.....	241
Entradilla: .....	242
Tema tratado: .....	243
Juicios de valor: .....	247
Imagen:.....	248
Análisis de nubes palabras titulares:.....	251
Adjetivos y sustantivos, análisis de nubes:.....	252
Verbos: .....	253
12. ANÁLISIS CUALITATIVO DE LOS TEXTOS ANALIZADOS.....	257
13. CONCLUSIONES .....	337
14. BIBLIOGRAFÍA .....	343
15. ANEXOS .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>



*“Un marino superior usa su juicio superior para evitar situaciones que requieren sus habilidades superiores.”* Capitán Richard A. Cahill, de su libro "Collisions and their causes".

*“Salir a la mar es como ir a la cárcel, pero con el añadido de que puedes ahogarte”.* Samuel Johnson (s. XVIII).

*“Existen tres tipos de personas: los vivos, los muertos y los marinos.”* (Anacarsis, s.VI a.C.).

*“En los países con una prensa libre los periodistas tienen amplias libertades para desempeñar su trabajo, que puede tener terribles consecuencias para la gente sobre quien escriben.”* Verner Møller. “El chivo expiatorio”.

*“Sabremos que la percepción pública de la marina mercante habrá cambiado cuando el hombre de la calle comience a pensar que los términos ‘tripulación de avión’ y ‘tripulación de buque’ expresan el mismo nivel de profesionalismo, educación, habilidades y entrenamiento”.* Fr. Sinclair Oubre.

*“Con frecuencia los rumores acerca de una desgracia nacen de la instintiva necesidad que la gente siente de echarle la culpa a alguien para convertirlo en el chivo expiatorio y descargar la ira sobre él”.* Indro Montanelli en La Vanguardia.

*“Demasiado a menudo se expresan juicios y se escupen frases sin conocer los hechos. Si los periodistas fueran conscientes de hasta qué punto las palabras pueden pisotear la sensibilidad de un individuo, quizás se lo pensarían dos veces antes de ponerse la toga de justicieros”.* Manuela Ronchi. “Un hombre en fuga”.





### **Agradecimientos y dedicatorias:**

A todos los que me han ayudado a realizar este trabajo. Prefiero no nombrar a nadie para no olvidar a ninguno, pero ellos ya saben quiénes son; a todos los marinos injustamente apresados a lo ancho de los siete mares; y a mi padre, a quien le hubiera gustado verme doctorado.



## **INTRODUCCIÓN.-**



## 1. INTRODUCCIÓN

A la hora de abordar el tema para mi tesis doctoral, tenía claro que el mismo debía estar relacionado con mis dos carreras, la de Náutica y la de Periodismo, sobre todo desde que ejerzo como docente en la UPV-EHU en la ETS de Náutica y Máquinas Navales en Portugalete.

Uno de los temas de los que se suele hablar más en los ámbitos marítimos es la criminalización de la actividad de las tripulaciones de los buques mercantes, criminalización propiciada por la legalidad actual en materia de accidentes marítimos con daños al medio ambiente (Del Corte, 2012). La consigna de que "el que contamina paga", junto a la "responsabilidad objetiva" en este tipo de siniestros, lleva inexorablemente a que el capitán de un petrolero que haya tenido un derrame de su carga sea preventivamente detenido para asegurar de esta forma que los perjudicados por la contaminación vayan a cobrar, sin pararse a valorar si ese capitán es o no realmente responsable o culpable del accidente que ha propiciado el derrame.

Esto provoca que, de cara a la opinión pública, cada vez que un petrolero contamina su capitán es detenido por la autoridades y presentado como, casi, el único culpable de todo, aunque más tarde (casi siempre mucho más tarde) este capitán sea exonerado de toda responsabilidad o por lo menos su responsabilidad se vea que fue muy limitada, como suele pasar (Rodrigo de Larrucea, 2012).

Y de esta forma, los medios de comunicación, al hacerse eco de la noticia de la detención del capitán contribuyen, sin que ellos pretendan hacerlo, eso sí, a que el público, normalmente poco conocedor de los asuntos legales marítimos, relacione casi siempre a los capitanes con la culpa de los siniestros marítimos.

La gente de la calle que lee los periódicos, escucha la radio y ve la televisión, poco o nada sabe de la gente que trabaja en la mar. Incluso en las ciudades costeras, con puertos marítimos importantes, la gente que trabaja en

tierra (la gran mayoría) vive ajena a los problemas de los marinos. Qué decir de los habitantes de ciudades del interior, donde solo se acuerdan de la mar cuando llegan las vacaciones de verano, y solo por pensar en las playas o en realizar algún crucero.

Esta gente, la mayoría, no sabe nada de la Marina Mercante y eso que gracias a esta actividad económica podemos mantener nuestro nivel de vida.

En el mundo moderno no hay duda de que hoy en día el comercio internacional tiene una importancia capital en la economía de casi todos los países<sup>1</sup>, y las relaciones económicas son, en muchos casos, incluso más importantes que las relaciones políticas entre países muy diferentes entre sí.

Esta actividad comercial que se desarrolla entre todos los rincones del mundo, hace que el transporte de mercancías sea imprescindible para poder llevar a cabo el intercambio comercial de bienes, y dentro del sector del transporte, el transporte de mercancías por vía marítima es el más importante cuando se trata de transportar productos de todo tipo a largas distancias y en grandes cantidades. Basta decir que prácticamente el 90% de las mercancías que se transportan en el mundo van por vía marítima, como lo desarrollo en el capítulo 8 de esta tesis. Incluso para trayectos relativamente cortos entre puertos del mismo país o de la misma zona geográfica, el barco es el medio de transporte más eficaz, barato, limpio y seguro<sup>2</sup>.

Sabiendo esto, y a la vista de la gran necesidad de profesionales de la mar (Aboli, 2007) para poder tener unas tripulaciones adecuadas y perfectamente instruidas y acreditadas para llevar a cabo su trabajo de forma segura y eficiente, (sobre todo teniendo en cuenta la gran responsabilidad de los tripulantes, oficiales y capitán, a la hora de gobernar una nave y mantener segura su carga, que puede costar miles de millones de euros, además de la responsabilidad de evitar daños a terceros por contaminación o

---

<sup>1</sup> Comunicación de la Comisión Europea sobre estrategia de transporte marítimo 2009-2018 - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, resumen elaborado por ANAVE, febrero de 2009.

<sup>2</sup> "Shipping, World Trade and the Reduction of CO2 emissions", United Nations Framework Convention on Climate Change, IMO, 2009.

fallecimientos), se podría pensar que el profesional de la mar cualificado, como oficiales, capitán o jefe de máquinas, debería ser una persona con un status social alto equiparado al de otros profesionales que igualmente requieren de una titulación universitaria superior para poder ejercer, como cirujanos, jueces, notarios, ingenieros, arquitectos, etc., o a la de otras profesiones técnicas también reguladas como los pilotos de líneas aéreas.

Sin embargo, si bien en el pasado los marinos mercantes contaban con un reconocimiento social grande y eran bien valorados por la opinión pública<sup>3</sup>, en los últimos tiempos mi percepción (y la de muchos marinos, como la expresan cada vez que sale este tema) es que esta imagen ha ido degradándose y la profesión de marino mercante ya no es tan valorada como esas otras profesiones que he mencionado.

Un piloto de aviación comercial tiene muchas veces una mejor imagen pública que el capitán de un buque, y sin embargo los años de estudio y de entrenamiento para llegar a capitán son muchos más que para piloto de aviación, y la titulación de capitán de la marina mercante exige una licenciatura universitaria, cosa que no es necesario para ser piloto o comandante de aviación<sup>4</sup>.

Como resumen del nivel de formación que ha de tener un capitán de la marina mercante podemos decir que debe poseer grandes conocimientos técnicos y científicos sobre la carga que transporta y sobre la mar, que es el medio en el que se mueve; sobre ingeniería naval y construcción naval; sobre meteorología y oceanografía; ha de conocer profundamente multitud de reglamentaciones internacionales y tener amplios conocimientos de Derecho Marítimo; ha de dominar el inglés; tiene que saber mandar a un equipo de

---

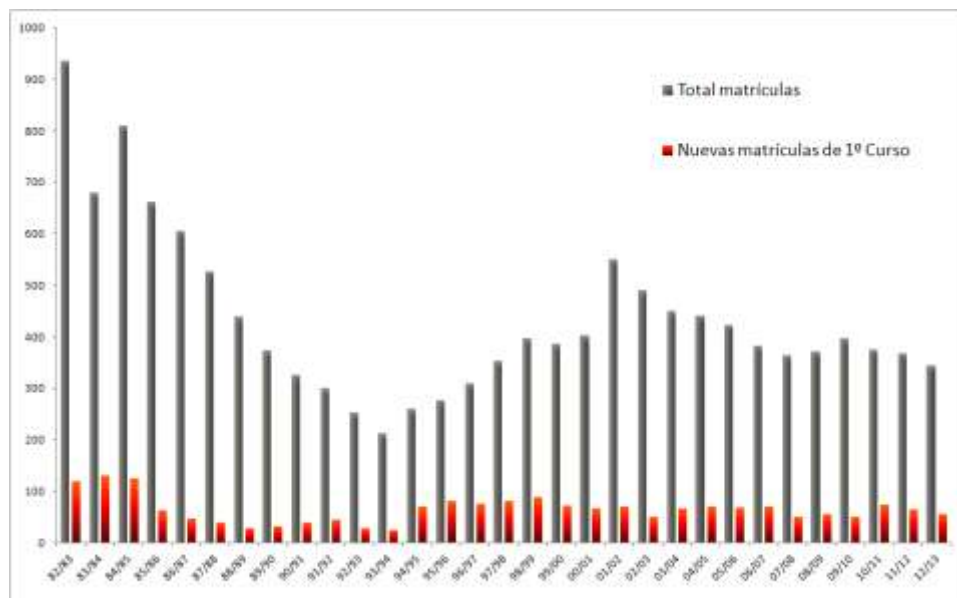
<sup>3</sup> Incluso en la literatura universal la imagen del marino siempre ha sido buena y hay multitud de obras maestras protagonizadas por marinos, como "Moby Dick", de Herman Melville, la trilogía del mar, de Pío Baroja, varias novelas de Jules Verne, las novelas de Patrick O'Brian, o más recientemente algunas del popular Arturo Pérez-Reverte.

<sup>4</sup> Para la obtención de piloto comercial se necesita ser mayor de 21 años y aprobar un examen teórico al que las academias preparan a los aspirantes con un curso de 750 horas en el que se estudia un temario sobre Legislación aérea, Conocimiento general de aeronaves, Planificación de vuelo, Factores humanos, Meteorología, Navegación, Procedimientos operacionales, Principios de vuelo y Comunicaciones. Además, hay que superar una parte práctica con al menos 1.500 horas de vuelo. (Web de la Autoridad de la Aviación Civil europea: <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=175&pagetype=90&pageid=13862>).

personas de procedencia muchas veces internacional y con amplias diferencias de clase; debe tener amplios conocimientos de gestión; debe conocer la astronomía de posición; debe saber usar numerosa tecnología cambiante; y además debe ser capaz de valorar en minutos este tipo de información para tomar en solitario decisiones en las que están en juego millones de euros y la salvaguardia de vidas humanas y del medio ambiente.

Hay que añadir que nuestra sociedad, por el modo de vida actual, vive ahora mucho más de espaldas a lo que pasa en la mar, incluso en países de gran tradición náutica como el Reino Unido o España. Hoy en día las Escuelas de Náutica cuentan con menos alumnos que hace un par de décadas<sup>5</sup> y muchas navieras tienen dificultades para reunir tripulaciones con profesionales cualificados de su país, teniendo que contratar oficiales de países terceros.

Añado como dato aquí la evolución de los alumnos matriculados en la Escuela Técnica Superior de Náutica de Portugalete (perteneciente a la UPV/EHU) y que tradicionalmente ha sido una de las escuelas de Náutica con más alumnado en España:



Evolución de las matrículas en el Escuela de Náutica de Portugalete desde 1982 a 2012.

(Fuente ETS de Náutica de Portugalete. Elaboración propia.)

<sup>5</sup> Por supuesto, las razones son muy diversas para este descenso, entre ellas la caída de la natalidad tras el *baby boom* de los años 50 y 60. Según el Instituto Nacional de Estadística (INE) la población española de entre 15 y 25 años bajó del 16.5% al 10.6% entre 1995 y 2010



Sin embargo, pese a la gran importancia que el sector del transporte de mercancías por vía marítima tiene para la economía mundial (como explico en el Capítulo 8), los medios de comunicación apenas dedican espacio para las noticias del sector, y cuando lo hacen normalmente se trata de noticias relacionadas con accidentes y naufragios<sup>6</sup>. En la sección de economía (que sería la más apropiada) de los periódicos o de los informativos de radio y televisión, son raras las ocasiones en las que se hacen eco de noticias de navieras, o de asociaciones de navieras, o de colegios profesionales relacionados con la Marina Mercante, etc., mientras que casi todas las semanas publican noticias de las empresas de automoción, de la Banca, de empresas de telecomunicaciones y de otros sectores importantes, pero no siempre tan importantes como el de transportes. Y no me refiero a noticias directamente relacionadas con los profesionales de la mar (donde, por cierto, también se engloban los profesionales de la pesca que suelen aparecer más en los medios que los de la Marina Mercante) o de la flota mercante, sino que es poco frecuente ver noticias relacionadas con las empresas navieras, por ejemplo, o noticias que tienen que ver con la construcción de buques energéticamente más eficientes y menos contaminantes cada vez, o sobre nuevas líneas comerciales, o reportajes sobre cómo es la vida de los profesionales de la mar, o noticias sobre la multitud de empresas auxiliares del sector, etc.

Como ejemplo de los temas que aparecen habitualmente en la sección de Economía en los medios, he tomado como muestra las noticias publicadas en la sección de economía de los periódicos El Correo y El Mundo durante la primera quincena de 2010, con los resultados que se muestran en la Tabla 1,

---

<sup>6</sup> Como se puede leer en la web de la Organización Marítima Internacional: "El sector marítimo usualmente solo adquiere prominencia cuando, como inevitablemente sucede de cuando en cuando, aparece destacada la cara negra de la industria, que es cuando sucede un accidente con polución. A pesar de que la verdad es que, desde hace décadas, el sector marítimo es cada vez más limpio y seguro".

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Pages/Default.aspx>

que por supuesto es una muestra aleatoria sin valor científico pero que sirve como muestra:

Tabla 1: Frecuencia de temas más tratados en la sección de Economía en los diarios “El Correo” y “El Mundo” en la primera quincena de 2010<sup>7</sup>.

<b>Ranking</b>	<b>Temas</b>	<b>Número de noticias</b>
1º	Laboral / Paro	72
2º	Banca	68
3º	Energía	33
4º	Transporte aéreo	31
5º	Empresas	29
6º	Crisis	23
7º	Comercio	23
8º	Union Europea	20
9º	Bolsa	20
10º	Automoción	19
11º	Vivienda	16
12º	Inflación	10
13º	Ahorro familiar	9
14º	Turismo	9

<sup>7</sup> Tabla elaborada por el autor de esta tesis como ejemplo, sin ningún valor científico.

15º	Industria	7
16º	Transporte terrestre	7
17º	Impuestos	6
18º	Tabacalera	5
19º	Viajes	4
20º	Seguros	4
21º	Telecomunicaciones	4
22º	Salarios	3
23º	Construcción	3
24º	Juguetes	2
25º	Espectáculos	1
26º	Seguridad Social	1
27º	I+D+i	1
28º	Dirección	1
29º	Transporte marítimo	1

Hay muchas noticias y posibilidades como para que todo lo relacionado con los marinos, los armadores, etc., tenga una presencia más habitual y acorde a su importancia en la economía en las páginas de los periódicos y en los minutos de radio y TV, y no solo en las secciones de economía, sino en otras secciones como información laboral, internacional, local, etc., de forma que el público pueda visualizar que gracias a los marinos y a las empresas marítimas nuestra vida actual puede discurrir con normalidad.

También es verdad que los medios de comunicación dedican principalmente sus espacios a las noticias que más directamente interesan a su público objetivo, y la mayoría de los temas de los que vemos que tratan habitualmente son temas que el público los siente como cercanos por ser usuario directo de esos sectores (banca, finanzas, transporte terrestre y aéreo, automoción, economía general, etc.). Y hay que reconocer que para la mayoría de la gente los temas del mar quedan lejanos pese a la importancia que tiene para ellos el transporte de mercancías por vía marítima.

Sobre este aspecto conviene recordar que para los medios de comunicación una noticia, un hecho noticioso, es aquél que recoge hechos actuales y de interés general, o al menos próximos para su público, o que tenga como protagonistas a personajes célebres o conocidos o que tenga un cierto interés humano.

Para Stella Martini, “la noticia es la divulgación de un suceso (definición que abarca a todo tipo de noticias), y en muchos manuales sobre teoría del periodismo aparece como la construcción de lo que sucedió, y por lo general asociada a la práctica de la noticia de veinticuatro horas propia de la prensa gráfica. Hace unos años, Ted Turner la definió como ‘lo que está sucediendo’, eslogan de la cadena de noticias por cable que creara, la CNN (*Cable Network News*), precursora de las transmisiones noticiosas globales” (Martini, 2000).

Pero, además de esta poca presencia del sector en los medios de comunicación, el mayor problema con el que se encuentran los marinos mercantes, por otro lado, es, junto a la criminalización a la que la legislación vigente les ha llevado, que los medios no ayudan a potenciar una imagen normalizada (no digo ya positiva) de su profesión, más bien al contrario, según voy a tratar de demostrar con esta Tesis.

Es verdad que los medios no tienen ninguna obligación de ayudar a formar una imagen de ninguna profesión, no es ésa su labor. Su labor es la de informar y no la de formar. Aunque, la verdad es que es muy difícil informar de algo sin que los lectores se formen una idea sobre lo que leen.

De todas formas, sin quererlo, los periódicos, al sacar en portada la detención habitual de los capitanes tras los naufragios de los petroleros, por ejemplo, y no sacar la mayoría de las veces ninguna otra noticia de carácter positivo sobre los capitanes, contribuyen a que la imagen final que llega al público sea negativa. Y otras veces, parece que por comodidad o por ignorancia, se incide en las noticias publicadas sobre lugares comunes de la profesión (muchas veces sin base alguna) o se publican, al parecer sin contrastar, informaciones interesadas y no confirmadas sobre la actuación (supuesta) de un capitán en un siniestro, como se ve en los ejemplos que analizo en esta tesis.

Y es precisamente ésa la hipótesis de la que parto en este trabajo: la imagen que se da en los medios de comunicación sobre la profesión de marino mercante es negativa en general cuando sale en los medios, y la mayoría de las veces es invisible porque solo sale cuando suceden tragedias.

Como veremos en el estudio que he hecho, ante los casos de siniestros marítimos de petroleros, que prácticamente son las únicas ocasiones en los que los medios generalistas dedican algunas páginas o portadas a los temas de la mar, los periodistas, en general escasamente formados sobre el tema del que hablan, a veces se limitan a reproducir informaciones interesadas de fuentes nada objetivas, y el tipo de lenguaje que se usa para hablar de los marinos puede contribuir a que los lectores se formen una idea que no responde a la realidad de la profesión.

Para la elaboración de la tesis, y como explico con más detalle en el capítulo 6 de Metodología, he delimitado el tema a los medios de comunicación escritos españoles, seleccionando seis de ellos por su importancia y por ser más accesible para mi trabajo su consulta. También he delimitado el campo a los siniestros de los petroleros, ya que en estos casos casi todos los medios les dedican espacio, y he delimitado por último los accidentes a los acaecidos en ciertas fechas, comenzando por el hundimiento del petrolero “Urquiola” en 1976, por la importancia que tuvo al haberse

producido en un puerto español, y cerrando el análisis con el caso del petrolero “Hebei Spirit” en 2007.

Evidentemente, parece difícil que la imagen de los marinos no sea mala si solo estamos analizando noticias sobre naufragios de petroleros, un hecho en sí mismo negativo. Pero a la vista de las pocas noticias generales publicadas en prensa sobre el mundo de la Marina Mercante, la única forma de ver cómo se cuentan las cosas sobre los marinos en los medios es ver cómo se trata a los marinos en las noticias de los naufragios, que es de lo único de lo que hay suficientes noticias publicadas como para poder llevar a cabo un análisis cuantitativo.

Además, pese a que la noticia en sí sea negativa, el periodista tiene la opción de tratar a sus protagonistas de forma positiva, negativa o neutra. Por ejemplo, no es lo mismo decir que la actuación del capitán evitó males mayores, a decir que el capitán no supo evitar la tragedia. E igualmente, los medios tienen la opción de elegir qué tratamiento dar a una misma noticia, ya que no es lo mismo sacar la noticia de la detención de un capitán en páginas interiores y explicando que la detención es debida a la legislación vigente y no porque el capitán sea objetivamente responsable, a sacarla en portada y acompañada simplemente de un texto diciendo que el capitán fue detenido acusado de lo que fuera.

Por último, en vez de estudiar la imagen que se da de la Marina Mercante en general o de las tripulaciones, he centrado la investigación en la imagen de los capitanes de estos casos ya que, por ser el cargo a bordo con la responsabilidad máxima de todo lo que ocurre en el buque, es en quien se centran mayoritariamente las informaciones y es quien soporta sobre sus hombros la responsabilidad y el peso de la ley.

El proceso para conseguir la información necesaria para la investigación no ha sido sencillo. Además de la laboriosa búsqueda de los textos informativos publicados por los medios elegidos sobre los accidentes estudiados (en algunos casos más fácil al estar digitalizados todos los ejemplares del medio, pero en otros más complicado al tener que recurrir a la

hemeroteca en papel de los medios, y en un caso, el de La Voz de Galicia, teniendo que trasladarme a Santiago para consultar su hemeroteca), y del meticuloso análisis de los textos seleccionados, al no haber prácticamente nada publicado sobre el tema de la investigación no me ha resultado fácil el conseguir los datos suficientes para la tesis.

De todas formas, considero que esto que parece un problema, la falta de bibliografía específica sobre el tema de la tesis, es también una buena ventaja, ya que con mi trabajo he producido un material inicial que puede ser muy interesante para los marinos mercantes y para los armadores y empresas directamente relacionadas con el sector marítimo. Creo que esto puede abrir un campo de investigación para ir creando herramientas de mejora de la imagen pública de los marinos y de las empresas navieras.





## **ESTADO DE LA CUESTIÓN.-**



## 2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Como he comentado al término del apartado anterior, no he encontrado nada publicado relativo a un estudio de análisis de la imagen de los marinos mercantes, ni de la Marina Mercante en general, en los medios de comunicación españoles ni extranjeros.

Lo que sí que hay son diferentes ponencias y estudios monográficos técnicos sobre temas de la Marina Mercante que apuntan a la hipótesis de la imagen negativa del marino mercante propiciada por una cada vez mayor criminalización de las tripulaciones, debido al propio sistema legal y por la responsabilidad subjetiva en el caso de contaminación marítima, y la defienden incluso como una de las causas del descenso de vocaciones en las Escuelas Técnicas de Náutica en España y en Europa en general<sup>8</sup>. También he encontrado numerosos artículos de opinión de profesionales del sector que abordan este problema.

Igualmente, no es inusual encontrarnos con artículos de periódicos y de revistas especializadas escritos por marinos y o por gente con relación con la mar sobre el tema de la imagen de los marinos en la prensa y su repercusión en la profesión.

Por supuesto, no se puede dar un carácter o un valor científico a estos textos, ni es mi intención atribuírselo, ya que ninguno de ellos es resultado de una investigación sobre el tema, pues como ya he dicho no hay hasta la fecha ningún estudio realizado con método<sup>9</sup>. Sin embargo, creo que sirven para que el lector de esta tesis se haga una idea de cuál es el sentimiento de las gentes del mar hacia este tema.

---

<sup>8</sup> En relación a esto vemos como ejemplo una noticia publicada en el periódico económico "Cinco días" el 1 de agosto de 2012 con este titular: "Entrenadores deportivos y profesionales de la marina los más buscados".

<sup>9</sup> Con la excepción del proyecto sobre "Criminalización de los marinos" del Capitán Sahil Puri, disponible en [http://www.slideshare.net/sahilpuri\\_79/criminalization-of-seafarers](http://www.slideshare.net/sahilpuri_79/criminalization-of-seafarers)

Siguiendo un orden cronológico, ya en 1994, en el libro “Aegean Sea, la verdad de una catástrofe repetida”, editado por el Colectivo de Marineros del Sindicato Libre de la Marina Mercante sobre el accidente del petrolero "Aegean Sea" en La Coruña, en el Capítulo V se habla del papel de los medios de comunicación en la opinión pública cuando ocurren este tipo de accidentes marítimos:

“Sucede casi siempre en las informaciones sobre los accidentes marítimos. La prensa, escrita y audiovisual, refleja, como un espejo, las ocultaciones y medias verdades que las autoridades dejan caer en los primeros momentos posteriores al accidente, cuando el caso es noticia. Sucedió con el ‘Urquiola’ y ha sucedido ahora con el ‘Aegean Sea’. De esta manera se intoxica a la opinión pública que, inevitablemente, es conducida a pensar que los profesionales que manejan los buques son imprudentes, necios o locos.”

En la misma línea se posiciona el capitán Eduardo Cruz, antiguo profesor de la ETS de Náutica de Bilbao, en un artículo publicado en la primavera de 2000 en el número 60 de la revista “Recalada”<sup>10</sup>, sobre el hundimiento del “Erika” y la posterior detención de su capitán:

“Entre pena y rabia fluctúan mis sentimientos cuando veo, oigo y leo opiniones de personas desinformadas, a veces importantes, cuando son idiotamente preguntados sobre cosa que ignoran. Con lo bonito y agradecido que es decir ‘no sé’, cuando no se sabe, ni se tiene por qué saber, de asuntos ajenos. Algunos de estos entrevistados, especialmente los personajillos más

---

<sup>10</sup> Cruz, Eduardo, "La opinión de los desinformados", revista "Recalada", nº 60, página 7, primavera 2000, editada por la Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante.

inseguros, contestan con generalidades ('hay que redoblar los esfuerzos para...') que quieren ser válidas para todo y que no valen para nada. (...)

Viene esto a cuento del naufragio del petrolero maltés 'Erika'. (...) Lo positivo, su tripulación de nacionalidad india, que fue salvada a tiempo, aunque –cómo no- las autoridades han tenido al capitán en la cárcel durante medio mes, con prohibición de abandonar Francia después de sacarlo.

Pues resulta que hay periodistas ociosos que quieren que nos impresionemos con opiniones desinformadas sobre este suceso. Es decir, pretenden que respetemos y acatemos la opinión de los que nada o poco saben sobre buques, accidentes y contaminaciones. Y nos cuelan de matute una serie de vaciedades, generalidades y falsedades, bajo ese tan prostituido principio de que todo el mundo tiene derecho a hablar”.

Y también en “Recalada”, en el número 77<sup>11</sup>, el mismo capitán Eduardo Cruz, escribe sobre la escasez de marinos en Europa:

“Hace ya bastante tiempo (...) me permití escribirte sobre este mismo tema, la creciente falta de capitanes y oficiales de marina mercante (...). En aquel entonces me basé en un sesudo trabajo realizado por BIMCO donde quedaba claro que, tanto en aquel momento como en el futuro próximo, iban a faltar muchos oficiales y capitanes (...). BIMCO actualizó su estudio en el 2000, que no contradijo sus primeras estimaciones (...).

---

<sup>11</sup> Cruz, Eduardo, "Nos estamos quedando solos. Carta a un colega", revista "Recalada", nº 77, página 4, junio 2003, editada por la Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante

En 2001, la Comisión Europea pasó una ‘comunicación’ al Consejo y al Parlamento Europeos sobre este mismo asunto (...). El panorama que describe es cada vez más sombrío: somos cada vez menos y no está claro quién tripulará los barcos y quién tendrá a su cargo las muchas tareas que desempeñamos en tierra. (...)

En el ámbito de la U.E. el déficit de capitanes y oficiales comunitarios ha sido de 13.000 en 2001 que pasará a 36.000 en 2006 (...).”

Y en ese mismo número 77 de Recalada, Douglas Stevenson<sup>12</sup> (de la organización inglesa “The mission to seafarers” en apoyo a los marinos) sostiene sobre la criminalización de los marinos:

“Cada vez más a menudo la gente del mar sufre la experiencia de conocer la cárcel en tierra firme, además de estar confinados a bordo de sus barcos cuando se encuentran en el mar, a medida que se enfrentan a un aumento de su responsabilidad penal en el desarrollo de sus quehaceres a bordo de los barcos, incluso en casos en los que no había intención criminal.

Como bien sabe ya el capitán Mangouras del desgraciado M/T 'Prestige', siempre que un barco se ve involucrado en un accidente que produce daños medioambientales, es muy posible que el país ribereño impute algún delito a los miembros de la tripulación.

Los estados ribereños se enfrentan a una gran presión política para encontrar alguien a quien culpar siempre que un barco contamine sus aguas, y los marineros son víctimas

---

<sup>12</sup> Stevenson, Douglas, "Responsabilidad penal de las gentes del mar ", revista "Recalada", n° 77, página 9, junio 2003, editada por la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante.

convenientemente a mano. Cuando armadores y tripulación son acusados de crímenes medioambientales, las tripulaciones a menudo deben arreglárselas por sí mismos ya que sus intereses legales están en conflicto con los de su patrón.

Antes del vertido de crudo del 'Exxon Valdez' en 1989, en Alaska, los marineros se podían enfrentar a causas penales únicamente cuando cometían un acto con intención criminal (o si no actuaban en circunstancias en las que deberían haberlo hecho). (...) Tras el caso 'Exxon Valdez' todo cambió. (...) Algunos delitos medioambientales son de 'responsabilidad inexcusable' de los que se puede ser acusado aunque no hubiese intención criminal ni negligencia. Por ejemplo, de acuerdo con las leyes de EE.UU., si un ave migratoria muere como consecuencia de un vertido de crudo, los miembros de la tripulación del buque que derramó el petróleo pueden enfrentarse a acusaciones penales, incluso en casos en los que no hubo negligencia, no se tuvo conocimiento del vertido, ¡o ni siquiera se supo que murió el pájaro! (...).

Cuando los legisladores promulgan leyes sobre delitos medioambientales, buscan un equilibrio entre los intereses públicos y la protección del individuo. Su razonamiento es que la necesidad de proteger a la ciudadanía de los riesgos de contaminación es más importante que los conceptos tradicionales de intención criminal.”

Siguiendo en la revista de los capitanes vizcainos, en el número 79<sup>13</sup> se publicó la carta que el capitán Kieran O’Higgins (presidente del Instituto de capitanes irlandeses) dirigió a Mr. Dermot Ahern, entonces ministro de Comunicaciones, Marina y Recursos naturales del gobierno de Irlanda, a raíz de un incidente con

---

<sup>13</sup> O’Higgins, Kieran, Carta al ministro de Marina irlandés, revista "Recalada", nº 79, página 18, octubre 2003, editada por la Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante.

un petrolero accidentado en las costas irlandesas poco después del naufragio del “Prestige” cerca de Galicia. Se trata del B/T “Princess Eva” que a finales de enero de 2002 fue dirigido sin problemas a la bahía de Donegal tras sufrir serias grietas en su cubierta principal en un temporal que además causó heridas mortales al 1º Oficial y a varios tripulantes más.

El Marine Safety Directorate y el servicio de Guardacostas irlandés, junto al Marine Survey Office de Irlanda detuvieron el barco en la bahía donde le dieron refugio, exigieron al armador que trasvasara la carga a otro buque, y ya vacío fue reparado provisionalmente para poder dirigirse a un astillero. Toda la operación fue controlada por las autoridades y el buque salió semanas después del incidente sin problemas para ser reparado adecuadamente.

Kieran O’Higgins escribe en la carta sobre la criminalización de los marinos en muchas ocasiones:

“(…) Mientras el tema de los petroleros averiados ocupaba titulares y columnas de la prensa europea, noté muy poca cobertura del caso ‘Princess Eva’ en nuestra prensa local (Nota: se refiere a la irlandesa). Excepción hecha de dos sueltos de prensa del 28 de enero sobre la muerte de dos tripulantes y sus comentarios del 31 de enero sobre lo mismo mientras mercedamente felicitaba al Coast Guard, no hubo otro comentario de su Departamento respecto a lo que básicamente fue una historia exitosa.

A mí me gustaría contrastar la manera como el IRCG (Nota: *Irish Coast Guard*) trató al ‘Princess Eva’ en contraposición al modo como las autoridades marítimas españolas manejaron el asunto del ‘Prestige’ el pasado noviembre. Irlanda tomó la decisión firme e inteligente de confinar al ‘Princess Eva’ en la bahía de Donegal. Por supuesto que había riesgos; pudo haber vertido de crudo (imagine el clamor mediático) pero al menos estaría localizado y



susceptible de ser controlado y contenido. Los españoles optaron por una estrategia diferente y enviaron al 'Prestige' lejos de sus costas, mar adentro. El barco perdía ya petróleo y estaba seriamente dañado por la mar, y ocurrió lo inevitable: se partió en dos y se hundió. (...)

Un accidente previo de hace unos años con el B/T 'Erika' en Francia fue manejado de una manera similar por las autoridades francesas, pero parece que solo Irlanda analizó y sacó conclusiones de aquella lección. El capitán del 'Erika' fue encarcelado en Francia antes de ser finalmente puesto en libertad sin cargos. Los españoles tuvieron al capitán del 'Prestige' tres meses en prisión. (...) Fue acusado de 'no cooperar con las autoridades' y de 'polución medioambiental'. Nadie pretende condonar actos delictivos, negligencia o falta de cooperación con las autoridades, pero las noticias que tenemos sobre el incidente no parecen indicar que el capitán Mangouras hizo lo que cualquier otro capitán en similares circunstancias: tratar de salvar su barco y las vidas de sus tripulantes. Desde un punto de vista profesional y como presidente del Irish Institute of Master Mariners, mi preocupación es ver cómo los capitanes son cada vez más utilizados como cabeza de turco y criminalizados por cumplir simplemente con su deber. (...)

En nombre de los capitanes irlandeses, estoy orgulloso de la manera firme, fiable y profesional en que el incidente del 'Princess Eva' ha sido manejado. Y no solo en cuanto al riesgo de una posible polución y la posibilidad de desatarse un enorme criticismo si las cosas hubieran salido, sino en cuanto al humanitario y, a mi modo de ver, normal modo en que el capitán fue tratado. Ahí había un hombre cuyo buque había sido dañado por una mar enorme y que había perdido dos tripulantes. En los círculos marítimos esto ha supuesto un gran crédito para el

capitán Kirwan, director del IRCG y su equipo. Usted, como ministro irlandés de la Marina, está ahora en una posición moral muy fuerte para tener una válida opinión en Europa sobre cómo afrontar futuros incidentes de este tipo. Y espero que defenderá la tesis de que generalmente el capitán no es el malo del cuento”.

El 8 de julio de 2004, en la clausura de la Asamblea de ANAVE (Asociación de Navieros Españoles), el presidente de la Asociación pidió a la Ministra del ramo, Magdalena Álvarez, presente en la misma, que se reforzara “la imagen pública del sector para fomentar un mayor número de vocaciones para las profesiones marítimas”, a sabiendas del problema que esto causa al sector a medio y largo plazo.

Aboli Santos, Capitán de la Marina Mercante y Jefe de Personal de Flota del Grupo Boluda, en una ponencia sobre “Causas y consecuencias de la escasez de marinos mercantes en el mercado laboral”, durante unas jornadas organizadas por BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*) el 28 de noviembre de 2007, destacó como posible causa de esta escasez de profesionales y de vocaciones:

"La 'hostilidad' de la Administración y los medios de comunicación hacia el marino:

- Los medios de comunicación y la administración han contribuido a deteriorar la imagen pública de la profesión.
- Casi en todo accidente se producirá un derrame con la consiguiente contaminación del medio marino.

- Con la legislación actual, ello puede traer como consecuencia el enjuiciamiento del Capitán y posiblemente algún Oficial, con penas de multa y en algunos casos encarcelamiento.
- El tratamiento de los medios, criminalizando a las tripulaciones, hace desaparecer muchas de las posibles vocaciones.

Si eso sucede en un país de derecho, como España, ¿qué podrá suceder en un país donde los derechos individuales no sean respetados de la misma forma?"

En las mismas jornadas Carlier, Director General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), ofreció otra ponencia bajo el título "¿Cómo fomentar más vocaciones marítimas en los jóvenes europeos? Problemática, consecuencias y posibles soluciones a la actual escasez de jóvenes profesionales", donde apunta, entre otras causas de esta escasez de marinos jóvenes:

- Modificación de la capacidad adquisitiva y la escala de prioridades de la juventud en los países desarrollados.
- Disponibilidad de medios para viajar y conocer otros países como estudiantes (Erasmus) o simples turistas.
- Menos aprecio de estudios y profesiones que exijan un esfuerzo superior.
- Imagen poco atractiva de la marina mercante en los medios de comunicación.
- Complejidad creciente de la carrera profesional del marino (convalidaciones periódicas).
- Dureza creciente de la vida a bordo.

Aun sabiendo que sólo es un artículo periodístico de opinión en una revista generalista (pero un buen reflejo de lo que sienten los profesionales de la mar ante ciertos hechos), me permito traer a estas páginas algunos párrafos de un artículo del popular periodista y escritor, Arturo Pérez-Reverte, quien por su afición a la mar suele tratar a menudo temas marítimos en sus colaboraciones en medios, publicado en su columna semanal "Patente de corso" en el número 1.012 de la revista XL Semanal (marzo de 2007)<sup>14</sup>, escrito tras un incidente menor de un buque mercante en aguas españolas bajo el título "Esos barcos criminales, etcétera":

(...) seguimos sin aprender, sobre siniestros marítimos, una puñetera mierda. (...) El problema es que Marina Mercante no está en manos de marinos: los tienen ahí para coger el teléfono, y no para opinar. Y cuando opinan, es para decir lo que su director general o la ministra quieren oír.

Se trata de cobardía política, como de costumbre. Eso convierte cada incidente naval en un espectáculo y un disparate: nadie cuenta las cosas como son. Nadie dice que el tráfico mercante en la costa gallega pasa a 40 millas de ésta, pero que los mismos barcos navegan frente a Ouessant, en Francia, a 15 o 20 millas, y por el Canal de la Mancha a menos de una milla del cabo Gris Nez. Nadie dice tampoco que en España, pese a recibir por mar, como el resto del mundo, el noventa por ciento de los productos necesarios para la vida diaria, los intereses marítimos no existen, los armadores han sido criminalizados hasta el insulto, todo barco mercante se asocia con la palabra pirata, y al menor incidente, los políticos y la prensa entran a saco. (...)

---

<sup>14</sup> Disponible en <http://www.perezreverte.com/articulo/patentes-corso/138/esos-barcos-criminales-etcetera/>

Un ejemplo de nuestra hipocresía son los petroleros. Las grandes compañías controlan la extracción y poseen refinerías y gasolineras, pero del transporte se lavan las manos. Sus flotas han desaparecido por tener mala prensa, y ahora es el armador griego Kútrides Tiñálpides, o como se llame, quien se come el marrón. Y así, cada buque, petrolero o no, arrastra una leyenda siniestra, abucheado por quienes se benefician pero no quieren saber nada. Un caso elocuente es el del Sierra Nava. Ese barco pertenece a la Marítima del Norte, naviera seria que siempre luchó por mantener el pabellón español en sus barcos, hasta que por falta de apoyo no tuvo más remedio que abanderarlos en Panamá, como todo cristo. Y resulta que el Sierra Nava, fondeando en Algeciras donde le indicó la autoridad portuaria, garreó con temporal de Levante –cosa que les pasa a los barcos de vez en cuando–, yéndose a la costa con un vertido de gasóleo ni de lejos equiparable al crudo del Prestige. En cualquier caso, para establecer responsabilidades están los tribunales. Sin embargo, antes de investigarse nada, cuando llegó allí la ministra Álvarez –que de barcos no tiene ni puta idea, pero iba rodeada de periodistas–, lo primero que dijo fue que a los armadores del Sierra Nava les caían 600.000 mortadelos de multa y otros tantos de fianza, por la patilla. Eso antes de que nadie investigara lo ocurrido, para tapan la boca al personal, y por si acaso. Porque en España, todo barco, sin distinguir entre un armador honorable o cualquier desaprensivo que mueva chatarra flotante, es sospechoso sólo por estar a flote. Su capitán, culpable fácil. Y su armador, pirata malvado o primo que paga.

Consciente de la importancia de atraer profesionales a la industria marítima, en noviembre de 2008, la International Maritime Organization (IMO) puso en marcha una campaña para atraer profesionales a la industria marítima bajo el

nombre de "Go to sea!" ("¡Hazte a la mar!")<sup>15</sup>. En esta campaña, entre las recomendaciones para la industria marítima, indica lo siguiente:

Acciones recomendadas: Industria.

Mejorar la imagen del sector marítimo en general y promover la profesión de marino mercante.

Debería promoverse la actividad del marino mercante en la industria marítima como carrera profesional.

Mejorar las condiciones del servicio profesional.

Ayudar a mantener los centros de instrucción.

Explorar las posibilidades de reciclaje de otros profesionales de industrias relacionadas (pesca, industria naval, etc.).

Animar a las mujeres a trabajar en puestos en la marina mercante.

Si vamos a los EE.UU., como ejemplo de que en todas partes del mundo se da en cierta medida el mismo problema, encontramos en la web del United States Coast Guard en otoño de 2008, una colaboración de Fr. Sinclair Oubre<sup>16</sup>, Presidente del Apostolado del mar de los EE.UU. sobre la formación de marinos y su futuro. En su artículo termina diciendo:

"La percepción pública afectará tremendamente a los futuros reclutamientos y a la retención. Cuanto mejor sea la percepción pública de la marina mercante más fácil será el reclutamiento y

---

<sup>15</sup> Disponible en: <http://www.imo.org/ourwork/humanelement/gotosea/Pages/Default.aspx>

<sup>16</sup> Accesible en: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

serán mejores los candidatos. Sabremos que la percepción pública de la marina mercante habrá cambiado cuando el hombre de la calle comience a pensar que los términos 'tripulación de avión' y 'tripulación de buque' expresen el mismo nivel de profesionalismo, educación, habilidades y entrenamiento."

Volviendo a la revista "Recalada", en el número 114<sup>17</sup> (agosto de 2009) hay un artículo traducido del capitán Ashoke K. Bansal con el título "Tripulaciones: crisis a nivel mundial" y en él, hablando de la falta de marinos, escribe:

"Un crudo contraste entre los marinos y otros profesionales que ostentan posiciones de similar nivel de responsabilidad se puede observar en el diferente tratamiento que recibe cualquier capitán y su tripulación en contraposición al que obtuvieron el comandante y el copiloto del avión de la British Airways que recientemente se accidentó al aterrizar en Heathrow.

Ambas tripulaciones evitaron desastres considerablemente mayores gracias a su preparación, experiencia, consumada profesionalidad y dedicación. Sin embargo, los aviadores recibieron un tratamiento inequívocamente adulador, mientras sobre los infortunados marinos caía el estigma de la culpabilidad y la persecución legal."

Salazar López, profesor investigador de la Universidad del Mar, en un artículo sobre las Banderas de Conveniencia y el Medio Ambiente publicado en

---

<sup>17</sup> Bansal, Ashoke K., "Tripulaciones: crisis a nivel mundial", revista "Recalada", nº 114, página 18 agosto 2009, editada por la Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante.

la Revista de Estudios Marítimos y Sociales en septiembre de 2009<sup>18</sup>, nos dice sobre el tema de la criminalización de los marinos:

“Contra el telón de fondo de una industria, en la que los propietarios de buques deficientes tratan de evadir su responsabilidad utilizando compañías ficticias y velos corporativos para desaparecer sin rastro, las probabilidades están en contra del marino inocente. (...)

En general, una actividad criminal requiere intención y conocimiento del delito. Sin embargo, las nuevas disposiciones del proyecto de directiva de la Unión Europea son más exigentes en la penalización de cualquier contaminación accidental.

Aunque en aquellos casos en que los marinos han perpetrado delitos de manera consciente e intencional, deberían ser procesados, no todos los casos son diáfanos y, a veces, los marinos se encuentran en circunstancias de inmensa presión para no cumplir con la ley o en las que su capacidad para detener una actividad ilegal es limitada. Las opciones son infringir la ley o perder su puesto de trabajo. En dichos casos, las circunstancias podrían ser factores mitigantes a la hora de adoptar decisiones sobre procesamiento o sentencia.

Con lo anterior encontramos que los marinos están permanentemente expuestos a riesgos de salud, integridad física, privación de la libertad y profesional. Esto ha causado una baja significativa del personal interesado en laborar a bordo de buques, este escenario es grave, cuando hablamos de que el 90% del Comercio Mundial se mueve a través de buques, por esta razón la OMI se ha propuesto ahora encontrar una solución a

---

<sup>18</sup> Disponible en: <http://estudiosmaritimos.wordpress.com/2009/09/12/banderas-de-conveniencia-y-el-medio-ambiente/>



este problema, en colaboración con la OIT, a través de directrices apropiadas para el trato justo de la gente de mar en dichas situaciones.

El número mundial de marinos que prestan su trabajo a la industria del transporte marítimo deben ser comparables a las establecidas en otras industrias, por ejemplo, la aviación; esto se desarrollará cuando se tome en cuenta el impacto de la calidad de la mano de obra del transporte marítimo sobre la seguridad en el mar y la protección del medio marino”.

En el año 2010, declarado "Año de la gente de mar", en el Acta final de la "Conferencia de las partes en el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar", conocido como la Conferencia de Manila de 2010, organizada por la Organización Marítima Internacional (OMI, IMO en inglés)<sup>19</sup>, se dice expresamente en su Resolución nº 12, sobre "Captación de nuevos marinos y retención de la gente de mar en la profesión de marino":

"LA CONFERENCIA DE MANILA DE 2010, HABIENDO ADOPTADO las enmiendas de Manila al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, y al Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar, en su forma enmendada (el Convenio y el Código de Formación),  
CONSCIENTE de que más del 90 % del comercio mundial se transporta por mar y que el sector del transporte marítimo opera de forma segura, protegida, eficiente y ambientalmente racional,

---

<sup>19</sup> Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>

RECONOCIENDO el servicio esencial que la gente de mar presta al transporte marítimo, un sector que contribuye considerablemente al desarrollo y la prosperidad sostenibles a escala mundial,

RECONOCIENDO TAMBIÉN la necesidad de confiar los buques actuales, que cada vez son más complejos, a marinos competentes en todos los aspectos para manejarlos de forma segura, protegida, eficiente y ambientalmente racional,

RECONOCIENDO ADEMÁS que la adopción de leyes y prácticas discriminatorias puede disuadir a la gente joven de ingresar en la profesión de marino y a la gente de mar de seguir en ella,

TOMANDO NOTA con preocupación de la escasez notificada y prevista de oficiales cualificados para tripular y gobernar los buques de manera eficaz,

TOMANDO NOTA TAMBIÉN con agradecimiento de la campaña "¡Hazte a la mar!", lanzada en noviembre de 2008 por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, en colaboración con la Organización Internacional del Trabajo, BIMCO, la Cámara Naviera Internacional, la Federación Naviera Internacional, INTERCARGO, INTERTANKO y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte,

VALORANDO los esfuerzos generales del sector del transporte marítimo para atraer a los jóvenes hacia una carrera profesional en el mar,

RECOMIENDA que las Administraciones, las compañías navieras, las organizaciones de propietarios de buques, de gestores navales y de gente de mar y otras entidades interesadas hagan

todo lo posible para atraer a los jóvenes hacia una carrera profesional en el mar y retener a la gente de mar en el sector:

.1 creando una percepción pública del sector marítimo más favorable, especialmente entre los jóvenes;

.2 fomentando una mayor concienciación y conocimiento entre los jóvenes de las oportunidades que ofrece una carrera profesional en el mar;

.3 mejorando la calidad de vida en el mar haciendo que se asemeje más a las alternativas profesionales en tierra y proporcionando más medios a bordo de los buques, como el acceso a Internet;

.4 alentando a todos los oficiales que presten servicio a bordo de sus buques a que participen activamente en la formación y tutoría del personal novel durante su periodo de servicio a bordo;

.5 fomentando que en los buques nuevos se habiliten espacios de alojamiento adecuados para los alumnos; y

.6 adoptando todas las medidas pertinentes para inculcar el orgullo de la profesión de marino y favorecer la creación de una cultura de la seguridad y la conciencia medioambiental entre todas las personas que presten servicio a bordo de sus buques."

El mismo año 2010, en el número de enero de la revista "Seaways", que edita mensualmente la organización inglesa "The Nautical Institute"<sup>20</sup> se publicaron los resultados obtenidos tras un taller de tres días, en el que colaboraron la ITF

---

<sup>20</sup> <http://www.nautinst.org/>

e Intertanko<sup>21</sup>, en el que participaron 20 marinos jóvenes y que tuvo como principal objetivo conocer los puntos de vista de los jóvenes oficiales.

Entre estos resultados, y en lo referente a la imagen de la profesión, se citan los siguientes:

A la pregunta “¿Recomendarían la carrera marítima a amigos y familiares?”, entre los que contestaron que no, dieron entre otras razones la de que “hay una publicidad negativa sobre el marino” y que “la gente de tierra tiene una opinión desfasada de lo que son los marinos hoy”.

Entre los puntos de preocupación por los que no la consideran una profesión para toda la vida citan, entre otros, “la criminalización de los marinos” y “la mala imagen del marino en la industria marítima”.

Sobre la criminalización de los marinos, existe entre los participantes en el Taller de un “temor a ser indebidamente culpado y castigado en casos de accidentes que produzcan daños al medio ambiente”.

Finalmente, preguntados sobre la imagen del marino señalaron que “la gente no conoce o tiene una idea atrasada de lo que es la profesión y vida del marino”, “los pilotos de aviones tienen imagen de héroes, pero los de la mar la tienen de delincuentes” y “los estados y las empresas deberían invertir para promover una imagen positiva del marino”.

Un resumen de este artículo de la revista “Seaways” se publicó en el número 117 (febrero de 2010) de la revista “Recalada”, añadiendo al final del mismo:

---

<sup>21</sup> Federación internacional de los trabajadores del mar y la Asociación de navieras propietarias de buques petroleros.

“Los marinos jóvenes han mostrado tener percepciones muy similares a las reiteradamente expresadas por los veteranos. No se ven saltos generacionales, lo que puede ser confortante pero también preocupante”.

En abril de 2012, en Bilbao, se celebró el I Congreso de Grandes Accidentes Marítimos, organizado por la Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante, Uniport y la Universidad del País Vasco. En este congreso se presentaron tres ponencias que trataban el tema de la criminalización del marino.

Una de ellas, presentada por el abogado maritimista José María Ruiz Soroa y el capitán y periodista Juan Zamora Terrés, bajo el título "Urquiola, Aegean Sea, Prestige: un patrón de irresponsabilidad", trató el tema de la responsabilidad en los casos de estos tres naufragios de petroleros ocurridos en las costas gallegas y entre otras cosas la ponencia:

"...pretende partir de los hechos acaecidos en tres grandes siniestros marítimos ocurridos en las costas españolas ('Urquiola' 1976; 'Aegean Sea', 1992 y 'Prestige', 2002) para poner de relieve cómo en todos ellos concurrió como causa principal un defectuoso funcionamiento de los órganos competentes de la Administración Marítima encargada, precisamente, de la seguridad de la navegación. En cada caso concretaremos cuáles fueron los fallos determinantes del siniestro.

Arrancando de esta constatación básica, la ponencia explora el patrón recurrente de comportamiento que ha adoptado la Administración Marítima para esquivar su responsabilidad e impedir que el sistema administrativo y judicial la identifiquen como principal responsable. Este patrón incluye los siguientes comportamientos típicos:

1) Imputación y focalización de culpas sobre el personal embarcado. Criminalización de los marinos y utilización de los procesos penales como método de desviar la atención e introducir en su resolución a órganos relativamente inexpertos y dóciles.

2) Intoxicación masiva de una opinión pública poco preparada y muy dispuesta a aceptar cualquier explicación que pinte el entramado marítimo con simplezas del cine de piratas.

En los tres casos, los medios de comunicación fueron sometidos a una sistemática manipulación. Se filtran a la opinión pública los detalles debidamente manipulados que culpabilicen a los armadores y a los marinos. De esta forma los medios difundieron de forma reiterada que el capitán del 'Urquiola' era un profesional negligente, que el capitán del 'Aegean Sea' era un salteador nocturno de puertos y que el capitán del 'Prestige' era una pirata que no reconocía la autoridad del gobierno español."<sup>22</sup>

La ponencia añade, además, sobre la manipulación de los medios:

"La técnica no tiene secreto alguno. Se trata de filtrar a la opinión pública los detalles debidamente manipulados que culpabilicen a los armadores y a los marinos. En el 'Urquiola' se ocultaron y falsearon los títulos profesionales y la experiencia de los técnicos

---

<sup>22</sup> Este recuerda mucho a las 10 estrategias de la manipulación mediática de Sylvain Timsit (<http://www.syti.net/Manipulations.html>) que son: 1.- La estrategia de la distracción, 2.- Crear problemas, después ofrecer soluciones, 3.- La estrategia de la gradualidad, 4.- La estrategia de diferir, 5.- Dirigirse al público como criaturas de poca edad, 6.- Utilizar el aspecto emocional más que la reflexión, 7.- Mantener al público en la ignorancia y la mediocridad, 8.- Estimular al público a ser complacientes con la mediocridad, 9.- Reforzar la autculpabilidad, y 10.- Conocer a los individuos mejor de lo que ellos mismos se conocen.

de a bordo. No se les creyó ni se tuvo en cuenta su opinión cuando informaron de que habían tocado fondo. En su informe, el instructor les atribuye una infame retahíla de adjetivos, con la finalidad de borrar en ellos cualquier atisbo de profesionalidad. En el 'Aegean Sea' se filtró la versión de un capitán delincuente que había intentado entrar de noche en el puerto de A Coruña, sin avisar y sin práctico a bordo. El caso del 'Prestige' ha sido aún más sangrante. A la acusación de desobediencia a la autoridad, basada en una artera traducción de las palabras del capitán en una conversación con Salvamento Marítimo, hay que añadir el goteo constante de la palabra pirata referida a la bandera del barco y por extensión al capitán. Incontables y denodados fueron los esfuerzos de la propaganda oficial para justificar la decisión de alejar el buque y velar y/o distorsionar las diferentes alternativas a esa decisión."

La segunda ponencia sobre este tema presentada en el mismo Congreso se tituló "El trato justo a la gente de mar en la investigación de siniestros marítimos", y su autor, Jaime Rodrigo de Larrucea, Profesor de Derecho Marítimo en la Universidad Politécnica de Cataluña y presidente de la sección de Derecho Marítimo del Colegio de Abogados de Barcelona, señaló que:

"La preocupación sobre la cuestión parte de una serie de siniestros como el ERIKA, TASMAN SPIRIT o PRESTIGE, donde las tripulaciones y de manera particular los capitanes se han visto involucrados en procedimientos criminales, sin una vinculación clara de responsabilidad penal."

Y para terminar con este Congreso, menciono aquí la ponencia presentada por Javier del Corte López, Abogado especializado en Derecho Marítimo en Garrigues, con el tema "La tendencia hacia la criminalización de los marinos".

En la misma expone:

"Existe cierta inquietud no sólo en el ámbito profesional de la marina mercante, sino también en diferentes círculos jurídicos, sobre lo que parece una creciente tendencia a imponer sanciones de carácter penal a los marinos que se ven involucrados en accidentes, criminalizando la conducta de los profesionales del mar.

El espíritu de la actual legislación marítima internacional, y en concreto del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sigue siendo el de evitar que el marino sea objeto de penas que impliquen la privación de libertad por las consecuencias de hechos accidentales ocurridos fuera del mar territorial, si bien recientes modificaciones legislativas y las actuaciones de las autoridades marítimas y judiciales de diversos Estados en diferentes accidentes marítimos parecen confirmar esa tendencia a la criminalización de la figura del marino por actos accidentales.

Por otro lado, no puede desconocerse que a menudo los accidentes marítimos y sus consecuencias de diversa índole (humanas, medioambientales...) generan gran alarma social en la opinión pública y que los Estados tienen el deber de proteger diversos bienes jurídicos que pueden verse afectados en dichos siniestros marítimos, así como que la legislación penal de los Estados prevé -en no pocas ocasiones- la responsabilidad penal por imprudencia grave."



Volviendo al ámbito internacional, el Capitán de la Marina Mercante de Singapur, Sahil Puri, llevó a cabo en 2012 un proyecto de investigación sobre la criminalización de los marinos mediante encuestas a más de 300 marinos de todo el mundo<sup>23</sup>.

Ante la afirmación: “Creo que los incidentes de criminalización de los marinos han afectado a la imagen del sector como una opción profesional lucrativa”, el 73% de los encuestados se mostraron “de acuerdo” o “muy de acuerdo” con la misma.

Por último, quiero citar aquí un artículo que Juan Zamora Terrés<sup>24</sup>, Capitán de la Marina Mercante, Doctor en náutica, periodista y abogado, tras el accidente del Costa Concordia escribió el 15 de enero de 2012 en Vozpopuli.com bajo el título de "No tiren contra el capitán Schettino" sobre la criminalización de los marinos:

"(...) Los marinos han de soportar que tras una desgracia, se detenga sin contemplaciones a los capitanes, solos o en compañía de otros oficiales. Una detención exprés, antes de conocer no ya las causas del accidente, sino ni siquiera la película elemental de los hechos. Así fue en el caso del Aegean Sea, del Erika, posteriormente del Prestige y ahora del Costa Concordia.

Al capitán Francesco Schettino le han montado en unas pocas horas una campaña difamatoria de órdago que recuerda la que le montaron al capitán Mangouras con aquella mentira de que había desobedecido a las autoridades. Le acusan de haber hundido el buque, de haber abandonado el mando y le mantienen detenido con la grotesca excusa de evitar su fuga.

---

<sup>23</sup> [http://www.slideshare.net/sahilpuri\\_79/criminalization-of-seafarers](http://www.slideshare.net/sahilpuri_79/criminalization-of-seafarers), proyecto de investigación sobre “Criminalización de los marinos” por el Capitán Sahil Puri

<sup>24</sup> Disponible en <http://vozpopuli.com/blogs/151-juan-zamora-no-tiren-contra-el-capitan-schettino>

Disparar contra los capitanes antes de preguntar y antes de saber lo que ha pasado se ha convertido ya en una costumbre. A todos los poderes les va bien que el capitán aparezca como el chivo expiatorio del accidente. A la empresa, porque aleja de sí casi todas las sospechas; a las autoridades marítimas porque de esta forma evitan preguntas incómodas sobre la operación de salvamento y la eficacia de los controles administrativos previos que sufren los buques; a los políticos, en fin, porque la detención del capitán, cabeza de turco, apacigua el furor mediático y calma a la opinión pública. Ha habido un accidente, pero el culpable ya está a buen recaudo. Un culpable indefenso, por el que nadie moverá un dedo. Una felonía.

(...) En estos momentos, el organismo de investigación de siniestros marítimos del coastguard italiano ya se ha puesto en marcha para analizar el suceso, aclarar sus causas y proponer las mejoras técnicas y legales que eviten un accidente similar en el futuro. Hasta que esa investigación, que puede discurrir en paralelo con una eventual investigación judicial, haya concluido lo lógico es tratar de recuperar a los pasajeros y tripulantes y cuidar la salud de los principales responsables del buque, capitán, jefe de máquinas y primer oficial, sin duda anímicamente destrozados por la desgracia.

Si de las investigaciones se desprende de manera inequívoca un comportamiento poco ejemplar del capitán y de la tripulación, procédase contra ellos de acuerdo con la ley. Pero mientras tanto, por el amor de Dios dejad de difamar al capitán Schettino."

## **HIPÓTESIS Y OBJETIVOS.-**



### 3. HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

Hemos visto en el apartado anterior sobre el estado de la cuestión que muchas voces provenientes de diferentes partes del mundo relacionadas con el sector marítimo y con la profesión de marino mercante hablan de la criminalización de la profesión, sobre todo en caso de accidentes de petroleros con daños al medio ambiente, y de que esto inevitablemente produce una mala imagen en los medios de comunicación sobre los marinos, lo cual influye negativamente en que muchos jóvenes no tengan esta profesión como una de sus posibilidades a la hora de elegir sus estudios universitarios.

Es, precisamente, ésta la hipótesis principal que se pretende demostrar en esta tesis: ¿es mala, como se dice, la imagen que se da en los medios de comunicación sobre la profesión de marino mercante o no?

Como es imposible en un trabajo como éste analizar todos los medios de comunicación del mundo, voy a acotar la hipótesis principal de esta manera: demostrar si es en verdad mala la imagen de los marinos mercantes, en concreto de los capitanes, en los medios de comunicación impresos españoles generalistas en los casos de accidentes de petroleros, ya que, por desgracia, al margen de las noticias publicadas sobre accidentes marítimos, pocas son las informaciones que se dan en los medios generalistas de los marinos y del sector de la marina mercante.

Para ello he desarrollado un método de toma de datos y de análisis que se explica en el capítulo 6, Metodología.

Con este método también podremos analizar otras hipótesis secundarias, como si los periodistas que tratan este tipo de noticias están o no preparados para abordarlas con los suficientes conocimientos para hacerlo objetivamente, si se destacan estas noticias por encima de lo que podría esperarse, y si se tratan con objetividad.

Una vez analizadas los textos periodísticos seleccionados, y siguiendo la metodología establecida, intentaré llegar a unas conclusiones que ratifiquen o no la hipótesis principal y las secundarias.

### **Objetivos de la investigación**

Entre los objetivos que pretendo lograr con la elaboración de esta Tesis, están los siguientes:

1. Contribuir al conocimiento de la realidad sobre la imagen de los marinos en los medios, que como hemos visto es algo que preocupa mucho al sector.
2. Comprobar si es cierto que la criminalización legal que se da a nivel mundial de los marinos contribuye a crear una imagen negativa de éstos o no.
3. Ofrecer un instrumento de trabajo para que los profesionales del sector, las asociaciones y las empresas puedan usar para implementar las medidas que crean oportunas para la mejora, en su caso, de la imagen de los marinos y del sector.

Por lo tanto, y resumiendo las hipótesis partimos de:

Hipótesis principal:

- La imagen de los marinos en los medios de comunicación es negativa, ya que la criminalización y el desconocimiento de la profesión por parte del público en general lo favorecen.

Hipótesis secundarias:

1. Casi siempre que se habla en los medios de los marinos es cuando hay malas noticias.
2. Las malas noticias que hablan de temas de marina mercante se publican de forma muy destacada.
3. En la información sobre estas malas noticias, se presta más atención desde los medios a los aspectos negativos de estos hechos que a los positivos que pudiera haber.
4. El lenguaje utilizado tiene un componente negativo.
5. Los periodistas pocas veces son conocedores del sector y eso contribuye a que sus informaciones no sean muy objetivas.





**EL PAPEL DE LOS MEDIOS DE  
COMUNICACIÓN EN LA CREACIÓN  
DE LA IMAGEN.-**



## 4. EL PAPEL DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN EN LA CREACIÓN DE UNA IMAGEN

### La sociedad de la comunicación masiva

En la sociedad en la que vivimos no hay nadie que dude de la importancia de los medios de comunicación de masas (prensa, radio, televisión, Internet, etc.) como uno de los rasgos que caracterizan nuestra vida. Sin estos medios de comunicación la sociedad sería muy diferente, ya que ellos marcan la llamada "sociedad de la información", sin la cual incluso las democracias modernas serían muy diferentes.

Nuestra forma de vida es casi impensable sin los medios. Hoy, la cantidad de información relevante para nosotros es tan grande que realmente somos incapaces no ya de asimilarla, sino incluso de obtenerla por nuestros propios medios, y necesitamos a los *mass media* para que obtengan, filtren y traduzcan toda esta información de forma que la tengamos a nuestro alcance y podamos comprenderla, aunque sea de manera somera y superficial.

Tras la revolución del neolítico y el establecimiento de la agricultura que propicio el sedentarismo y la formación de ciudades y civilizaciones, vino la revolución industrial y el perfeccionamiento de la tecnología al servicio de la humanidad. Pues bien, se puede decir que con la aparición de nuevos sistemas de comunicación a distancia (telegrafía sin hilos, radio, etc.) y el establecimiento de los medios de comunicación sociales o de masas se dio una nueva revolución en la historia del ser humano que es la revolución de la comunicación.

Esta revolución ha llevado al periodismo de ser lo que en el Diccionario de la Real Academia Española de la lengua se define como "captación y tratamiento, escrito, oral, visual o gráfico, de la información en cualquiera de sus formas y variedades", a ser un verdadero cuarto poder, que tras el legislativo, el ejecutivo y el judicial permite, en cierta manera, un control por parte de todo el público en general de lo que pasa en el mundo.

El poder del periodismo va más allá de la mera intermediación entre lo que ocurre (y sus protagonistas) y el público (la sociedad), sino que tiene un peso muchas veces decisivo en las decisiones que los demás poderes toman. Esto se ve claramente cuando los políticos y los jueces toman decisiones sobre algunos temas basándose en la "alarma social", alarma que en muchos casos no sería tal si los medios de comunicación hubiesen dedicado menos atención a ese tema<sup>25</sup>.

Está claro que el impacto del trabajo periodístico de los profesionales de los medios en la sociedad en su conjunto no es nada despreciable y en buena medida influye en la percepción que tenemos de la cultura, la democracia, la educación, la formación de las personas, etc.

Se puede discutir si los medios crean esta opinión pública o si sólo la reflejan y la confirman. Seguramente será una mezcla de seguimiento de la opinión del público y afianzamiento y formación de esa opinión. Lo que parece indudable es que los medios mantienen una relación interactiva entre lo que publican y lo que la gente piensa.

Los medios colaboran en el conocimiento social, esto es, en la formación de una identidad común de la sociedad en la que operan. Ayudan a la socialización, mediante la utilización de un lenguaje común o la propagación de hábitos y modelos de conducta. Y también coadyuvan a la formación de actitudes, creación de estereotipos o prejuicios, e influyen en la sociedad mediante una persuasión inconsciente o conscientemente.

Desde hace décadas hay un gran interés desde la psicología social por este tema de la influencia de los medios en la formación de opinión. Florencio Jiménez Burillo (Jiménez Burillo, 1981) ya comentaba la necesidad de un estudio por parte de la psicología social sobre los medios de comunicación.

Y es que es imposible obviar la labor mediadora de los medios, de los periodistas, entre la realidad y el público. En primer lugar porque dada la cada vez mayor cantidad de información, una persona por si sola no tendría acceso a

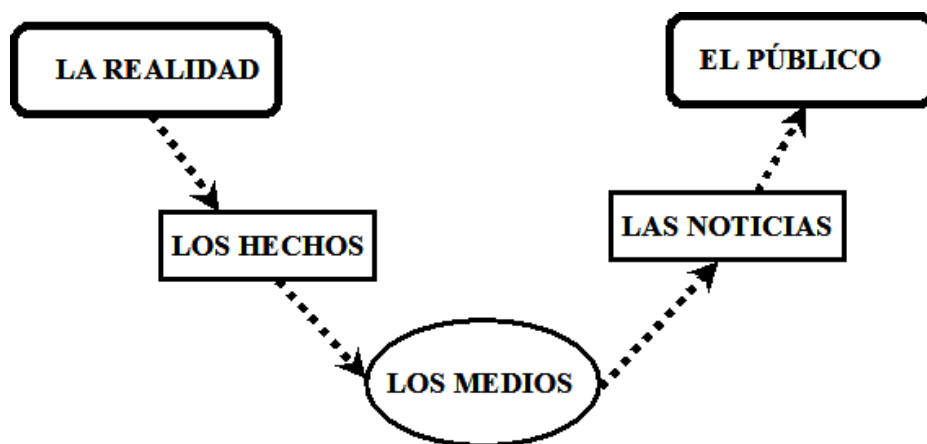
---

<sup>25</sup> Incluso a veces esa alarma social solo es impulsada por un único medio, con algún interés en el tema, mientras desde los otros medios no se dedica apenas espacio.

la realidad del mundo más allá de lo que ocurre dentro de su círculo familiar y de conocidos dentro de su barrio o de su pueblo. Y además, incluso en el hipotético caso de que pudiera acceder por sí misma a la información que la realidad mundial en todos los ámbitos provoca, sería imposible que tuviera conocimientos de todos estos ámbitos (política, economía, tecnología, ciencia, etc.) como para descifrar la información y saber qué significa realmente y qué supone para su vida diaria.

Por ello, la labor del periodista es esencial y cada vez más importante en nuestra sociedad, porque los periodistas tienen acceso a los lugares y a las personas que generan la información, y cuenta con las herramientas y el conocimiento para obtener la información y transformarla en textos periodísticos o en piezas de información entendibles y accesibles por casi todo el mundo.

Por tanto, el esquema de la comunicación de la realidad al público se puede decir que es algo así:



(Elaboración propia.)

La realidad es la que es y produce unos hechos. Los medios (los periodistas) deciden cuáles de estos hechos son los que interesan a su público y los transforman en noticias (textos periodísticos, piezas informativas, reportajes, entrevistas, etc.) que ponen a disposición del público que de esta forma tiene acceso a esos hechos y a la realidad del mundo.

## **Los medios de comunicación como generadores de imagen**

En nuestra sociedad actual, que como hemos visto se puede definir como sociedad de la información, los medios de comunicación son unos actores esenciales, voluntaria o involuntariamente, en la creación de la imagen que el público, la gente en general, tiene de una persona, una institución, un colectivo, una profesión, una empresa, un deporte, en fin, de casi todo lo que conforma nuestro mundo.

José Carlos Losada (Losada Díaz, 2002, 95-113) lo explica así refiriéndose a la imagen corporativa de una organización pero que es extensible a cualquier otro ámbito:

"La formación de la imagen es consecuencia de una recepción y asimilación individual, por cuanto se crea en la mente del individuo para luego ser convertida en conjuntos de creencias auspiciadas por un grupo más o menos homogéneo de personas - públicos- que comparten niveles similares de vinculación y expectativas con la organización".

A la hora de procesar toda la información que nos llega desde los medios y que, finalmente, nos hará formarnos una imagen de alguien o de algo, hay estudios que tratan de determinar el modo en el que esta información es transformada en una imagen en nuestro cerebro. Ubaldo Cuesta (Cuesta, 2000, 221), por ejemplo, señala la doble vía por la que procesamos la información que nos llega sobre cualquier realidad, una central y una periférica. Por la vía central, las personas emplean más tiempo en el análisis de los argumentos presentados, que dependerá del grado de conocimiento que tengamos sobre el campo en concreto, y por la segunda vía, más relacionada con el mundo de los medios, sobre todo audiovisuales, hay

menores niveles de esfuerzo cognitivo, lo que puede provocar que la información recibida se reduzca a lo anecdótico e incluso superficial.

Una vez que la información recibida se nos ha depositado en nuestro cerebro, en categorías más o menos completas según nuestras expectativas o necesidades, se van reorganizando en función de nuestros datos y nuestras experiencias e informaciones anteriores. Todo ello conforma un proceso que se desarrolla en tres fases: comprensión, aceptación y retención.

También Losada Díaz (Losada Díaz, 2002), "es una evidencia que los medios de comunicación (en su más amplio sentido) tienen una influencia real en las apreciaciones que de las organizaciones tiene los distintos públicos (...). En este sentido, es extendida la creencia de que los medios son los principales mediadores de la realidad para el conjunto de ciudadanos, y que gran parte de su imaginario tiene como base las informaciones publicadas en los medios, lo que convierte a éstos en potenciales generadores de imagen corporativa".

De la misma opinión es Carlos Sotelo (Sotelo, 2001, 92) cuando escribe: "Aunque la mejora de las condiciones económicas y sociales ha favorecido la instrucción de los ciudadanos, el conjunto de saberes que maneja el hombre o mujer medio de las sociedades democráticas se convierte en un repertorio de estereotipos que recibe a través de los medios de comunicación, y por la relación directa con miembros de la organización a la que pertenecen".

De todas formas esta importancia y relevancia de los medios en la formación de una imagen de un grupo o de un individuo, no significa que los medios sean la única fuente para la formación de una imagen.

Antonio Lucas Marín (Lucas, 1997, 135) resume en tres etapas cómo desde los estudios teóricos del poder de los medios en la creación de imagen a éstos se les ha ido otorgando una mayor o menor importancia:

- Etapa inicial (desde los años 30 del s. XX): creencia en los efectos directos de forma conductual.

- Etapa de madurez (a partir de los años 40 del s. XX): efectos limitados, sobre todo de forma afectiva y a corto plazo.
- Etapa actual (desde los años 70 del s. XX): confianza en los efectos poderosos y acumulativos de los medios de comunicación. En esta etapa la opinión generalizada se basa en la creencia en que los medios de comunicación provocan cambios en los conocimientos de sus audiencias, es decir, tienen efectos cognitivos, aunque reconocen que los cambios o efectos duraderos solo se producen a largo plazo. En la década de los 80 se desarrolló una corriente de estudios para analizar los procesos a través de los que la audiencia construye el significado desde la exposición a los medios de comunicación. Esta corriente sostiene que la interpretación de los mensajes está condicionada por los contextos de cada receptor y su conjunto de información previa.

Según escribe Losada Díaz, en el artículo citado:

"ha surgido un conjunto de estudios basados en un análisis eminentemente cuantitativo de las unidades informativas publicadas en la prensa con una consideración, casi exclusiva, a los elementos 'objetivos' de estas unidades (tamaño, ubicación, medio,...). En muchos de estos estudios, el análisis cualitativo no iba más allá de una calificación valorativa con respecto al tratamiento respecto a la institución (esto es, informaciones positivas, negativas y neutras). Si bien las características formales y la valoración aparentemente objetiva de las informaciones son útiles en la medición de la imagen (...), no son los elementos formales ni textuales los que con mayor incidencia repercuten en los niveles de imagen sino que son, muy al contrario, los elementos de carácter EXTRATEXTUAL definidos por los públicos



receptores, los que repercuten de forma clara en los atributos asignados".

Losada Díaz recuerda que toda unidad informativa tiene dos partes: la puramente textual y el contexto o unidad extratextual de interpretación sociocultural que forma parte del conocimiento de quien reciba la información. El contexto, explica, es el que confiere a los textos una incidencia diferente en cada receptor.

También Garzón y Seoane (Garzón y Seoane, 1982) aseguran que el sujeto no actúa como un mero receptor pasivo cuando recibe información sobre el entorno, sino que la procesa según los contenidos previos que tiene.

Y Van Dijk, en el prólogo de la obra conjunta de Pinto y Gálvez (Pinto y Gálvez, 1996, 10) explican cómo el significado de la información que recibimos de un texto sigue varias vías que son:

- a. Significado tal y como es expresado en el texto.
- b. Información derivada del modelo contextual.
- c. Información derivada de nuestro conocimiento general, socioculturalmente compartido.
- d. Información derivada de nuestras experiencias propias.

Para terminar, quiero apuntar aquí algo a lo que Losada Díaz da mucha importancia, como no puede ser de otra forma.

Ya que la mayor parte de la información y de la imagen que recibimos sobre cualquier grupo, persona o institución la recibimos a través de los medios de comunicación, los medios tienen una gran ventaja para ingresar con

éxito dentro de del contexto previo que maneja cada receptor. Y esta ventaja no es otra sino la credibilidad que tienen.

Según Losada Díaz, esta credibilidad de los medios es "fruto del acuerdo tácito por el cual se ha de creer que lo que se publica es verdad, y sin el cual perdería buena parte de su sentido cualquier actividad periodística".

En el "Libro de estilo" de El País<sup>26</sup>, en el Prólogo a la Tercera edición, Joaquín Estefanía, Director del periódico en 1990, escribe a propósito de la credibilidad:

"De vez en cuando, la prensa española ofrece ejemplos que demuestran cómo el periodismo puede ser puesto al servicio de intereses ajenos a los lectores; cómo se desarrollan a la luz pública campañas de opinión que responden a oscuras pugnas financieras o mercantiles; cómo a veces la caza y captura de ciudadanos se disfraza de periodismo de investigación. Convertir los medios de comunicación en armas del tráfico de influencias al servicio de intereses que no se declaran es una práctica de abuso que crece a la sombra de la libertad.(...)

La defensa de la libertad de expresión pasa por el establecimiento de mecanismos de transparencia en el ejercicio de esta profesión, a fin de no arruinar el único patrimonio de nuestro oficio: la credibilidad".

## **Especialización del periodismo**

Otro tema importante a la hora de comprender la formación de la imagen y la puesta a disposición del público la información actual es el proceso de especialización del periodismo que se ha visto en las últimas décadas.

---

<sup>26</sup> "Libro de Estilo", El País, 15ª Ed. 1990. Pág. 14.

Carlos Elías (Elías, 2002, 29-54), profesor de periodismo especializado en la Universidad Carlos III de Madrid, explica cómo no sirve que la ciencia, la economía, la medicina o las resoluciones judiciales avancen si sus contenidos no llegan a la población, lo que se complica cada vez más ya que la brecha entre estos avances, sobre todo los científicos y técnicos, y lo que la sociedad sabe de ellos cada vez se agranda más.

Para evitar este problema Elías apunta tres posibles soluciones. Dos son las clásicas: que los periodistas se especialicen cada vez más en algunas áreas o que los expertos conozcan las herramientas de la comunicación mediática; y un tercera sería la del emisor secundario, una persona con formación específica en un área (científica, técnica, jurídica, etc.) y que a la vez tenga conocimientos y habilidades de comunicación de forma que sea un puente entre los expertos que tienen la información y los periodistas que van a transformar esa información en un lenguaje periodístico que llegue al gran público.

Fernández del Moral y Esteve Ramírez (Fernández del Moral y Ramírez, 1993) sostienen que la manera más eficaz que tiene el periodismo de resolver una situación como la actual en la que existe un exceso de información cada vez más especializada es a través de la especialización del periodismo. Con ello se contrarrestarían los efectos perversos del nuevo superespecialismo que hace que tanto la sociedad como los expertos no sean capaces de contextualizar ni asumir los avances que continuamente se producen.

Para Elías, en el artículo citado, "el precursor del periodismo especializado ha sido el periodismo explicativo, que contextualiza y explica hechos noticiosos. Esta modalidad reconvertida en periodismo especializado ha salvado a la prensa de perecer ante la inmediatez de la radio y la televisión y (...) ha mejorado la imagen y el prestigio de una profesión que en muchas ocasiones se caracteriza por la frivolidad, la falta de rigor, el sensacionalismo o el desconocimiento de los temas que trata".

También M<sup>a</sup> Pilar Diezhandino Nieto (Diezhandino, 1997, 86) apunta que el periodismo debe especializarse para poder informar, en el verdadero sentido periodístico, del hecho noticioso: "Además de describir los hechos

básicos que permitan entender nuestro mundo y lo que los hechos significan, hay que indicar por qué son importantes, en qué contexto hay que situarlos, adónde nos conducen. Se dice a los lectores lo que sucedió, por qué sucedió, que significa lo que sucedió y qué es probable se suceda a continuación".

Por lo tanto, el periodismo especializado no es hablar de lo que ha sucedido o está sucediendo, sino explicar y analizar, de forma que el lector lo comprenda, qué significa ese suceso para el lector y qué puede ocurrir después. No se puede separar, por tanto, el periodismo especializado de un periodismo de opinión o interpretativo, pero con opiniones e interpretaciones basadas en un conocimiento bien fundado que el periodista debe poseer del área y del tema del que está informando, si no es así, sus opiniones no serán útiles para el lector, pues no aportarán nada. Y esto es así porque la sociedad, el lector de prensa, cada vez demanda con más avidez esa especialización que le haga comprender lo que le cuentan sobre lo que ha pasado.

Por su parte, Txema Ramírez de la Piscina (Ramírez de la Piscina, 1999, 268) dice que "la especialización ha sido una reordenación funcional y estructural del medio, producida por las nuevas exigencias de las audiencias y la creciente competitividad informativa: a mayor ampliación de los conocimientos informativos, mayor necesidad de los periodistas especializados".

### **Exceso de información**

Hoy día, la cantidad de información que una persona recibe a lo largo de su vida es infinitamente superior a la que puede asimilar y comprender. Se dice que una persona hoy recibe en un solo día más información que una persona de la Edad Media a lo largo de toda su vida. Y este dato es muy probable que sea cierto. Y por mucha preparación que una persona posea, es casi imposible que pueda llegar a comprender toda esta información, ya que los medios de comunicación actuales nos bombardean con noticias de todo tipo: sucesos; política local, nacional, internacional; economía; ciencia y tecnología; cultura;

deportes, etc. Como no se puede saber de todo lo suficiente como para alcanzar a aprehender lo que nos llega, concluyo que es imposible entender gran parte de lo que nos llega.

Sin ir al conocimiento científico o a cualquier conocimiento a los que una persona no puede llegar por la falta de tiempo y la especialización que se da normalmente en la formación académica actual, si nos limitamos a noticias de política, sociedad, etc. donde cualquier persona puede más o menos formarse una opinión propia, también se da este problema de no llegar a asimilar realmente lo que se escucha, se ve o se lee. El mismo ritmo al que se recibe la información impide en la mayoría de los casos reflexionar sobre el contenido de ésta. Cuando aún estamos pensando sobre una noticia, ya nos están informando de otra noticia de gran alcance. Y si a esto sumamos que no siempre los medios de comunicación son neutrales cuando deciden de qué informar, en qué orden, de qué hablar y de qué no hablar, en qué términos y qué importancia darle, esto nos debe hacer ser muy precavidos sobre el modo en el que debemos recibir la información.

Erich Fromm, en su célebre libro “El miedo a la libertad” (Fromm, 2006) nos habla de cómo se siente una persona ante la ingente cantidad de información que hay hoy en día y ante el modo cómo le llega:

“Otro modo de paralizar la capacidad de pensar críticamente lo hallamos en la destrucción de toda imagen estructurada del mundo. Los hechos pierden aquella calidad que poseen tan sólo en cuanto constituyen parte de una estructura total, y conservan únicamente un significado abstracto y cuantitativo; cada hecho no es otra cosa que ‘un hecho más’, y todo lo que importa es si sabemos más o menos. La radio, el cine y la prensa ejercen un efecto devastador a este respecto. La noticia del bombardeo de una ciudad y la muerte de centenares de personas es seguida o interrumpida, con todo descaro, por un anuncio de propaganda sobre jabón o vino. El mismo anunciador, con esa misma voz

sugestiva, insinuante y autoritaria, que acaba de emplear para convencernos de la seriedad de la situación política, trata ahora de influir sobre su público acerca del mérito de determinada marca de jabón, que ha pagado los gastos de las noticias radiales. (...) En nombre de la 'libertad' la vida pierde toda estructura, pues se la reduce a muchas piezas pequeñas, cada una separada de las demás, y desprovista de cualquier sentido de totalidad como un niño frente a un rompecabezas; con la diferencia de que mientras éste sabe lo que es una casa y puede reconocer sus partes en las piezas del juego, el adulto no alcanza a ver el significado del 'todo', cuyos fragmentos han llegado a sus manos. Se halla perplejo y asustado y tan sólo acierta a seguir mirando sus pequeñas piezas sin sentido."

No estaba muy equivocado el famoso psicoanalista cuando analizaba en los años 50 la actitud que las personas toman ante los medios de comunicación. Y sesenta años más tarde siguen estando vigentes sus reflexiones. Seguimos recibiendo piezas del rompecabezas, cada vez más piezas sueltas, pero el rompecabezas es cada vez mayor y no podemos llegar a reconocer la imagen que forman estas piezas.

Dominique Wolton, en su libro "Sobre la comunicación" (Wolton, 1999) dice acertadamente que "el poder del periodismo, que consiste en pasar de un acontecimiento a otro sin pararse nunca, se convierte aquí en un defecto".

Ante esto nos surge la pregunta: ¿cómo podemos prepararnos para asimilar el gran flujo de información que hay actualmente? Y a mí sólo se me ocurre una forma eficaz de prepararnos para no dejarnos llevar por los medios de comunicación y de poder mantener, aunque tan sólo sea a un nivel mínimo, una cierta visión global de lo que realmente pasa en el mundo. Y este método consiste en una preparación lo más amplia posible y un pensamiento crítico ante las fuentes y ante los contenidos.

De nuevo Dominique Wolton, en “Sobrevivir a Internet” (Wolton, 2000) nos ayuda:

“Hoy en día, el problema ya no es el acceso a un elevado número de informaciones, sino saber qué hacer con ella. La función crítica es más importante que la capacidad de acceso. (...) Cuantos más conocimientos accesibles existan en las redes, más necesario será desarrollar el espíritu crítico y revalorizar la función de la educación.”

El gran científico e intelectual americano, Carl Sagan, en el último libro que escribió antes de su fallecimiento, “El mundo y sus demonios” (Sagan, 1997, 448), nos señala el camino:

“El escepticismo tiene por función ser peligroso. Es un desafío a las instituciones establecidas. Si enseñamos a todo el mundo, incluyendo por ejemplo a los estudiantes de educación secundaria, unos hábitos de pensamiento escéptico, probablemente no limitarán su escepticismo a los ovnis, los anuncios de aspirinas y los profetas canalizados de 35 000 años. Quizá empezarán a hacer preguntas importantes sobre las instituciones económicas, sociales, políticas o religiosas. Quizás desafiarán las opiniones de los que están en el poder. ¿Dónde estaremos entonces?”

"La repetición de la información se convierte en confirmación de la información". Esta frase pertenece al periodista Ignacio Ramonet. Uno de los intelectuales más críticos con los *mass media* de hoy en día. Ya hemos visto antes cómo cada día que pasa el flujo de información que recibimos es mayor.

Pero, ¿esto significa que estamos más informados? Veamos de nuevo que dice Wolton al respecto en “Sobrevivir a Internet”:

“...se puede ser ignorante estando sobredocumentado. Lo más importante no reside en la información sino en la puesta en perspectiva respecto a conocimientos, a una educación. Si utilizara una metáfora, podría decir que la información es algo horizontal. Cuantos más datos horizontales tienes, más necesidad de bases tienes para ponerlos en perspectiva. La puesta en perspectiva de las informaciones ‘horizontales’ viene dada por la ‘verticalidad’ de las bases de la educación.”

Volvemos de nuevo a lo de antes: educación y pensamiento crítico. Hay gente con conocimientos suficientes como para que sea cierto que a mayor información más conocimiento, y otras muchas personas para los que a mayor información que tienen más desinformados están. Las conversaciones de estas personas giran habitualmente sobre los temas que los medios les proponen (dando validez a la teoría de la *agenda-setting*) pero, además, desde la perspectiva que éstos les señalan, sin reflexionar por ellos mismos. Han perdido, si es que alguna vez la han tenido, la capacidad de pensar diferente, de plantearse si hay un punto de vista distinto, de contrastar las informaciones.

Si hacemos caso al modelo del *Knowledge-gap* (diferencial de conocimientos) el mayor flujo de información es provechosamente recibido por los segmentos de población de estatus socioeconómico más alto. Y esto lleva a acentuar las diferencias de conocimiento entre los ricos y los pobres y hace que los ricos siempre controlen más fácilmente la sociedad (Tichenor, Donohue y Olien citados en Baquerín, 2007, 25-26):



“...en cuanto aumenta la penetración de los media de información en un sistema social, los segmentos de población con el estatus socioeconómico más alto tienen tendencia a adquirir la información más rápidamente que los estratos de nivel socioeconómico más bajo, así que el desnivel de conocimiento entre estos dos segmentos tiende a aumentar en lugar de disminuir. (...)

Los “ricos en información” tienen además mayores posibilidades de lograr gestionar los instrumentos y las tecnologías que permiten ponerse al abrigo del peligro de *overload* (exceso). En definitiva, tienen la posibilidad de disfrutar efectivamente de la cantidad aumentada de información, evitando de esta manera quedarse víctimas de la sobrecarga, y esto comporta una ventaja complementaria.”

Vemos, por tanto, que la exposición a los medios no nos proporciona automáticamente un mayor conocimiento de lo que pasa a nuestro alrededor en el mundo. Requiere de un esfuerzo por nuestra parte el procesar esa información y transformarla en conocimiento y en una opinión bien fundamentada.

### **Juicios paralelos**

Ya he mencionado al comienzo de este tema el peso de los medios en la creación de lo que se denomina “alarma social” con algunos temas, y quiero hacer aquí algún comentario sobre otro de los problemas que los medios de comunicación presentan al tratar acontecimientos y sucesos concretos que saltan de golpe a la palestra de la opinión pública vía los medios de comunicación, y este problema no es otro sino el del juicio paralelo que, puede que inevitablemente, se lleva a cabo en la sociedad y los propios medios.

Un crimen espeluznante, un escándalo llevado a cabo por algún famoso o un político, un presunto dopaje de algún deportista de primer nivel, un naufragio mediático. Todos estos sucesos tienen en común que el proceso legal que sigue a los hechos y que dilucidará las responsabilidades será muy lento (meses, o incluso años). Pero, mientras tanto, los medios deben informar sobre los hechos con los datos que van obteniendo (o que les van filtrando, como muchas veces ocurre) y con estas informaciones el público se va creando un esquema de lo que ha ocurrido.

Éste es un proceso normal, y como digo puede que hasta inevitable. Pero este juicio paralelo que sin las garantías legales se somete a los implicados, hace que de presuntos culpables pasen a ser, para la mayoría de la gente, culpables directamente. El principio legal y necesario para garantizar una justicia real de que todo el mundo es inocente hasta que se demuestre su inocencia existe para los jueces que han de juzgar el caso, pero no parece que los periodistas y el público deban prestarle mucha atención.

Se publican muchas noticias en torno a este tipo de sucesos en los que no se tiene en cuenta que los hechos no están probados, y no se tiene en la mayoría de los casos la precaución de introducir coletillas del tipo de "al parecer"<sup>27</sup> para dejar por lo menos claro al lector que son rumores y no hechos probados. Los rumores no son noticia y no deberían publicarse, pero si se publican que al menos el lector sepa que le están hablando de rumores.

Pero lo peor de todo es que cuando finalmente se llega a una sentencia firme del hecho o al final de una investigación definitiva, pocas veces los medios dedican el mismo espacio y dan la misma importancia a lo que según esta sentencia o esta investigación pasó realmente, sobre todo cuando esto no se corresponde a lo que se dijo en los primeros días, cuando las noticias abrían los informativos y copaban las primeras páginas.

---

<sup>27</sup> O alguna otra fórmula válida. A este respecto en el Libro de Estilo de El País, en la página 23, en el apartado de Tratamiento de la información se dice: "El periodista transmite a los lectores noticias comprobadas, y se abstiene de incluir en ellas sus opiniones personales. Cuando un hecho no haya sido verificado suficientemente, el redactor evitará en las noticias expresiones como 'al parecer', 'podría', 'no se descarta' o similares. Estas fórmulas solo sirven para añadir hechos no contrastados o rumores. En ese caso deberá aportar los datos ciertos que le inducen a creer que algo 'podría' ocurrir o que ha sucedido 'al parecer'".

Cualquier juicio paralelo es una injusticia, tanto si se habla de alguien que parece culpable y finalmente no lo es, como si se acusa a alguien que finalmente resulta ser tan culpable como parecía, ya que en el caso del juicio paralelo en la prensa y en la opinión pública nunca se pueden dar todas las condiciones de imparcialidad y de garantías como se dan en los juicios reales, con abogados, jueces, declaraciones juradas de testigos, declaraciones de todas las partes, etc.

Álvaro Delgado Truyols (Delgado, 2011), abogado, dice sobre este tema:

“En bastantes ocasiones, las informaciones iniciales con las que aparece a bombo y platillo la noticia en los medios se obtienen a través de auténticas violaciones del secreto del sumario, que están penadas por el artículo 466 del Código Penal, no pocas veces procedentes de los propios funcionarios encargados de la investigación o de otros profesionales vinculados a ella, y que al final, por su incomodidad, nadie quiere investigar. (...)”

Los hechos que se van narrando por capítulos en los medios, y que constituyen la trama principal del juicio periodístico paralelo, resultan provenir, casi siempre, de la versión de una sola de las partes en conflicto, normalmente la más interesada en airear la contienda o la más cercana ideológica o empresarialmente al medio en cuestión. Y ese interés de airear la contienda en los medios suele obedecer muchas veces a intereses espurios. Lo grave es que ese interés de airear la contienda ha afectado a veces al propio Ministerio Fiscal, que ha convertido a algún medio de comunicación en una especie de “portavoz” oficioso que va narrando por entregas todas sus actuaciones, creando una interdependencia muy peligrosa para el devenir del procedimiento y convirtiendo a quienes deberían ser anónimos funcionarios en una especie de corajudos Elliot Ness locales,

jaleados incesante y peligrosamente por los medios más afines.  
(...)

Los juicios paralelos, indiscutiblemente, condicionan el devenir del procedimiento judicial al que se refieren. Primero, porque el público se va formando una opinión sobre los protagonistas, Jueces y Fiscales incluidos, que viene absolutamente moldeada por las noticias parciales que se han ido publicando, y no por la totalidad de hechos o argumentos reales sobre los que se está sustanciando la contienda judicial. Y segundo porque la presión mediática acaba influyendo también sobre los propios profesionales de la Administración de Justicia, que se ven enormemente condicionados por la repercusión en los medios de las decisiones que van a tener que ir adoptando en cada fase del procedimiento, lo que les dificulta bastantes veces adoptarlas basándose únicamente en estrictos criterios legales o profesionales. (...)

Y, en definitiva, resulta la enorme e injusta paradoja de que la parte que se muestra más respetuosa con la Justicia, y que pretende dejar a los Tribunales hacer su trabajo sin generar interferencias mediáticas acaba siendo, de una manera u otra, la más perjudicada cuando su asunto se está aireando de forma parcial y malintencionada por la parte contraria, causándole unos perjuicios que, sea cual sea el resultado final del procedimiento judicial -lo que a veces parece no importar demasiado a muchos medios de comunicación- pueden ser ya irreparables.”

Por supuesto, en nuestros tiempos y en los países democráticos los tribunales tienen que ser transparentes y accesibles a los medios. Pero ¿tienen los medios derecho u obligación de publicar toda la información a la que tienen acceso por vías legales?

Tampoco hay que negar el valor de los medios y su gran labor social en la ayuda a la democratización de la sociedad al informar de determinados hechos y abusos por parte de poderosos, pero este valor no debe hacerles perder el rumbo y no debe excusarles de cometer ciertos excesos.

Los periodistas ante determinados sucesos deben extremar hasta el máximo una buena praxis profesional, ya que deben tener muy presente en todo momento que pueden estar, sin saberlo, en medio de una guerra de intereses ocultos y que buena parte de la información que les llega es de fuentes interesadas que no buscan que se sepa la verdad, sino salir beneficiados o, en su caso, lo menos perjudicados posible.

Juan Carlos Montalvo (Montalvo, 2012, 105) explica cómo...

"...publicidad del proceso y Justicia van de la mano en un Estado de Derecho. Pero de manera paralela, el principio de publicidad ejerce otra labor de vital importancia, ya que permite la formación de un espíritu cívico y el desarrollo de una opinión pública, que de otro modo tendría que ser muda frente a abusos de los jueces. Asimismo, fundamenta la confianza pública en la Justicia y refuerza la independencia de ésta, acrecentando su responsabilidad social y neutralizando vínculos jerárquicos y el espíritu del cuerpo. No obstante, esta función paralela en la formación de una opinión pública puede ser objeto de determinadas situaciones viciadas o anómalas, aunque muy complicadas de eliminar. La más significativa y, a la vez, peligrosa es el llamado 'juicio paralelo'. Esta figura constituye uno de los efectos sociales más importantes que puede desencadenar cualquier proceso con proyección pública, muy especialmente en el ámbito penal, y evitarlo en la medida de lo posible es precisamente una de las finalidades del secreto del sumario (...). Podemos entender como juicio paralelo aquel conjunto de informaciones y noticias, acompañadas de juicios de valor más o

menos explícitos, difundidas durante un determinado periodo de tiempo en los medios de comunicación sobre un caso, y con independencia de la fase procesal en la que se encuentre. (...).”

Sobre esto también se puede añadir lo dicho por Latorre (Latorre, 2002):

“El efecto maligno y propio del 'juicio paralelo' se presenta cuando la actividad del profesional de la información pasa de su función informativa a un ejercicio ilegítimo del periodismo en la cual pretenden sustituir o alterar la sensibilidad o percepción social por medio de una intervención manipuladora, creándose una verdadera “Ingeniería del Consenso” en la cual el receptor sólo está en condiciones de aceptar lo ya decidido por el medio.”

Para terminar con este apartado de los juicios de valor quiero resaltar aquí la importancia que los propios medios y agrupaciones de los profesionales del periodismo dan a la imparcialidad y objetividad a la hora de redactar informaciones.

En el Libro de Estilo del periódico El País<sup>28</sup>, en los apartados 1.2. y 1.3. del Capítulo 1, "Principios" sobre la Política editorial leemos:

“1.2. EL PAÍS se esfuerza por presentar diariamente una información veraz, lo más completa posible, interesante, actual y de alta calidad, de manera que ayude al lector a entender la realidad y a formarse su propio criterio.

1.3. EL PAÍS rechazará cualquier presión de personas, partidos políticos, grupos económicos, religiosos o ideológicos que traten

---

<sup>28</sup> "Libro de estilo", El País, 15ª edición, Madrid, 1999, pág. 21.

de poner la información al servicio de sus intereses. Esta independencia y la no manipulación de las noticias son una garantía para los derechos de los lectores, cuya salvaguardia constituye la razón última del trabajo redaccional. La información y la opinión estarán claramente diferenciadas entre sí.”

En las Directrices editoriales de la BBC, el Capítulo 4 se dedica a la Imparcialidad y Diversidad de opinión, y en la introducción<sup>29</sup> leemos:

“Nuestro compromiso con la imparcialidad significa que:

- Nos esforzaremos en reflejar una amplia variedad de opiniones y examinar los que son conflictivos de manera que ninguna corriente de pensamiento quede de forma intencionada mal reproducida o representada.
- Examinaremos o informaremos sobre cualquier aspecto concreto de un tema o daremos una oportunidad para que pueda expresarse un punto de vista concreto, pero al hacer esto no ignoraremos las opiniones contrarias. En este caso dejaremos abierto el derecho de réplica.
- Nuestros periodistas y presentadores, incluyendo a los que trabajan en los informativos y programas de actualidad, pueden ofrecer juicios y valoraciones desde un punto de vista profesional, pero no pueden dar opiniones personales en temas de interés público o de polémica política o económico-laboral. Nuestra audiencia no debe deducir de los programas de la BBC cuáles son las opiniones personales de nuestros periodistas y presentadores en estos temas.

---

<sup>29</sup> "Directrices editoriales. Valores y Criterios de la BBC", Ed. Asociación Prensa de Madrid con el permiso de la BBC, Madrid, 2007. Pags. 35 a 37.

- No deberíamos dar por bueno de forma automática que expertos y periodistas de otras organizaciones profesionales son imparciales. Debemos dejar claro a nuestra audiencia cuándo los colaboradores tienen intereses personales con determinados puntos de vista.”

Y en el siguiente punto, "Cómo alcanzar la imparcialidad" aclara que "requiere que seamos honestos y no tengamos prejuicios cuando examinemos los hechos y sopesemos todos los datos, así como ser objetivos en nuestro enfoque del tema. Esto no significa que sea necesario presentar siempre todos los argumentos o facetas de una controversia, ni se emplee el mismo tiempo para cada punto de vista". Y añade que "las noticias, en cualquier formato, deben estar presentadas con la debida imparcialidad".

Por último, añado aquí algunos principios generales del Código Deontológico de la Federación de Asociaciones de Periodistas de España (FAPE)<sup>30</sup>:

“2. El primer compromiso ético del periodista es el respeto a la verdad.

5. El periodista debe asumir el principio de que toda persona es inocente mientras no se demuestre lo contrario y evitar al máximo las posibles consecuencias dañosas derivadas del cumplimiento de sus deberes informativos. Tales criterios son especialmente exigibles cuando la información verse sobre temas sometidos al conocimiento de los Tribunales de Justicia.

---

<sup>30</sup> Accesible en <http://www.fape.es/post.htm/pcatid/1409/>



13. El compromiso con la búsqueda de la verdad llevará siempre al periodista a informar sólo sobre hechos de los cuales conozca su origen, sin falsificar documentos ni omitir informaciones esenciales, así como a no publicar material informativo falso, engañoso o deformado. En consecuencia:

a. Deberá fundamentar las informaciones que difunda, lo que incluye el deber que contrastar las fuentes y el de dar la oportunidad a la persona afectada de ofrecer su propia versión de los hechos.

b. Advertida la difusión de material falso, engañoso o deformado, estará obligado a corregir el error sufrido con toda rapidez y con el mismo despliegue tipográfico y/o audiovisual empleado para su difusión. Asimismo difundirá a través de su medio una disculpa cuando así proceda.

c. Asimismo, y sin necesidad de que los afectados acudan a la vía judicial, deberá facilitar a las personas físicas o jurídicas la adecuada oportunidad de replicar a las inexactitudes de forma análoga a la indicada en el párrafo anterior.”

## **Opinión e imagen pública**

Walter Lippman ya apuntó (Lippman, 1922) que las imágenes mentales de propios y extraños sobre los asuntos públicos, sobre ellos mismos y los demás, sobre sus necesidades, intenciones y relaciones, constituyen sus opiniones públicas que se presentan en forma de estereotipos y destacan la importancia de la dimensión irracional del ser humano tanto en su comportamiento individual como colectivo.

Para Cándido Monzón (Monzón, 2004, 9-25), esta idea de opinión pública de Lippman "sigue teniendo el mismo carácter moral -de aprobación o

desaprobación- que se le había asignado en etapas anteriores, pero como expresión pública o publicada, ésta se convierte en un estereotipo sometido a la observación selectiva (percepción), primero, en la mente del periodista que construye el relato y lo vende como realidad y, después, en la del receptor, que asimila a su modo y manera la información. Al final, nos encontramos con un pseudomundo en la mente del público, cuyo origen está en la opinión publicada, y se expresa en forma de imagen o estereotipo, y que el autor (por Lippmann) llama opinión pública".

Jean Stoetzel en su obra "Teoría de las opiniones" (Stoetzel, 1972) sostiene que existe una percepción selectiva en el receptor y también en el comunicador, y que éste, al hacer pública la información la convierte en estereotipo colectivo, referente o imagen pública, por lo que "la opinión es obra, a la vez, de cada uno y de todos".

También Costa apunta a que la imagen es la representación mental, en la memoria colectiva, de un estereotipo significativo de atributos capaces de influir en los comportamientos y modificarlos. Estas imágenes, como las opiniones, nos remiten a una actividad psicológica de tipo sensitivo, perceptivo y mental. Estas imágenes o impresiones a favor o en contra de algo o alguien son las que toman las personas, muchas veces sin saber por qué, y que aparecen en todos los ámbitos de la vida (Costa, 1977, 19).

Es éste, como se ve, un mundo de formas y de imágenes, muchas veces incluso por encima del mundo de textos y palabras. Y esto lo saben muchos líderes sociales (publicistas, políticos, asesores de imagen, etc.) que trabajan para ofrecer la mejor imagen de lo que quieren "vender" (un líder político, un producto, una empresa, una institución, etc.), ya que saben que en nuestra sociedad muchas veces (por no decir casi siempre) lo importante no es "ser", sino "parecer", que las cosas no son lo que son, sino lo que aparentan ser o por lo menos lo que la gente cree (creemos) que son.

Monzón, en el artículo citado, nos dice que las imágenes, como las opiniones y las actitudes además de ser individuales (de cada uno en particular), pueden ser públicas y colectivas, porque en el entorno social donde

se crean, se forma a su vez la conciencia de colectividad. De ahí, dice Monzón, la necesidad para la formación de la imagen y opinión pública de ciertos espacios que llamamos públicos, como la calle, la plaza, el mercado, el ágora, el foro, las asambleas, las leyes, los parlamentos y, en los últimos siglos, los medios de comunicación.

Este gran espacio público actual se encuentra, por tanto, en los medios de comunicación en general, y hoy en día más aún en las redes de Internet. Por eso, la formación de cualquier imagen pública pasa necesariamente por los medios.

En el ámbito de las campañas políticas es donde más se ha profundizado en el estudio de la imagen generada por los medios. Como señala Monzón, ahí quedan las teorías de la "Espiral de silencio" de Noelle-Neumann, la de la "*agenda setting*" o "fijación de la agenda" de McCombs, McLeod y otros o la de la "tematización" de Luhmann. Al final, dice, "lo que llamamos opinión pública no es sino la imagen pública que proyectan los medios de comunicación sobre algunos temas relacionados con el bien público y que el ciudadano acepta como propios bajo la impresión de que es elaboración propia (racionalidad) cuando en realidad no es sino la confirmación del poder (efectos) que los medios ejercen sobre la población".



**DELIMITACIÓN Y JUSTIFICACIÓN  
DE LA INVESTIGACIÓN.-**



## 5. DELIMITACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Como he apuntado anteriormente, la escasez habitual de noticias sobre el mundo de la Marina Mercante me ha obligado a plantear la investigación desde otro punto de vista.

Al ver que las únicas noticias que aparecen en prensa sobre la Marina Mercante con un volumen suficiente de textos sobre los que poder hacer un análisis cuantitativo y cualitativo son las noticias de naufragios importantes, he debido centrarme en éstos para poder obtener datos suficientes.

En concreto, he elegido analizar los textos periodísticos que en determinados medios se publicaron sobre los naufragios de petroleros más importantes de los últimos años.

He optado por este tipo de accidentes porque aunque no han sido significativamente abundantes en las últimas décadas, varios de ellos sí que han tenido en prensa una repercusión enorme, dando lugar a una gran cantidad de información, sobre todo los que han ocurrido en España.

Esto es así, lógicamente, porque un siniestro de un petrolero grande provoca unas consecuencias muy importantes tanto económicas como medioambientales, por lo que es un hecho noticioso de primera magnitud.

Otros siniestros marítimos que también se convierten en noticias destacadas son los que afectan a buques de pasaje, sobre todo si ha habido víctimas, lo que también es comprensible.

Ya terminando esta investigación tuvo lugar el naufragio del crucero "Costa Concordia" en Italia, naufragio que abrió telediarios y llenó portadas de periódicos y revistas en muchas partes del mundo. Curiosamente, en este desgraciado e incomprensible accidente, los medios también se apresuraron a buscar explicaciones sobre qué pudo haber pasado, y no transcurrieron muchas horas hasta que en casi todos los medios se culpaba claramente al Capitán Francesco Schettino, que se hizo tristemente famoso en todo el

mundo. Será interesante leer el informe del accidente y las conclusiones del juicio cuando finalmente vean la luz.

Por esto, la presencia noticiosa de los naufragios importantes en la prensa me ha facilitado el tener un número suficiente de fichas como para que la investigación llegue a unas conclusiones válidas.

Lo explico en el Capítulo 6 (Metodología) con más detalle, pero como resumen añadido aquí que se han analizado los textos periodísticos publicados sobre veinticuatro naufragios de petroleros entre los años 1976 y 2007 en seis periódicos.

He analizado lo publicado sobre estos naufragios ya que son los más importantes en términos de toneladas derramadas, tamaño del buque o zona afectada, con la intención de así poder obtener el mayor número de fichas posibles, ya que de estos naufragios se podría esperar que la cantidad de textos periodísticos publicados fuese mayor que en el caso de los naufragios descartados.

Los periódicos estudiados han sido: El Mundo, El País, El Correo, La Vanguardia, La Voz de Galicia y Deia, por estar entre los más importantes y leídos en España entre los publicados en todo el país o en algunas de las principales ciudades marítimas españolas (Bilbao, Barcelona y La Coruña). En total he confeccionado 359 fichas válidas sobre las que he analizado diferentes aspectos desde el tipo de lenguaje usado, su acompañamiento gráfico, la presencia o no de juicios de valor, etc.

Debo explicar, también, que no se ha encontrado nada publicado en estos medios ni en otros españoles sobre los siniestros una vez las investigaciones (o en su caso los juicios) posteriores tuvieron lugar. Sí que se está informando con bastante detalle sobre el juicio sobre el caso del “Prestige”, pero este juicio no terminará antes de terminar la tesis, por lo que no podré comparar lo dicho en los medios con las conclusiones del juicio.

Considero que esta investigación puede servir para poder actuar sobre la imagen de los marinos en los medios. Ya he mostrado la queja de los



profesionales y asociaciones sectoriales de la mala imagen que los medios proyectan sobre los marinos. Con esta investigación se verá si esta queja está fundamentada o no. Si la conclusión final es que sí está justificada esta queja, se podrá trabajar en herramientas para que los medios puedan ofrecer una imagen más normalizada de la profesión.



## **METODOLOGÍA.-**



## 6. METODOLOGÍA

Para el estudio de la hipótesis de trabajo establecida se han elegido veinticuatro siniestros de petroleros que son:

TABLA 2: Naufragios seleccionados

<b>Nombre del buque</b>	<b>Fecha del naufragio</b>
"Urquiola"	12-5-1976
"Hawaiian Patriot"	23-2-1977
"Andros Patria"	31-12-1978
"Amoco Cadiz"	16-3-1978
"Team Castor"	28-4-1979
"Aegean Captain"	19-7-1979
"Independenta"	15-11-1979
"Irenes Serenade"	23-2-1980
"Castillo de Bellver"	5-8-1983
"Nova"	6-12-1985
"Odyssey"	10-11-1988
"Exxon Valdez"	24-3-1989
"Khark 5"	19-12-1989
"Aragon"	29-12-1989
"Haven"	11-4-1991
"Agip Abruzzo"	10-4-1991
"ABT Summer"	28-5-1991
"Katine P"	19-4-1992
"Aegean Sea"	3-12-1992
"Braer"	5-1-1993
"Sea Empress"	15-2-1996
"Erika"	12-12-1999
"Prestige"	13-11-2002
"Hebei Spirit"	6-12-2007

Se han seleccionado estos naufragios por su importancia en las repercusiones que tuvieron y por su gran tratamiento en prensa, en la mayoría de los casos, lo que facilita la labor de analizar el tipo de información que se dio en cada caso respecto a la Marina Mercante.

Curiosamente, y como ejemplo también de que a veces ni un naufragio de un petrolero da mucho juego a los periódicos, de estos veinticuatro casos de naufragios, seis de ellos (“Nova”, “Odyssey”, “Aragon”, “ABT Summer”, “Katina P” y “Sea Empress”) apenas obtuvieron en la prensa analizada más que un pequeño breve en páginas interiores, por lo que finalmente no me han facilitado ninguna ficha para mi estudio. Y eso que el derrame del “ABT Summer” fue uno de los más importantes de la historia de las mareas negras, pero ocurrió muy lejos de Europa.

Para estudiar lo que se escribió sobre ellos en la prensa española, he seleccionado los principales medios escritos generalistas, dos de ellos de ámbito estatal (El Mundo y El País) y los demás de ámbito local pero de importantes ciudades marítimas, como son Bilbao, A Coruña y Barcelona (El Correo, Deia, La Voz de Galicia y La Vanguardia).

Las fechas sobre las que se han estudiado los textos van desde el día siguiente al accidente, cuando se empiezan a publicar textos referentes a cada caso, hasta el día en el que se dejan de publicar de forma regular artículos que tratan el tema de las causas del naufragio y la actitud de la tripulación o de los armadores, y cuando los medios analizados ya prácticamente solo siguen dando información sobre las consecuencias medioambientales de los naufragios y sus repercusiones políticas o económicas.

En los casos en los que he podido acceder a la fecha en la que se resolvió la investigación o terminó el juicio (si lo hubo) he intentado localizar qué es lo que se publicó pero sin éxito, salvo en el caso del buque “Aegean Sea”, donde La Vanguardia y El Mundo publicaron una noticia sobre la sentencia del 30 de abril de 1996, en la que se multa al capitán y al práctico con 300.000 pesetas, pero se declara responsable subsidiario al estado por el error del práctico (empleado público) en la maniobra que desencadenó el

accidente. El tiempo transcurrido desde los accidentes hasta las sentencias, y el hecho de que la mayoría de los naufragios analizados tuvieron lugar en el extranjero, hacen que ya no sea noticia cuando por fin sale una sentencia o el informe de una investigación.

El único accidente de los analizados que resultó ser realmente mediático en España (y también en el extranjero) fue el del “Prestige”, cuyo juicio se está celebrando mientras termino esta tesis diez años después del naufragio. Debido a la relevancia del caso, y a que sucedió en aguas españolas, probablemente lo que ocurra en este juicio tendrá una repercusión importante en los medios.

En resumen: se han analizado 359 textos periodísticos correspondientes a dieciocho naufragios publicados en los seis medios impresos.

Primero, mediante un análisis metodológico de los textos elegidos se ha intentado corroborar si la hipótesis tiene una base cierta. Para ello se ha confeccionado una ficha de cada texto publicado en los primeros días tras el accidente en las que se mencionaba la actuación de la tripulación o la empresa armadora. En dichas fichas se han analizado los siguientes elementos:

- su autoría,
- el tipo de género periodístico que se emplea,
- si se acompaña de gráfico o foto,
- su extensión,
- su ubicación en la página,
- si iba vinculada o no a otra noticia,
- el tipo de lenguaje utilizado,
- el titular,
- si llevaba subtítulos o entradilla,
- el tema tratado,

- los protagonistas,
- la clase de verbos y de adjetivos,
- la abundancia o no de juicios de valor en los textos, y
- la imagen de los marinos que da el texto periodístico analizado.

Segundo, acerca del método de análisis que he seguido, y como apunta Krippendorff sobre que el análisis de contenido es “una técnica de investigación destinada a formular, a partir de ciertos datos, inferencias reproducibles y válidas que puedan aplicarse a su contexto” (Krippendorff, 1990, 28), al analizar los textos periodísticos seleccionados he estudiado los datos que he sacado de los mismos intentando extraer conclusiones válidas aplicables al contexto de los marinos y de los periodistas que informaron sobre los hechos desde los medios de comunicación seleccionados.

También Laurence Bardin define el análisis de contenido como “el conjunto de técnicas de análisis de las comunicaciones tendentes a obtener indicadores (cuantitativos o no) por procedimientos sistemáticos y objetivos de descripción del contenido de los mensajes permitiendo la inferencia de conocimientos relativos a las condiciones de producción/recepción (contexto social) de estos mensajes” (Bardin, 1996, 32).

El contexto social. Ésa es una de las claves en las que me he basado en el análisis de los datos y de los textos periodísticos analizados para inferir de ellos las conclusiones finales. Por supuesto en el contexto de los datos de mis fichas está en primer lugar, y no se debe olvidar, el que son textos que tratan de hechos muy negativos per se, como un naufragio y una marea negra, por lo que no se puede esperar que, por ejemplo, el lenguaje tenga un tono muy positivo. Pero en este contexto también hay que tener en cuenta, como he dicho, que la criminalización de los marinos a la que la legislación internacional conduce es un hecho ajeno a si es o no responsable (o culpable) el capitán de



los hechos, y muchos de los datos analizados indican que el periodista pudo no tener en cuenta este contexto, como trataré de demostrar.

En un sentido amplio, la técnica de análisis de contenidos se basa en una interpretación de textos, gráficos y fotos. Dicha interpretación será la que nos lleva a extraer las conclusiones. Como toda interpretación, tiene un componente de subjetividad importante, pero aplicando un método bien explicitado, cualquier investigador puede repetir el estudio para tratar de comprobar si esas conclusiones e inferencias son lo suficientemente objetivas como para ser tomadas como válidas.

Por ello, en los datos de mis fichas más proclives a la subjetivación (como pueden ser el decidir si la imagen que da un texto sobre los marinos es negativa, neutra o positiva o si un comentario de un periodista es o no negativo) he procurado basar mi inferencia en el contexto social y en el contexto de la noticia y del hecho noticioso dando a mi percepción la mayor objetividad posible.

Como dice Jaime Andréu Abela, del Departamento de Sociología de la Universidad de Granada, “tanto los datos expresos (lo que el autor dice) como los latentes (lo que dice sin pretenderlo) cobran sentido y pueden ser captados dentro de un contexto. El contexto es un marco de referencias que contiene toda aquella información que el lector puede conocer de antemano o inferir a partir del texto mismo para captar el contenido y el significado de todo lo que se dice en el texto. Texto y contexto son dos aspectos fundamentales en el análisis de contenido” (Andréu, 2001). Y esto es muy importante en ciertas informaciones en las que el lector no tiene demasiado conocimiento del contexto en el que se enmarca la noticia, como es el caso, normalmente, de las noticias referentes a la Marina Mercante y a sus profesionales, por lo que, para poder sacar conclusiones de los textos es inevitable el analizarlos sin perder de vista en qué contexto se escribieron.

Por lo tanto, para el análisis de los textos periodísticos seleccionados he seguido el método de análisis de contenidos para información textual resolviendo las preguntas en tres niveles. Si el texto no responde a las

preguntas del nivel 1 se pasa al 2, y si no se responde a las preguntas del nivel 2 entonces se pasa al 3:

Nivel 1:

- ¿Qué se dice?
- ¿Cómo se dice?

Nivel 2:

- ¿En qué contexto se dice?

Nivel 3:

- ¿Quién dice?
- ¿Para qué se dice?
- ¿Para quién se dice?

En la mayoría de los textos estudiados, el qué se dice está claro, pero el cómo se dice nos da muchas pistas de si los medios (los periodistas) controlan el tema del que están informando.

Igualmente, es importante discernir en qué contexto se están escribiendo los textos analizados, ya que, en la mayoría de los casos es un contexto en el que el periodista no tiene acceso a la información que necesitaría y ha de fiarse de la información que le suministran las fuentes oficiales, principalmente, y otras fuentes a las que recurre, como son expertos externos. Y además, dentro del contexto hay que saber que, salvo excepciones, el periodista no sabe lo suficiente del tema de la marina mercante y de los petroleros de los que está informando, lo que provoca que la información elaborada carezca, en demasiadas ocasiones, de la rigurosidad y veracidad que debiera tener.

En todos los casos, he tenido en cuenta el quién dice, para qué y para quién lo dice, ya que en muchos de los textos analizados lo que se dice no es más que una transmisión del mensaje que las autoridades querían transmitir al público para hacer ver a éste que tenían la situación controlada y que ellos no eran responsables de lo que estaba ocurriendo.

Por último, una vez confeccionadas las fichas, se ha procedido a un análisis cualitativo y cuantitativo de las mismas con el fin de sacar alguna conclusión sobre la valoración que se hace en esas noticias de los marinos mercantes.

He dividido el análisis en dos capítulos. Uno en el que me centro en el análisis cuantitativo, según las fichas y los puntos estudiados en todas ellas, llegando a una cuantificación de los datos. Y un segundo capítulo en el que analizo cualitativamente las fichas de los textos periodísticos analizados que, según mi parecer, tienen juicios de valor negativos para la profesión de marino mercante o que dan una imagen negativa de la profesión.

En el capítulo de análisis cualitativo he decidido no tratar los textos periodísticos neutros o positivos hacia la profesión. En el análisis cuantitativo ya se ve que el 54% de los textos no contienen juicios de valor y que el 61% de los textos dan una imagen neutra o positiva. He creído conveniente detenerme en este capítulo en los textos estudiados que sí tienen juicios de valor negativos o que desprenden una imagen negativa de los marinos explicando en cada caso por qué considero que es así.

Puede parecer difícil que la imagen de los marinos no sea mala si sólo estamos analizando noticias sobre naufragios de petroleros, un hecho en sí mismo negativo. Pero a la vista de las pocas noticias generales publicadas en prensa sobre el mundo de la Marina Mercante, la única forma de ver cómo se cuentan las cosas sobre los marinos en los medios es ver cómo se trata a los marinos en las noticias de los naufragios, que es de lo único de lo que hay

suficientes textos periodísticos publicados como para poder llevar a cabo un análisis.

Además, pese a que la noticia en sí sea negativa, el periodista tiene la opción de tratar en sus textos a sus protagonistas de forma positiva, negativa o neutra. Por ejemplo, no es lo mismo decir que la actuación del capitán evitó males mayores, a decir que el capitán no supo evitar la tragedia.

Es comprensible que, debido a la cada vez mayor criminalización de los marinos (como se ha comentado antes) propiciada por la legalidad vigente sobre todo en materia de lucha contra la contaminación, la imagen de los marinos se vea afectada negativamente.

Si, con la ley en la mano, un capitán de un petrolero siniestrado es detenido, esposado, y trasladado a una comisaría, la foto, la noticia, de esta detención es una imagen muy negativa a la que los medios no pueden dejar de prestar atención y publicar.

Pero, si los hechos objetivos no dan indicios de una responsabilidad clara en el siniestro por una errónea decisión, una maniobra temeraria, o por una clara falta de profesionalidad del capitán y sus oficiales cuyo error es el que abocó al buque al accidente, los medios también tienen la obligación de actuar con profesionalidad y objetividad y explicar realmente por qué se detiene a ese capitán, y no conformarse con esa detención como si con ello ya se hubiera encontrado al único culpable del accidente. Y pueden, también, decidir si dar la noticia en portada a cinco columnas y con foto o darla en el interior dentro del cuerpo del texto principal.

**EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE  
MARÍTIMO.-**



## 7. EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

### Introducción<sup>31</sup>:

El transporte marítimo es la actividad humana en la que un transportista en posesión de una embarcación para su uso pone ésta a disposición de terceros para trasladar mercancías o pasajeros de un lugar a otro del mundo por vía marítima, lacustre o fluvial.

Hay otros usos de embarcaciones que no corresponden exactamente al transporte marítimo, como son la pesca, las actividades de uso privado o recreativo o el uso militar.

La actividad mercantil de los buques se inicia al principio de la historia de las sociedades humanas, con la creación de las primeras civilizaciones que ya construían buques para poder efectuar actividades comerciales con otros grupos de personas. A medida que la civilización fue avanzando en tecnología y en la exploración del mundo, los buques iban siendo cada vez mayores y más seguros, con lo que se podían hacer navegaciones relativamente largas por mar en busca de otras costas y otros mercados.

Como explico en el capítulo 8, más o menos el 90% de todo el comercio mundial utiliza el transporte marítimo para poder desarrollarse y lo que antes eran buques polivalentes capaces de transportar todo tipo de mercancías en sus bodegas, hoy son buques muy especializados en sectores muy concretos en la mayoría de los casos.

Las características comunes a todos ellos son: su gran capacidad de transporte (comparándolos con todos los demás medios de transporte aéreo o terrestre), su eficiencia económica en términos de toneladas transportadas y

---

31 Para la elaboración de este capítulo se ha utilizado principalmente el libro "Economía del sector marítimo", Instituto Marítimo Español. Madrid. 2009. 1.216 pp., y el libro de Fernando González Laxe, "Lecciones de economía marítima", Netbiblo, A Coruña, 2001, 248 pp.

velocidad, su flexibilidad para poder moverse por cualquier mar, y, consecuentemente, la internacionalización del negocio marítimo.

### **Tipos de buque:**

Como he apuntado, la flota mercante mundial ha ido viendo cómo han ido apareciendo buques cada vez más especializados en tráficos de mercancías concretas o en tráficos por zonas concretas del mundo (Grandes Lagos de Norteamérica, por ejemplo).

Entre los tipos de buques más importantes que nos encontramos hoy día están:

- Buques portacontenedores: son buques diseñados para transportar contenedores en bodega y sobre cubierta. Los contenedores son cajas de hasta 40 pies de largo (unos 13 metros) con un diseño estandarizado de forma que encajan perfectamente tanto en las guías que llevan estos buques, como en las plataformas de los vagones de tren y en los remolques de los camiones, lo que simplifica muchísimo el transporte multimodal de estos contenedores por todo el mundo. Dentro pueden ir todo tipo de mercancías, desde cajas de alimentos congelados, hasta artículos de regalo "made in China" o coches de lujo. Los buques portacontenedores son cada vez mayores (hoy en día se construyen con capacidad de hasta más de 18.000 contenedores y de más de 400 metros de eslora) por economía de escala, y recorren todo el mundo distribuyendo contenedores en todos los continentes.





- Buques *Bulk carriers* o graneleros: Son buques que también pueden llegar a ser de muy gran tamaño (capaces de transportar más de 300.000 toneladas de un producto) diseñados para el transporte a granel de productos sólidos, como carbón, minerales, cereales, etc. en sus bodegas.



- Buques gaseros y quimiqueros: Otros gigantes de la mar. Sus bodegas se han transformado en gigantescos depósitos donde transportan gases licuados o productos químicos. Son tecnológicamente muy avanzados.



- Buques de carga general o multipropósito: Antes eran la mayoría de los buques, hoy cada vez son menos. Son buques de tamaño medio o pequeño capaces de transportar cargas de diferentes tipos, normalmente dentro de sus bodegas. Suelen estar dotados de elementos propios de carga y descarga (grúas) para poder operar en todo tipo de puertos.



- Buques frigoríficos: diseñados para transportar cargas que requieren ser mantenidas a una temperatura refrigerada, normalmente alimentos o pescado.



- Buque Ro-Ro: en estos buques la carga entra directamente en camión por una rampa, viaja en sus bodegas y sale del buque en el puerto de destino para seguir su viaje por tierra.



- Buques de pasaje: para el transporte de pasajeros. Pueden ser ferrys que unen dos puertos como medio de transporte o cruceros, verdaderos hoteles flotantes para pasar en ellos las vacaciones.



- Buques tanque o petroleros: Son buques diseñados para el transporte de cargas líquidas a granel, como petróleo y sus derivados en sus bodegas, que se llaman tanques. A raíz del cierre del Canal de Suez en los 70 por motivos políticos en la zona, y para poder economizar el viaje entre Europa y el Golfo Pérsico (donde están los principales productores de petróleo) los petroleros alcanzaron dimensiones gigantescas. El mayor buque que se ha construido jamás (y el mayor objeto móvil jamás construido por el hombre) fue el petrolero “Seawise Giant” (luego “Jahre Viking”), que tenía 458 metros de eslora y era capaz de transportar en sus tanques 564.763 toneladas de

petróleo. Hoy en día no suelen pasar de unas 350.000 toneladas y limitan sus dimensiones máximas para poder atravesar por los canales de Suez y de Panamá. En este tipo de mercado no se navega sobre una línea fija, si no que se navega en lo que se conoce como mercado *Tramp* (vagabundo en inglés), en la que los buques realizan las rutas según van consiguiendo contratos de transporte. Si no consiguen encontrar fletes permanecen fondeados para reducir costes.



- Buque OBO (Oil Bulk Ore): Buque mixto para transporte de mineral y petróleo. Hoy en día se usan muy poco. El "Aegean Sea", uno de los buques cuyo siniestro analizo en esta tesis, era un OBO.



Además de estos tipos de buques, que son los más habituales, hay otros muchos otros específicos para transportes o trabajos especiales, como buques cableros para poder llevar a cabo las instalaciones de los cables de comunicación submarinos, buques auxiliares para las plataformas petrolíferas, buques semisumergibles para poder subir a su cubierta otros barcos más pequeños, y un sin fin de distintos buques hechos casi a medida para trabajos concretos.

### **El mercado de fletes en el transporte marítimo:**

El flete es el precio del transporte marítimo, o sea, lo que un naviero cobra por transportar una mercancía en su buque. Como a cualquier otro bien o producto se le pueden aplicar las reglas de oferta y demanda, ya que es un precio de mercado de un producto, en este caso un servicio, que se somete a la aceptación o rechazo de los compradores.

En el mercado de fletes una de las partes acude interesada en adquirir el derecho a un espacio en un buque para poder meter en él su mercancía y que sea así transportada a otro lugar del mundo, y la otra parte va al mercado con el fin de obtener la mayor cantidad de dinero por ceder ese espacio en su buque.

En el mercado hay una demanda de servicios de transporte marítimo, conformada por todas las empresas o particulares que necesitan transportar algo o transportar personas por vía marítima, y por otra parte hay una oferta de dichos servicios que está compuesta por todos los barcos de la flota mundial.

La demanda dependerá de las necesidades de transporte por mar (o por ríos y lagos) de cosas o personas, y la oferta dependerá del número de buques disponibles en cada momento en cada mercado.

El mercado de fletes o del transporte marítimo es el ámbito en el que se relacionan los agentes de la oferta (armadores, navieros,...) y de la demanda (cargadores, receptores, compradores, vendedores, intermediarios,...) desarrollándose entre ellos una relación que conduce a la determinación del precio (flete).

El mercado de fletes se puede clasificar según varios factores:

Por el ámbito geográfico:

- Mercado mundial (*worldwide*).
- Mercados nacionales (cabotaje).
- Mercados regionales o zonales (*short sea shipping*).

Por el ámbito funcional:

- Mercado de petróleo.
- Mercado de grano.
- Mercado de carbón.
- Etc.

Por la modalidad de explotación del buque:

- Mercado de arrendamiento a casco desnudo (*bareboat*).
- Mercado de fletamento por tiempo (*time charter*).
- Mercado de fletamento por viaje (*tramp*).
- Mercado de línea regular (*liner*).

Por la naturaleza del bien transportado:

- Mercado de carga general (que puede dividirse en containerizable o unitizable).

- Mercado de graneles (que puede dividirse en líquidos, sólidos y gases).
- Mercado de cargas especiales.

Por el tiempo que transcurre entre el cierre de una operación y la prestación del servicio:

- Mercado *spot*: prestación del servicio prácticamente de inmediato.
- Mercado a plazo (*forward market*): cuando las condiciones de cierre se fijan con antelación, pero se refieren a un servicio a prestar en una fecha sensiblemente posterior.

Al ser el mercado de fletes parte de una actividad poco conocida por el público en general, pese a la vital importancia del sector del transporte marítimo en la economía mundial, tiene unas peculiaridades específicas, como son:

- La inexistencia de *stocks*: el transporte marítimo lo que vende es un hueco o espacio para el transporte de mercancías. Este hueco no se puede almacenar ni se puede aprovechar para otros viajes si no se ha utilizado en un viaje. El hueco que no se vende en un viaje se pierde.
- Transparencia: en general, las operaciones son conocidas por los diversos agentes del mercado.
- Infraestructuras: sin contar la mar, libre para todos, el transporte marítimo necesita de numerosas y caras infraestructuras, como son puertos y canales, que hacen costoso el negocio.

- Estructura de costes: una vez el buque en explotación es muy difícil que los armadores puedan disminuir los distintos componentes del coste. En líneas regulares, por ejemplo, los costes de puerto y de combustible casi se pueden considerar costes fijos.
- Internacionalización del negocio: que tiene su importancia, sobre todo en temas jurídicos y legales.
- El riesgo marítimo: el mar por sí mismo es impredecible y cualquier viaje por mar tiene un componente de riesgo.

### **La oferta del transporte marítimo. Flota mundial:**

En el mercado del transporte marítimo los oferentes son los armadores que ofrecen sus buques para la realización del servicio del transporte marítimo.

Para poder analizar cuantitativamente la oferta de transporte marítimo en un determinado mercado hay que conocer la capacidad de transporte de los buques disponibles en un momento determinado.

Las magnitudes que se emplean varían según sea el tipo de buque al que se hace referencia, como puede ser el volumen de las bodegas o tanques ( $m^3$  o  $pies^3$ ), toneladas de peso muerto (TPM, o DT en inglés), arqueo bruto (Gross Tonnage GT), número de contenedores (TEUs), longitud de calles (metros), etc.

Para analizar la oferta en un mercado determinado hay que estudiar varios conceptos, como son:

- Flota Total (FT): que es el conjunto de la flota existente en ese mercado en el ámbito territorial que se quiere analizar.
- Flota amarrada o inactiva (FI): que es la que no se encuentra operativa, normalmente por ser buques anticuados de costes



operativos elevados. No entran aquí los buques operativos pero que por diversos motivos coyunturales están fuera del mercado.

- Flota operativa (*in service*) ( $FO = FT - FI$ ): que es el conjunto de los buques en servicio en el momento analizado.
- Flota desguazada (*scrapped*) en un periodo de tiempo determinado.
- Cartera de pedidos (*orderbook*): que es la suma de los encargos recibidos en firme por los astilleros en un instante dado, pero que aún no han sido cumplimentados.
- Encargos (*orders*): es la suma de los nuevos contratos en firme recibidos por los astilleros a lo largo de un periodo determinado.
- Cancelaciones (*cancellations*): son los encargos que han sido anulados por los armadores antes de su entrega por los astilleros en un periodo determinado.
- Entregas (*deliveries*): encargos cumplimentados por los astilleros en un periodo determinado.

De estos conceptos es importante distinguir entre aquéllos que hacen referencia a un instante (FT, FO, FI, cartera de pedidos) que es preciso determinar (por ejemplo a 1 de enero de 2012), y aquéllos que se refieren a un periodo de tiempo (normalmente un año) que también hay que precisar (flota desguazada, encargos, entregas,...).

Para poder hacer una estimación de la flota en un momento futuro podríamos hacer el siguiente cálculo:

$$\text{FLOTA FUTURA (2)} = \text{FLOTA TOTAL ACTUAL (1)} + \text{CARTERA DE PEDIDOS (1-2)} - \text{DESGUACES (1-2)} + \text{NUEVOS CONTRATOS (1-2)} - \text{CANCELACIONES (1-2)}$$

(1) Es la fecha en el instante actual.

- (2) Es la fecha en el instante futuro.  
(1-2 Es el periodo entre ambas fechas.

### **Demanda del transporte marítimo:**

La demanda del transporte marítimo se mide por medio del volumen total de intercambios comerciales por vía marítima. Esto depende principalmente de la coyuntura del comercio internacional y de la actividad económica mundial en general.

Existe una marcada correlación entre la evolución de determinados parámetros económicos e índices de actividad industrial y la de la demanda del transporte marítimo.

En épocas de expansión, como a finales de los 60 y principios de los 70 del s. XX, y más recientemente en el periodo 2003-2007, el aumento de la actividad industrial generó un crecimiento de los intercambios comerciales por mar, o sea, de la demanda del transporte marítimo.

Por el contrario, en épocas de crisis o recesión se reduce la actividad industrial y con ello el comercio internacional, precisándose menos buques para el transporte.

En los últimos años esta correlación tiende a ser menor debido a la creciente importancia de la producción industrial de los países de Extremo Oriente no miembros de la OCDE.

Para medir la demanda del transporte marítimo se suele emplear el parámetro Tonelada-Milla, que es el tonelaje transportado multiplicado por las millas navegadas, ya que, a igualdad de las demás variables (cantidad transportada, velocidad, etc.) es evidente que requiere un mayor esfuerzo el servicio prestado a lo largo de una distancia mayor que a una distancia pequeña.

Por ejemplo, a partir de la crisis del petróleo de 1979 se produjo una notable reducción de la distancia media de los transportes de crudo, que pasó de 6.002 millas en 1979 a 4.450 millas en 1985. Este mero hecho redujo en un

27% la demanda de transporte marítimo de crudo (en términos de ton-milla) y, por tanto, las necesidades de flota para atender al mismo también se redujeron.

### **Equilibrio entre oferta y demanda del transporte marítimo:**

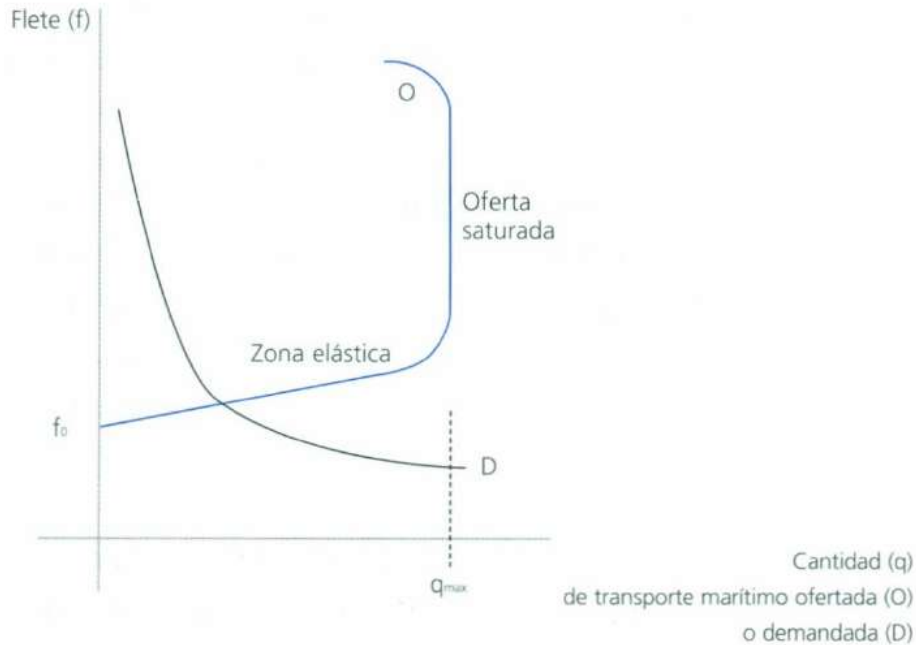
De acuerdo a la teoría económica del mercado, cuando los oferentes (los navieros) sitúan en el mercado más oferta (más buques) de la que solicitan los demandantes, los precios del transporte (los fletes) tienden a bajar.

Por el contrario, si se produce un incremento brusco de la demanda en un tráfico determinado, los fletes del mismo suben.

En el análisis económico tiene gran interés, como hemos visto, determinar las variaciones que sufre la cantidad demandada u ofertada de un determinado bien o servicio en función del precio que alcanza el mismo en el mercado, o sea, la elasticidad de la demanda.

El punto de equilibrio entre la oferta y el mercado normalmente se calcula mediante la intersección de la curva de la oferta y la curva de la demanda. Pero en el caso del transporte marítimo, la demanda y la oferta pueden presentar un comportamiento diferente al general.

La curva de la oferta del transporte en función del flete muestra un aspecto muy especial que se ve en la siguiente gráfica:



La curva no arranca desde el origen, sino desde un punto determinado del eje de coordenadas en el que el flete alcanza el valor  $f_0$ , que viene determinado por los costes variables (combustible más costes de puerto) de los buques más económicos existentes en el mercado.

Por debajo de ese flete (que se denomina “punto de amarre”, ya que por debajo del mismo es más rentable amarrar el buque en vez de sacarlo al mercado), no se encuentra ningún armador interesado en operar.

A partir de ese punto, según va creciendo el flete, comienzan a aparecer cada vez más buques interesados en realizar los transportes, creciendo la oferta de una forma prácticamente lineal con el flete.

La pendiente de esta “zona elástica” de la curva de la oferta depende de diversos factores, entre otros de la existencia de diferentes tipos de buques capaces de transportar las cargas o, por el contrario, de la necesidad de que el servicio lo presten buques muy especializados.

Si el flete sigue aumentando, llega un momento en que ya están empleados todos los buques adecuados para el transporte en cuestión y disponibles en zonas próximas al puerto de carga.

En ese momento la contratación de una capacidad adicional de oferta exigirá un aumento superior del flete, que deberá compensar un desplazamiento de posicionamiento más costoso, o, en su caso, el coste de desamarre de buques que se encuentran inactivos. Este tramo curvado o zona de transición tiene al final una rama de fletes rápidamente crecientes que enlaza con el siguiente tramo recto.

En este segundo tramo recto, completamente vertical (que es la zona de oferta saturada), la oferta de transporte permanece constante a corto plazo en el valor  $q_{m\acute{a}x}$ , que indica la oferta máxima disponible a corto plazo, indicando que todos los buques existentes y útiles se están dedicando al tráfico analizado y a su máxima capacidad y velocidad.

En esta situación el flete puede seguir aumentando porque los diferentes cargadores se subastarán los buques disponibles, que podrán elegir el fletador que ofrezca el mayor flete o las condiciones que les resulten más atractivas. Para disponer de más buques habría que construirlos, lo que puede llevar como mínimo unos dos años. Así que la oferta puede seguir aumentando.

### **Los ciclos en el mercado de fletes:**

Como casi todos los aspectos económicos, el mercado de fletes también tiene un carácter cíclico. Y no solo por los ciclos de expansión o depresión experimentado por la economía mundial, que se traducen en variaciones sustanciales del volumen del comercio internacional y por tanto del transporte marítimo, sino también con ciertos fenómenos cuya incidencia sobre el nivel de fletes resulta singularmente acusada por afectar de forma directa a la demanda del transporte marítimo en periodos de tiempo a veces cortos.

Así, determinados acontecimientos de carácter económico, militar, tecnológico, etc., pueden tener efectos muy importantes sobre la situación de la economía mundial y sobre la demanda de transporte.

Estos factores pueden clasificarse en:

- Factores económicos, como las grandes depresiones, la demanda masiva de cereales como consecuencia de cosechas catastróficas, el impulso del comercio mundial derivado del desarrollo de algunos países, el encarecimiento del petróleo y las materias primas, etc.
- Factores políticos y/o militares, como las crisis derivadas de guerras y conflictos armados en distintas áreas del mundo.
- Factores tecnológicos, como la utilización de nuevas materias primas o la sustitución de las fuentes de energía.

Estas crisis que periódicamente presenta el mercado de fletes se ven agravadas, por el lado de la oferta, por factores tecnológicos, como el empleo de buques alternativamente en diferentes tráfico (buques combinados, cargueros polivalentes, etc.), el aumento del tamaño de los buques y la rigidez en la curva de la oferta del transporte marítimo (como hemos visto antes).

Esta rigidez provoca a su vez un proceso de alza de los fletes cuando ya está la flota ocupada al 100% y se suele traducir en que si hay un pequeño aumento de la demanda los fletes suben mucho, pero cuando se alcanza este techo los acontecimientos se suelen invertir, puesto que los navieros encargan nuevos buques cuando los fletes están muy altos, pero los astilleros se los entregan cuando ya están bajando, con lo que de repente hay muchos más buques en el mercado que los que se demandan, por lo que los fletes caen más aún. Esto suele provocar el desguace de los buques más viejos.

Esto se explica porque en los años de fletes elevados se generan sistemáticamente muy elevados niveles de contratos de nuevos buques. Esta contratación masiva es una tentación clásica de los armadores pese a sus conocidos efectos negativos, ya que tan pronto los fletes alcanzan niveles relativamente altos y comienzan a aumentar los beneficios, si las perspectivas de evolución de demanda de transporte son favorables aumenta la demanda

de construcción naval, olvidando que siempre a los periodos de alza les siguen épocas de depresión de precios.

La larga duración de la construcción de un buque (unos dos años) hace que los buques que se contrataron en momentos de euforia de fletes se entreguen normalmente cuando la tendencia se ha invertido y ya son menos rentables.

Esto hace que se llegue a una situación típica para que se produzca el amarre masivo de buques. Después, se generalizará, probablemente, una política de desguaces anticipados hasta que se recupera el equilibrio entre la oferta y la demanda.

### **Concepto de flete. Aspectos básicos:**

El flete es, en términos generales, el precio del servicio del transporte marítimo. Sin embargo, como hemos visto, los costes a los que ha de hacer frente el armador varían según la modalidad de explotación de los buques.

Por tanto, vemos que el término flete se aplica por igual a la retribución del servicio de transporte marítimo, aunque este servicio sea distinto en cada caso. Por ello es importante aclarar el concepto de flete.

En primer lugar, en un contrato de servicio de transporte marítimo las partes contratantes son:

- El oferente del servicio, o sea, quien suministra el servicio de transporte (armador).
- El demandante del servicio, o sea, el fletador, cargador o usuario que abona al oferente un precio que se llama flete a cambio del servicio de transporte.

Desde el punto de vista del cargador, la operación del transporte exige que suponga un valor añadido positivo para la mercancía transportada que

compense el coste del transporte. Esto es, el valor en destino del bien debe ser mayor que el valor en origen más el flete más los gastos. Si esto no se da sería más rentable y fácil el comprar la mercancía en destino, si fuera posible, que transportarla.

Por su parte, para el armador lo importante es que el flete sea superior a los costes para ganar dinero en la operación.

En la práctica a veces el armador, si no tiene otras posibilidades para su buque, puede aceptar la operación aunque sea sin cubrir la totalidad de los costes para minimizar sus pérdidas. Por lo menos debe cubrir los costes variables de la realización del viaje.

### **Contratos para la explotación de buques:**

El armador y el fletador de un buque pueden acordar el fletamento en diversas modalidades, en función de los intereses y del riesgo que quieran asumir (a mayor riesgo mayor rentabilidad).

Las pólizas de fletamento se pueden clasificar en tres tipos:

1. *Bareboat* (o casco desnudo) (B/B).
2. *Time charter* o póliza por tiempo (T/C).
3. *Spot* o póliza por viaje (V/C).

Puede haber también una combinación entre ellas, que varían las cláusulas pero mantienen los principios, como, por ejemplo, en fletamento de petroleros que se usan la *Exxonvoy*, la *Shellvoy*, etc.

En el tráfico de línea regular las pólizas a suscribir por los clientes son los propios Conocimientos de Embarque (*Bill of lading*), que son contratos de adhesión según las tarifas publicadas.



## 1. Fletamento en *Bareboat* o casco desnudo.

En este tipo de póliza el armador o propietario es un puro inversionista que adquiere el buque y deja la explotación del mismo en manos del fletador. El armador deja el casco desnudo (es decir, vacío, sin tripulación ni nada) al fletador quien “arma” el buque, esto es, lo tripula, lo mantiene, lo asegura y lo hace navegar par tomar las cargas entre puertos, por lo que también paga los gastos portuarios, combustible, paso de canales, etc.

Son pólizas a largo plazo, por lo que el fletador debe hacerse cargo del mantenimiento del buque y si fuera a corto plazo el propietario correría el riesgo de que el fletador no invirtiera lo necesario en el mantenimiento del buque y lo devolviera en mal estado.

En las cláusulas se estipulaba que el fletador debe devolver el buque en las mismas condiciones de entrega, a excepción del uso y desgaste normal.

Una vez que el armador entrega el buque al fletador toda la responsabilidad de la explotación es del fletador, que debe reparar cualquier avería y seguir pagando el flete aunque el buque esté parado. Por ello, la inspección del buque antes de la entrega suele ser muy exhaustiva.

Normalmente este tipo de contrato se hace con buques nuevos, y se suele entregar el buque al fletador cuando el astillero lo entrega al armador.

## 2. Fletamento en *Time charter* o por tiempo.

En estas pólizas el armador toma un mayor riesgo ya que “arma” el buque, es decir, lo tripula, lo mantiene y lo asegura, y con el buque listo para navegar lo fleta al fletador por un tiempo establecido (normalmente de 3 meses a 2 años). El fletador se hace cargo de los gastos de puertos, canales, combustible, etc.

Si el buque se inmoviliza por avería o accidente, el armador no cobra flete, ya que el responsable de que el buque esté listo para navegar es él.

El fletador exige unas prestaciones del buque determinadas (capacidad de carga, velocidad, etc.) que si no se cumplen el armador puede ser penalizado cobrando menos flete, por ejemplo, si una avería inutiliza por un tiempo un tanque o una bodega.

El armador recibe el pago total del flete aunque el fletador no transporte la máxima capacidad de carga del buque. Si ocurre esto, a la diferencia entre la máxima capacidad y lo realmente transportado se le denomina "falso flete".

### 3. Pólizas por viaje o *spot* (*Voyage charter*).

Estas pólizas se aplican a un único viaje. El armador toma ya muchos más riesgos y el fletador sólo paga un flete por el coste del transporte de la carga designada. Como el fletador ofrece una carga de un tamaño determinado desde un puerto concreto a otro y en fechas concretas, el armador tiene que valorar si esa carga en su barco le produce falso flete, si su buque está bien posicionado geográficamente para realizar ese viaje y si las fechas le coinciden. El armador debe evitar en lo posible los tiempos muertos entre viajes y los viajes en lastre (sin carga).

### 4. Otras modalidades.

Puede darse contratos por "viajes consecutivos", que es una fórmula mixta entre el *Time Charter* y el *Spot*. El fletador contrata el buque en la modalidad *Spot* pero se compromete a fletar el buque durante un tiempo para realizar viajes consecutivos.

Pueden también darse combinaciones entre modalidades de fletamento. Por ejemplo, un fletador dispone de un buque en *B/B Charter* y lo fleta a su vez en *Time Charter* o por viajes a un tercer fletador. Así, el primer fletador se convierte en armador (*disponent owner*).

Resumen de costes soportados:

Modalidad	B/B	T/C	V/C
Costes de capital	Armador	Armador	Armador
Costes fijos (1)	Fletador	Armador	Armador
Costes variables (2)	Fletador	Fletador	Armador

(1) Salarios, mantenimiento, reparaciones, provisiones, seguros, gastos generales,...

(2) Combustible, gastos portuarios, paso de canales,...

### Formas de cotización según la modalidad de fletamento:

- *Bare boat*: en este caso el importe de arrendamiento (que no sería propiamente un flete) se suele hacer por día o por otro periodo de tiempo establecido.
- *Time charter*: el flete normalmente se fija por día. Su devengo se produce día a día desde que se entrega el buque.
- *Spot o Voyage Charter*: lo normal es que se cotiche por unidad de carga. Puede ser por tonelada, por m<sup>3</sup> o pie<sup>3</sup>, según el tipo de carga.
- Líneas regulares: se cotiza por tarifas de fletes normalmente por unidad de peso o volumen, o por unidades de carga. La carga general convencional se suele cotizar por tonelada de carga o por m<sup>3</sup>. La carga en contenedores también puede pagarse por peso o volumen en unidades de 1 TEU (20') o 2 TEUs (40').

### Tiempo de plancha, demoras y despacho:

En el fletamento por viaje hay tres conceptos importantes a tener en cuenta en el devengo de los fletes, como son:

- tiempo de plancha o *lay time*,
- demoras o *demurrages*, y
- despacho o *dispatch money*.

A la hora de fletar un buque para un viaje el armador pone a disposición del fletador el buque en el puerto determinado y allí se le concede un tiempo para la realización de la carga, y en el puerto de destino se tendrá otro tiempo para la descarga.

Este tiempo para la carga y descarga se llama tiempo de plancha o *lay time*.

Al cerrar la póliza de fletamento se establecen las llamadas “demoras” (*demurrages*) que es la cantidad económica por día a percibir por el armador para compensar el tiempo pasado en puerto que exceda del tiempo de plancha establecido.

Esta cantidad será una cifra del orden del coste fijo diario del buque o algo superior por los costes de puerto y combustible.

Y por el contrario, si el armador se ve favorecido porque el buque se carga o descarga en menos tiempo del dispuesto en la póliza se establece un incentivo en el contrato de fletamento llamado *dispatch money* o prima por despacho adelantado. Esta cantidad diaria la pagará el armador al fletador descontándola del flete. Este importe suele ser la mitad que el de las demoras.

### **El flete en el mercado de petroleros:**

En el fletamento de petroleros es muy frecuente que las cargas cambien de propietario durante el transporte. Por ello, y porque puede haber cambios en el puerto de destino, resulta difícil la determinación del flete.

Para facilitar el cierre de fletamentos de petroleros, existe un instrumento muy útil llamado Tarifa "*Worldscale*". Consiste en un libro, actualizado y publicado una vez al año que contiene una estimación de los costes de transporte, por TM de carga, para un buque estándar dado, entre cada pareja de puertos de origen y destino. Esta información está disponible, previo pago, en Internet ([www.worldscale.co.uk](http://www.worldscale.co.uk)).

Hay unas condiciones estándar para la tarifa *Worldscale* que responden a un buque de 75.000 TPM, de 14'5 nudos de velocidad media, con un consumo en navegación de 55 TM/día y en puerto de 5 TM/día para un combustible IFO 380 con un precio fijado (unos 554 dólares por tonelada), con un coste diario del buque de 12.000 dólares USA/día, y que invierte 4 días en puerto por viaje redondo de dos puertos.

A la cifra del coste calculado del transporte mediante estos datos de buque estándar y para cada pareja de puertos que da el libro o página web, se le llama "*flat*".

En el libro, en ciertos casos de combinación de puertos, aparecen dos *flats* diferentes seguidos de una C y una S, que indica si el viaje se hace por El Cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) o por el Canal de Suez.

La cotización de un flete para un viaje específico suele hacerse en relación al *flat* indicado en el libro para dicho tráfico. El flete aparece como un porcentaje del *flat* indicado en el libro para el buque estándar.

Por ejemplo, WS 90 significa que se pagará (cualquiera que sea el tamaño del buque) el 90% del *flat* indicado en el libro para el buque estándar. Si se pacta WS 130, el porcentaje será del 130%.

O sea que:

$$\text{Flete (dólares/día)} = \text{Flete (WS)} \times \text{flat (dólares/día)}.$$

Una de las ventajas del *worldscale* es que cotizando el flete de esta forma, se puede cambiar durante el viaje el puerto de origen o el de destino, o incluso no determinar de entrada los mismos, sino únicamente una zona

geográfica a la espera de enviar al capitán las órdenes de a dónde dirigir la nave (por ejemplo, *Gibraltar for orders*<sup>32</sup>). Con esto no es preciso retocar el contrato, sino sólo tenerlo en cuenta en la liquidación del mismo.

### Índices de fletes:

Los índices econométricos en general son magnitudes estadísticas diseñadas para medir los cambios que experimenta una variable en función del tiempo, del área geográfica, etc. Como ejemplos están los índices bursátiles, como el IBEX 35, o de determinados sectores industriales.

En el mercado de fletes, los actores participantes precisan conocer la situación de fletes al menos dentro de límites relativamente previsibles para poder efectuar sus previsiones y planificar sus operaciones. Todo esto ha dado lugar a la generalización de la utilización de índices de fletes.

Hay muchos organismos que elaboran índices de fletes a la medida de sus necesidades. Los más conocidos son los elaborados por *Baltic Exchange*, que se publican diariamente. Tiene dos índices para petroleros y cinco para carga seca, cuatro de los cuales se promedian para obtener el *Baltic Dry Index* (BDI).

Para elaborar estos índices se crea una cesta de fletes compuesta por una serie de rutas consideradas como significativas del mercado de carga seca, en cada una de las cuales están perfectamente determinadas sus condiciones (tamaño del buque, mercancía, puertos, plazos, etc.). Mediante coeficientes se ponderan los datos y se obtiene el índice.

---

<sup>32</sup> Cuando el cargador contrata el flete sin saber aún a quién se lo va a vender el buque zarpa del puerto de carga sin un destino fijo, se dice que zarpa "a órdenes", esto es, a la espera de que le den la orden de a dónde ir a descargar. Normalmente se sabe la zona geográfica donde va a ser la descarga, con lo que se le envía "a órdenes" a una zona, o a un hito geográfico por donde, lo más probable, es que tenga que pasar. Por ejemplo, en el caso del petrolero "Prestige" (uno de los casos estudiados en esta tesis) cuando se hundió cerca de Galicia iba "a Gibraltar a órdenes", esto es, se estaba dirigiendo hacia el Estrecho de Gibraltar mientras los cargadores negociaban a quién vendían las 77.000 toneladas de fuel que transportaba en sus tanques. Esto provocó que el Gobierno de España (entonces del PP presidido por José María Aznar) echara absurdamente la responsabilidad del naufragio al Reino Unido ya que, según él, Gibraltar era el destino y era un puerto que no controlaba lo suficiente la navegabilidad de los buques.

## El flete en los servicios regulares:

La operación de las líneas regulares supone un riesgo económico importante para el naviero, ya que el porcentaje de costes fijos es muy elevado y haya o no haya carga suficiente para tener beneficios el buque debe partir en la fecha anunciada.

La competencia pura entre líneas regulares conduce a una espiral descendente de tarifas en la que todos pierden, incluso los usuarios, ya que si los precios al final son muy bajos las líneas pueden desaparecer, con lo que los usuarios tienen menos opciones y rutas.

Esto, desde mediados del s. XIX, propició la cartelización del mercado de líneas regulares. Así, se establecieron las llamadas "conferencias marítimas" que es la unión de un conjunto de empresas navieras que sirven líneas regulares en un determinado tráfico o área geográfica y que han llegado a un acuerdo en materia de fletes, frecuencias de servicio, etc.

La primera conferencia se creó en 1875 y cubría la línea entre el Reino Unido y la India. Durante esas décadas finales del s. XIX y primeras del s. XX llegó a haber más de 350 conferencias marítimas.

Además de las conferencias hay otros tipos de acuerdos entre empresas, como *pools*, consorcios, alianzas, etc. Algunos de estos acuerdos pueden estar prohibidos en la UE por ser contrarios a las normas sobre libre competencia.

Todos estos acuerdos entre empresas persiguen estabilizar los fletes, con lo que la competencia se orienta a ofrecer un servicio mejor y más regular y frecuente. El usuario paga unas tarifas superiores a las que dictaría la pura competencia, pero obtiene a cambio un servicio más estable y de calidad.

Entre los oponentes naturales de las conferencias están:

- Las líneas *outsiders*, que son las que operan en el mismo tráfico, sin pertenecer a la conferencia, bien por no haber sido admitidas o por propia voluntad. Su política comercial se suele

basar en una competencia feroz en precios, con servicios de calidad razonable pero inferior al de las conferencias.

- Por otro lado, los propios usuarios de los servicios han creado agrupaciones llamadas "consejos de usuarios" para poder negociar con las conferencias de forma más equitativa.

Unas de las características diferenciales más importantes entre el mercado *tramp* y el de línea regular es que en este último el flete y sus condiciones no se negocian en cada caso, sino que existen unas tarifas y condiciones estándar que se aplican a todos los usuarios, como un contrato de adhesión.

Esto es así porque en un buque *tramp* el naviero sólo tiene que negociar normalmente con un único cargador, mientras que en un gran portacontenedores de un servicio regular pueden ser miles los diferentes cargadores.

Aunque las estructura de las tarifas difiere de una compañía a otra, hay una serie de apartados que siempre figuran. Suelen ser bastante complejas, por lo que hay que estar muy habituado a tratar con ellas para manejarlas sin riesgo a cometer errores.

En las cláusulas de las reglas y condiciones de tarifa de líneas regulares se estipulan las áreas geográficas servidas, líneas marítimas, divisa de tarifa, descripción de mercancías, puertos, reglas para el tipo de embalajes, cláusulas de guerra, condiciones de conferencia, medios de pago, plazos, devoluciones, etc.

Se especifica, también, los recargos que puede haber, entre los que los más importantes son:

- *CAF (currency adjustment factor)*: por la variación en la cotización de las divisas.



- BAF (*bunker adjustment factor*): por la oscilación del precio del combustible.
- Tasas o impuestos sobre la carga: por ejemplo por tasas portuarias.
- Cargas especiales: por exceso de peso o de longitud excesiva, o por ser peligrosas, ya que exigen medios especiales de carga y descarga.
- LCL *service (less than container load)*: es el recargo por "grupaje", que es cuando la línea debe cargar un contenedor con diferentes mercancías de diferentes cargadores. Si se facilita un contenedor ya cerrado y estibado se llama "*full container load*" (FCL).

Por último, en cuanto a las condiciones de embarque y desembarque de las mercancías, se suele incluir en el flete la totalidad de los costes (estiba, carga, desestiba y descarga) y con frecuencia también los costes de recepción y entrega. Estas condiciones se llaman "*liner terms*" o "*berth terms*".

### **Mercado de carga seca a granel:**

El tráfico total de graneles sólidos asciende a algo más de 3.000 millones de TM, aproximándose al 40% del total de las mercancías transportadas por mar.

Las cargas se suelen dividir entre graneles principales (carbón, hierro, grano, fosfatos, etc.), que son el 70% del total, y graneles secundarios (manganeso, cobre, níquel, sal,...) y otros productos de bajo coste (coque de petróleo, cemento, chatarra, etc.).

Normalmente los graneles sólidos son productos de bajo coste que se transportan sin ningún tipo de envasado, o sea, a granel. Para su embarque y desembarque se emplean diferentes procedimientos específicos en función de la mercancía y la terminal. Se suelen emplear grúas y cucharas (carramarros), cintas transportadoras, tornillo sin fin, sistemas de succión, etc.

La mercancía va cayendo al fondo de la bodega donde se va amontonando formando un cono cuyo ángulo en la base se llama “ángulo de reposo” que es una característica importante de cada mercancía, ya que de ella depende el que la mercancía sea más o menos propensa al corrimiento de la carga en la bodega, cosa muy peligrosa al afectar a la estabilidad del buque. En algunos casos hay que trimar<sup>33</sup> la carga antes de zarpar. Los buques especializados tienen bodegas autotrimantes con unos tanques altos laterales (*wing tanks*) que no suelen llevar carga. Hay que tener en cuenta también, el asentamiento de la carga con el paso de los días.

En los años 70 y 80 fue creciendo rápidamente el tamaño de los *bulkcarriers* para los graneles principales, superando las 300.000 TPM. Tras un descenso en el tamaño, actualmente la tendencia es de nuevo a construir buques grandes de más de 200.000 TPM. A estos grandes graneleros, que normalmente solo se usan para el transporte de mineral de hierro y carbón se les denomina VLOC (*Very Large Ore Carriers*).

Los buques para transporte de grano no suelen exceder de las 70.000 TPM, y suelen ser de tipo Panamax, con una manga máxima de 32,31 metros.

El concepto de *bulkcarrier* moderno se deba a un armador sueco y data de los años 50. El primer *bulkcarrier* fue el “Casiopea”, de 19.000 TPM, botado en 1955 en Suecia. En los 80 todavía no había gran experiencia con este tipo de buques, sobre todo de gran tamaño, y hubo bastantes accidentes por fallos estructurales.

A partir de los 90 la OMI y las Sociedades de Clasificación empujaron el estudio de la seguridad de estos buques y los programas de inspección.

---

<sup>33</sup> Aplanar la superficie de la carga para evitar su corrimiento.

En noviembre de 1997 se establecieron nuevas normas de seguridad, sobre todo en aspectos de construcción de estos barcos. En 2002 se exigió el doble casco a todos los *bulkcarriers* nuevos de más de 150 metros de eslora.

Con todas estas medidas se ha logrado disminuir el número de accidentes y la pérdida de vidas que ocasionaban.

Los dos principales productos, hierro y carbón, son las principales materias primas de la industria siderúrgica, por lo que la demanda está influenciada por los ciclos de ésta.

El comercio de grano sufre variaciones anuales de importancia, sobre todo en ciertas regiones mundiales muy susceptibles de tener buenas o malas cosechas, como Rusia, por lo que hay zonas mundiales que varían mucho sus importaciones y exportaciones de un año a otro.

### **Mercado de líneas regulares:**

Hasta la aparición de los buques portacontenedores especializados, la carga general se transportaba en buques tradicionales apilándola en diferentes cubiertas mediante elementos de carga y descarga propios del buque, perdiéndose mucho tiempo en puerto. Hoy en día hay buques modernos polivalentes, capaces de transportar mercancías en pallets, en contenedores e incluso a granel. Los buques convencionales o polivalentes en línea regular ya solo se usan en países cuyos puertos no están especializados y modernizados.

De todas formas, el buque por excelencia para transporte de mercancía variada en contenedores es el portacontenedores, que empezó a introducirse a partir de 1959. En la actualidad este tipo de buques puede superar los 11.000 TEUs y cada vez son mayores. Son buques de doble casco con un sistema celular de guías que simplifica mucho la carga y descarga.

El TEU (*Twenty foot Equivalent Unit*), es la medida por la que se miden los buques portacontenedores, esto es, indican la capacidad de transporte de cada buque en contenedores de 20 pies (20').

Un TEU es un contenedor de 20 pies de largo (1 pie = 30,48 cm; 20' = 6,10 m). Normalmente se usan contenedores de 40' y de 20' cerrados, aunque hay muchos tipos diferentes de contenedores para todo tipo de cargas (abiertos, refrigerados, etc.). Incluso hay algunos de 45'.

La flota de portacontenedores está creciendo mucho en los últimos años y cada vez se hacen mayores buques en busca de la optimización de las economías de escala. Sobre todo se está incrementando el tráfico de contenedores desde y hacia Extremo Oriente (Hong Kong, Singapur, Taiwán y especialmente China). En estos mercados el crecimiento está siendo hasta cuatro veces mayor que en Europa e incluso más respecto a EE.UU.

Los elevados costes e inversiones que supone la explotación de estos servicios tienen como consecuencia una cada vez mayor concentración del mercado. En 1995 había que sumar 16 empresas para alcanzar el 50% de la cuota de mercado, mientras que solo diez años después con 7 empresas ya se llegaba a ese porcentaje.

También es de destacar que si en 1995 solo había una empresa europea (Maersk) entre las cinco mayores del mundo, en 2008 cuatro de las cinco mayores eran europeas:

1ª Maersk-Sealand-P&O-Nedlloyd (Dinamarca),

2ª MSC (Suiza),

3ª CMA-CGM (Francia),

4ª Evergreen (Taiwán),

5ª Hapag Lloyd-CP Ships (Alemania).

Los datos a 1 de enero de 2011<sup>34</sup> son los siguientes:

**Cuadro 2.6. Los 20 principales operadores de portacontenedores, al 1° de enero de 2011 (número de buques y capacidad total de transporte en servicio, en TEU)**

Orden	Operador	País/Territorio	Número de buques	Tamaño medio de los buques	TEU	Proporción del total mundial, TEU	Proporción acumulada, TEU	Crecimiento porcentual en TEU con respecto a 2010
1	Maersk Line	Dinamarca	414	4 398	1 820 816	11,2%	11,2%	4,2
2	MSC	Suiza	422	4 176	1 762 169	10,8%	22,0%	16,9
3	Grupo CMA CGM	Francia	288	3 715	1 069 847	6,6%	28,6%	13,2
4	Evergreen Line	Provincia china de Taiwán	162	3 666	593 829	3,7%	32,3%	0,2
5	APL	Singapur	141	4 197	591 736	3,6%	35,9%	12,8
6	COSCON	China	147	3 848	565 728	3,5%	39,4%	14,1
7	Grupo Hapag-Lloyd	Alemania	126	4 446	560 197	3,4%	42,8%	19,1
8	CSCL	China	120	3 841	460 906	2,8%	45,7%	0,8
9	Hanjin	República de Corea	98	4 565	447 332	2,8%	48,4%	11,8
10	CSAV	Chile	119	3 217	382 786	2,4%	50,8%	95,4
11	OOCL	RAE de Hong Kong (China)	85	4 408	374 714	2,3%	53,1%	29,1
12	MOL	Japón	91	3 989	362 998	2,2%	55,3%	4,2
13	NYK	Japón	85	4 152	352 915	2,2%	57,5%	-1,9
14	K Line	Japón	84	4 143	347 989	2,1%	59,6%	7,0
15	Hamburg Süd	Alemania	98	3 423	335 449	2,1%	61,7%	18,2
16	Yang Ming	Provincia china de Taiwán	78	4 137	322 723	2,0%	63,7%	1,7
17	HMM	República de Corea	60	4 753	285 183	1,8%	65,4%	9,7
18	Zim	Israel	73	3 857	281 532	1,7%	67,2%	30,5
19	PIL	Singapur	111	2 146	238 241	1,5%	68,6%	36,9
20	UASC	Kuwait	47	3 800	178 599	1,1%	69,7%	1,1
<b>Total de los 20 principales porteadores</b>			2 849	3 979	11 335 689	69,7%	69,7%	12,4
<b>Otros</b>			6 839	719	4 918 299	30,3%	30,3%	1,1
<b>Flota mundial de portacontenedores</b>			9 688	1 678	16 253 988	100,0%	100,0%	8,7

Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de *Containerisation International Online*, Fleet Statistics. Disponible en [www.ci-online.co.uk](http://www.ci-online.co.uk).

Nota: Se incluyen todos los buques que transportan contenedores. No es plenamente comparable a los cuadros 2.2 y 2.3, que comprenden solamente los portacontenedores especializados totalmente celulares.

Como vemos, se necesitaba sumar la proporción de las diez más grandes para llegar al 50% de la flota, y aunque las tres primeras eran europeas, entre las quince más grande solo cinco eran europeas.

A nivel mundial, los grandes buques aprovechan la economía de escala, sobre todo en los llamados tráficos horizontales (Este-Oeste) entre Extremo Oriente y Europa y EE.UU.

Un número relativamente pequeño de empresas gigantes operan grandes buques (de más de 6.000 TEUs) que sirven a un reducido número de

<sup>34</sup> UNCTAD, "El transporte marítimo. 2011".

puertos base estratégicos (puertos HUB). Estas líneas se complementan con buques más pequeños (*feeders*) en líneas norte-sur, llegando así a muchos puertos secundarios, siempre con el apoyo de una amplia red terrestre, dando un servicio puerta a puerta a los clientes. De este modo se abastece a un gran número de puertos de todo el mundo con gran regularidad y frecuencia, a tarifas muy ajustadas. Esto provoca que las empresas pequeñas desaparezcan o sean absorbidas al no poder competir con estas grandes empresas.

Al contrario que los petroleros, que ya no son cada vez mayores, los portacontenedores son cada vez más grandes. El "Emma Maersk", junto a sus gemelos, es el mayor actualmente. Tiene 397 metros de eslora, 56 metros de manga y 15 metros de calado, y una capacidad declarada de 11.000 TEUs, de ellos 2.000 refrigerados. Actualmente, Maersk ya está diseñando portacontenedores con capacidad de 18.000 TEUs.

### **Historia del transporte de petróleo y sus derivados por mar:**

El petróleo crudo (*crude oil*) es un aceite mineral compuesto de mezclas de hidrocarburos de diferentes tipos y cualidades. Los más viscosos se prestan mejor para la obtención de productos pesados (fuel oil, asfaltos, etc.), mientras que los menos viscosos, más ligeros, son mejores para la obtención de gasolinas, querosenos, etc.

Por ejemplo, están el crudo Boscan, de Venezuela, de 20 grados API de densidad (pesado) que da 6,749 barriles por TM; el Arabian Medium, de Arabia Saudí, de densidad 30 API, medio, que da 7,195 barriles por TM; o el Brega, de Libia, de densidad 40 API (ligero) que da 7,641 barriles por TM.

El tráfico de petróleo y derivados es el que mayor número de toneladas de mercancía transporta en el mundo, y supone más de un tercio del total del tonelaje transportado y el 40% en términos de Tonelada x milla, y eso que no todo se transporta por mar, ya que hay países productores que transportan el

petróleo por oleoductos en un porcentaje muy alto de su producción para consumo propio o para la exportación.

Los buques petroleros son generalmente de gran tamaño, aunque por razones financieras hoy en día rondan las 250.000 TPM los mayores buques, lejos de las más de 500.000 TPM del “Jahre Viking”.

Según el tamaño se clasifican en Aframax (80.000 a 120.000 TPM), Suezmax (unas 140.000 TPM), VLCC (unas 210.000 TPM), y VLCC (más de 280.000 TPM).

Los accidentes y la evolución de la sociedad y la conciencia medioambiental han ido dando como resultado una normativa internacional en lo que atañe a la construcción de buques tanque.

El naufragio del “Torre Canyon” en 1967 en Francia motivó la aprobación del Convenio MARPOL 73/78, y más tarde, en 1989, la varada del “Exxon Valdez” en Alaska (EE.UU.) hizo que se aprobara por ese país la Oil Pollution Act de 1990 (OPA 90) que exigió que todos los petroleros que tocaran puertos USA estuviesen contruidos con doble casco. Esto también aceleró una nueva normativa en el Convenio MARPOL para imponer el doble casco según un calendario pactado que vencía en 2015. Hoy en día, por esta normativa, casi todos los petroleros de más de 5.000 TPM se construyen con doble casco.

También, a raíz de los accidentes del “Braer” y del “Aegean Sea”, a principios de los 90, la Comunidad Europea propuso nuevas normas para reforzar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación en las costas europeas. Se pretendían establecer normas razonables y exigir su cumplimiento antes que pedir una proliferación de normas nacionales muy exigentes y difíciles de hacer cumplir en un mercado internacional.

Pero el hundimiento del “Erika” en Francia en 1999, de magnitud relativamente pequeña pero de gran repercusión en los medios y en la opinión pública francesa, hizo que la UE presentara una propuesta para acelerar la eliminación de buques de casco sencillo de las aguas de los estados de la UE.

Finalmente se decidió que estas normativas se hicieran mediante una enmienda al convenio MARPOL. Esto condujo a que en abril de 2001 se presentara un acuerdo en la OMI (Organización Marítima Internacional) para la modificación de las normas del MARPOL (Regla 13G) mediante un calendario progresivo similar al de la OPA 90.

Pero, en noviembre de 2002, el accidente del "Prestige" y su gran repercusión mediática internacional hicieron que los estados miembros de la UE exigieran medidas urgentes. En octubre de 2003 se modificó la reglamentación y la UE aceleró el calendario de eliminación de buques tanque de casco sencillo. A la vez se prohibió a los petroleros de casco sencillo el transporte en puertos de la UE de fuel y crudo pesado. España y Francia adoptaron también la medida de que estos buques no podían pasar a menos de 200 millas de sus costas, medida muy criticada en el ámbito internacional al ser contraria al derecho de "paso inocente" reconocido en los convenios internacionales.

La OMI acordó a finales de 2003 un calendario definitivo para que no quedaran en activo más petroleros monocasco a partir de 2010.

Se puede decir que hasta la popularización de los motores diesel y de explosión la demanda de productos del petróleo fue pequeña, por lo que no hubo una gran necesidad de su transporte, y cuando se hacía la mercancía se llevaba en barriles<sup>35</sup>.

En 1850 se empieza a comercializar el petróleo en Pennsylvania (EE.UU.).

En 1861 la primera carga de petróleo (901 barriles, unas 224 toneladas) cruza el Atlántico en el buque "Elisabeth Watts", un velero bergantín de dos mástiles.

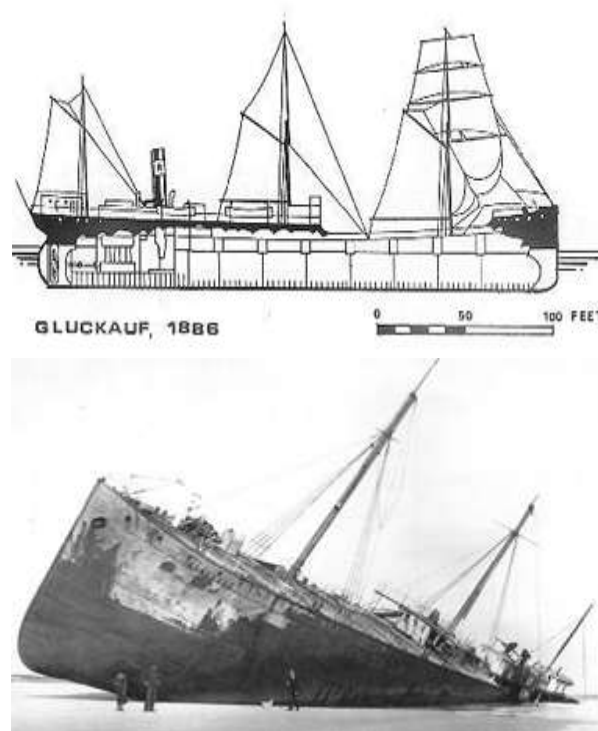
---

<sup>35</sup> De ahí que se siga hablando de "barriles de petróleo" cuando se trata de cuantificar la carga de los petroleros. Un barril son, más o menos, unos 160 litros, dependiendo de la densidad del tipo de crudo.



En 1863 se bota el primer buque expresamente diseñado para transportar petróleo a granel. Era el "Ramsay", un velero de tres mástiles de casco de acero.

En 1886 en Newcastle (Inglaterra) se construyó el buque "Gluckauf", que se puede decir que fue el primer petrolero cuyo casco de acero era en sí mismo un tanque cerrado diseñado expresamente para transportar petróleo y derivados, con lo que la carga y descarga era más rápida (directamente por tuberías) y aumentaba su capacidad de carga hasta las 2.300 toneladas de peso muerto y unos 90 metros de eslora. Combinaba la propulsión a vela con la de la máquina. Fue el precedente de los petroleros modernos y contaba con un mamparo longitudinal en la línea de crujía que aumentaba la estabilidad al reducir los efectos de las superficies libres. Su vida terminó en 1893 al embarrancar cerca de New York (EE.UU.).



Corte esquemático del "Gluckauf " y cómo quedó tras su varada en Fire Island (EE.UU).

A partir de esos años, el transporte de petróleo y derivados por mar se realiza en buques tanque diseñados específicamente para ello, aunque no fue hasta la II Guerra Mundial cuando se comenzaron a construir petroleros de

manera estandarizada. Durante esta contienda, EE.UU. diseña el buque tipo "T2", capaz de transportar 16.400 toneladas, y sus astilleros botan en esos años un total de 620 unidades. Al terminar la guerra muchos de estos buques pasaron a engrosar la flota de muchas compañías de diferentes países. Algunos, como el "Caltex Utrecht" siguieron navegando hasta los años 80 del s. XX.



El "Caltex Utrecht", buque tipo "T2", fue desguazado en 1981

A medida que avanzaba el s. XX, la demanda de petróleo aumentó rápidamente y el tonelaje de los buques tanque creció en la misma media. En 1959 se construyó el "Universe Apollo", que con 114.356 toneladas de peso muerto rebasa por primera vez la marca de las 100.000 toneladas.



El "Universe Apollo", primer buque tanque de más de 100.000 toneladas de peso muerto.

La economía de escala, y el aprovechamiento de los viajes tan largos que se necesitan realizar para el transporte de petróleo desde los lugares de origen a los lugares de mayor consumo, sobre todo a raíz de que en los 50 y los

60 se cerró en varias ocasiones el Canal de Suez, hicieron que pronto se rebasaran las 200.000 toneladas e incluso las 300.000 toneladas.

El petrolero japonés Idemitsu Maru (1966), fue el primero en pasar de 200.000 toneladas (206.106) iniciando la construcción de los llamados VLCC (Very Large Crude Carriers). Y en 1968 se botó el "Universe Ireland", de 326.585 toneladas, lo que le convirtió en el primer ULCC (Ultra Large Crude Carrier).

La tecnología ayudó a que un petrolero de más de 200.000 toneladas en los 80 funcionara con 24 tripulantes frente a los 45 que necesitaba un buque tipo T2. Además, también son cada vez más eficientes y con 2,7 veces más de fuerza se transportan 4,3 veces más de carga total.

La crisis del petróleo de 1973, o primera crisis del petróleo, que se originó al decidir la Organización de Países Árabes Exportadores de Petróleo no exportar crudo a las naciones que había apoyado a Israel durante la guerra del Yom Kippur, provocó un parón para la construcción de buques tanque aún mayores ya que el precio del crudo subió brutalmente y se produjo una crisis económica mundial.

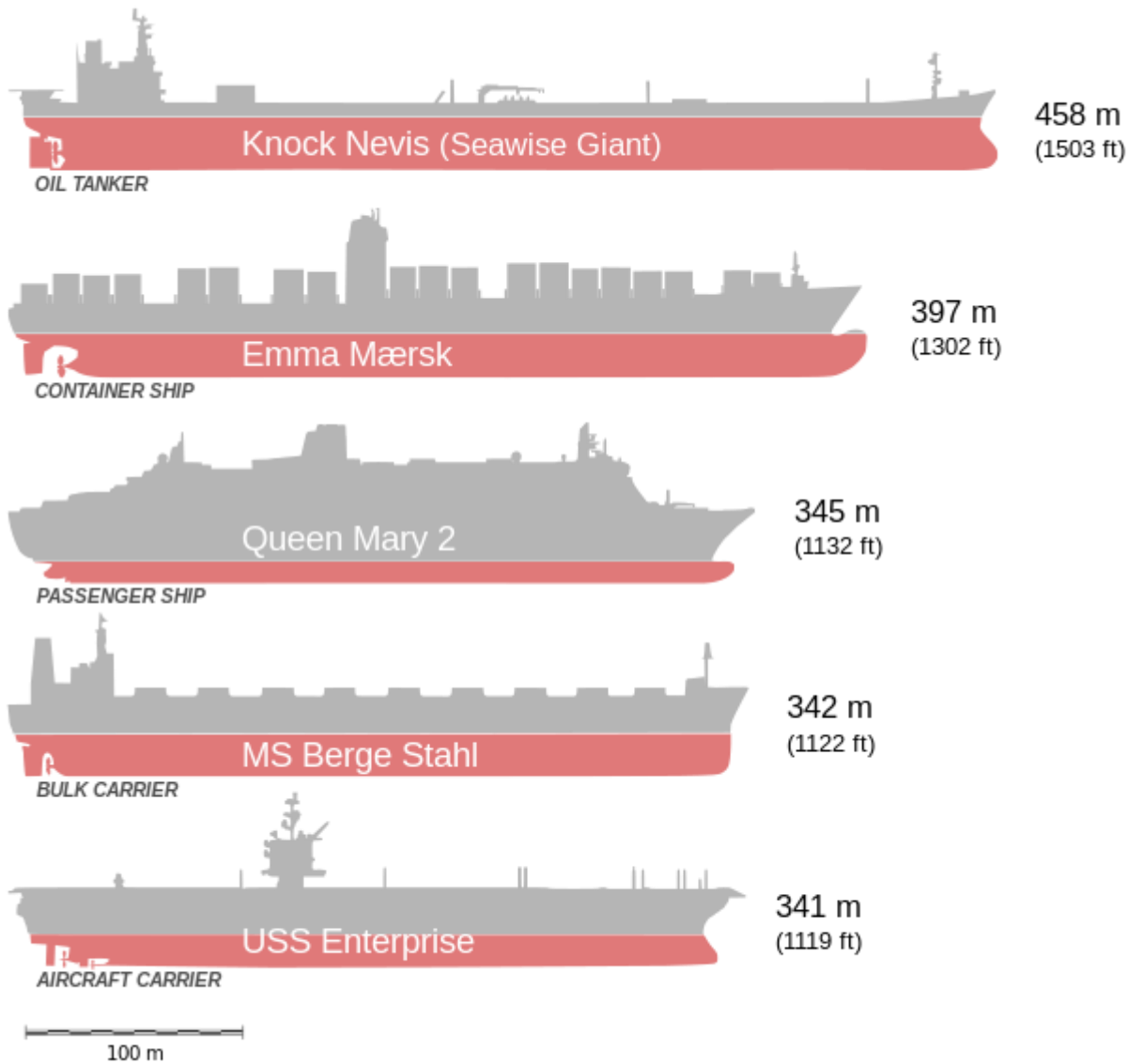
El buque más grande que ha navegado jamás fue el "Jahre Viking", construido en Japón en 1979 con el nombre de "Oppama 1". Inicialmente tenía 377 metros de eslora y 418.610 toneladas de peso muerto. Su comprador, al armador chino Tung, lo rebautizó como "Seawise Giant" y lo envió a un astillero japonés donde fue alargado hasta los 458,45 metros de eslora y su capacidad de carga aumentó hasta las 564.761 toneladas. Tras varios años de servicio bajo los nombres de "Happy Giant" y "Jahre Viking", fue vendido para su uso como almacén flotante en EE.UU y luego en el Golfo Pérsico, donde fue atacado en la Guerra del Golfo. Tras ser remozado, estuvo unos años en Qatar sirviendo como almacén bajo el nombre de "Knock Nevis" hasta que fue vendido a la India para su desguace en 2009. Para su último viaje de Qatar a la India fue rebautizado con el nombre de "Mont"<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Fuente Histarmar: <http://www.histarmar.com.ar/InfGral/ULCC/VLCCs-1.htm>

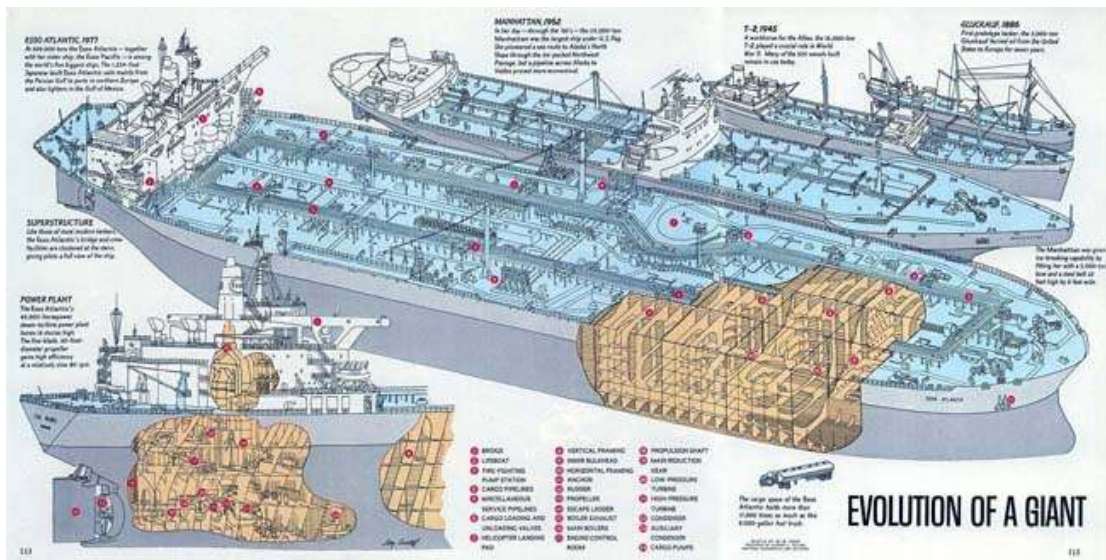


"Jahre Viking", el mayor buque jamás construido.

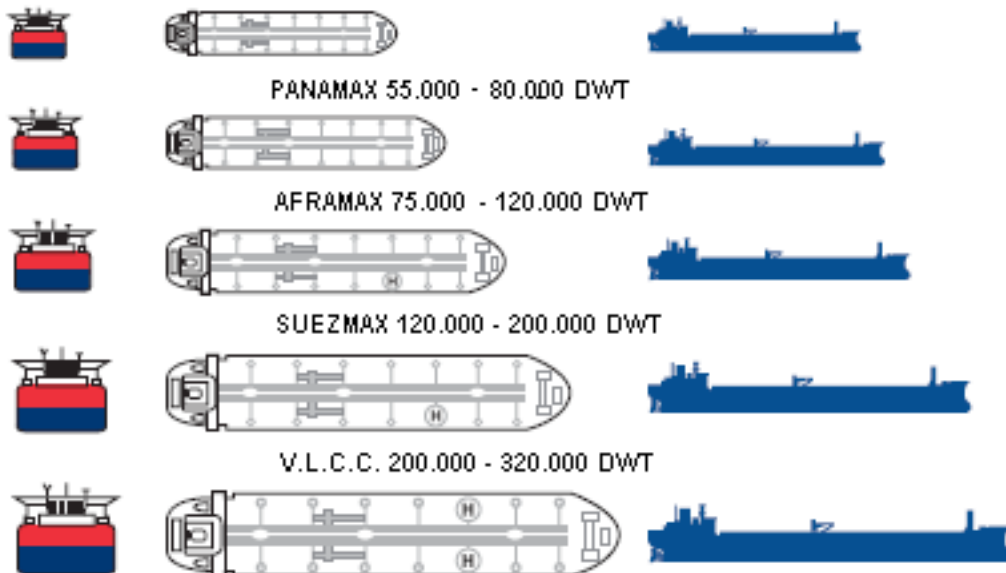


Comparativa del "Jahre Viking" (Knock Nevis) con otros buques gigantes.

Hoy en día los petroleros más grandes que se construyen son los VLCC, de unas 280.000 toneladas y de 350 metros de eslora, 60 metros de manga y unos 30 metros de calado. Los buques modernos son cada vez más seguros y eficientes, menos contaminantes y las pérdidas de crudo durante las maniobras rutinarias en puerto prácticamente han desaparecido.



Evolución del tamaño de los petroleros desde sus comienzos a hoy. Fuente: Jay Groff, NOAA



Principales tipos de petroleros modernos según su tamaño.

## **Banderas de conveniencia:**

Para terminar con este capítulo sobre el transporte de mercancías y el negocio marítimo, voy a dedicar unas líneas a las llamadas "Banderas de conveniencia".

Hasta hace unas décadas lo normal es que los buques enarbolaran la bandera de país donde tenía la sede la empresa naviera. Esto quiere decir que estaban matriculados en dicho país y figuraban en su Registro de buques, por lo que debían cumplir con toda la legislación y reglamentación de ese país tanto en materia de seguridad, de navegabilidad del buque, de relaciones laborales de la tripulación, pago de impuestos, etc.

A partir de los años 70 del s. XX empieza de forma muy notable a crecer el número de buques registrados en países como Panamá, Liberia, Chipre, Singapur, Bahamas, etc. Y no porque la flota mercante de estos países hubiera aumentado por motivos de demanda de buque, sino porque muchos armadores de países tradicionalmente náuticos, España entre ellos, deciden registrar sus buques en los registros de estos países para aprovecharse de una fiscalidad más ventajosa y de una legislación más laxa en diversos ámbitos de forma que en su cuenta de resultados de cada año los beneficios fueran mayores (Rodríguez-Martos, 2006, 90-94).

Los países considerados por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, la ITF, como Pabellones de Conveniencia son<sup>37</sup>:

---

<sup>37</sup> <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm/ViewIn/SPA>

Antigua y Barbuda	Gibraltar (RU)
Bahamas	Honduras
Barbados	Jamaica
Belize	Líbano
Bermudas (RU)	Liberia
Bolivia	Malta
Burma	Islas Marshall (USA)
Camboya	Islas mauricio
Islas Caimán	Moldavia
Comoros Chipre	Mongolia
Guinea Ecuatorial	Antillas Holandesas
Islas Faroe (RU)	Corea del Norte
French International Ship Register (FIS)	Panamá
German International Ship Register (GIS)	Sao Tome y Príncipe
Georgia	St Vincent
	Sri Lanka
	Tonga
	Vanuatu

Nunca se debe generalizar y de la misma manera que hay diferentes tipos de personas, hay diferentes tipos de armadores y de pabellones de conveniencia. Unos son más estrictos en las normativas y otros menos, y no se puede decir que todos los buques que navegan bajo estos pabellones sean subestándar, pues hay buques modernos y bien equipados, con tripulaciones muy competentes y bien pagadas. Por ejemplo, a día de hoy muchos pabellones de conveniencia están dentro de la lista blanca del memorando de París MOU<sup>38</sup>, esto es, sus buques no tienen un régimen de inspecciones especial, como los de pabellones en lista gris o negra.

---

<sup>38</sup> Un memorando en el que se clasifica a los estados de abanderamiento según un criterio de riesgo de sus buques. Los buques de los países de la lista blanca tienen menos inspecciones que los de la lista gris o los de la lista negra, pues se supone que son más seguros.

A fecha de 1 de julio de 2012 los países que están en la lista blanca son<sup>39</sup>:

- Bahamas
- Bélgica
- Bermuda (RU)
- Islas Caimán (RU)
- China
- Chipre
- Dinamarca
- Estonia
- Finlandia
- Islas Faroe
- Francia
- Alemania
- Gibraltar (RU)
- Grecia
- Hongkong
- Irlanda
- Isla de Man (RU)
- Italia
- Japón
- Letonia
- Liberia
- Lituania

---

<sup>39</sup> Fuente:

[http://www.parismou.org/inspection\\_efforts/inspections/ship\\_risk\\_profile/flags\\_meeting\\_low\\_risk\\_criteria/](http://www.parismou.org/inspection_efforts/inspections/ship_risk_profile/flags_meeting_low_risk_criteria/)



- Luxemburgo
- Islas Marshall
- Malta
- Holanda
- Noruega
- Panamá
- Polonia
- Republica de Corea
- Rusia
- Singapur
- Suecia
- Reino Unido

Como vemos, muchos de ellos son países considerados pabellones de conveniencia.

De todas formas, como indica Rodríguez-Martos, los buques bajo pabellón de conveniencia pueden tener las siguientes implicaciones sociológicas para los marinos:

1. Paro creciente entre la gente de mar de países desarrollados.
2. Reducción general del nivel salarial y retroceso en los avances sociales.
3. Intrusismo profesional.
4. Aumento de la inseguridad.
5. Aumento de la soledad.
6. Fomento del abuso y del enriquecimiento ilícito.

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, (ITF), defiende que<sup>40</sup>:

“debe existir un ‘vínculo genuino’ entre el propietario real de un buque y el pabellón que este enarbola, de acuerdo con el Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). En los registros Bandera de Conveniencia (BDC) no existe tal ‘vínculo genuino’.

En este tipo de registros, la normativa de formación y seguridad es deficiente y no se impone restricción alguna sobre la nacionalidad de la tripulación. En consecuencia, hay marinos que no pueden comunicarse con otros tripulantes, pues no comparten un idioma común, colocando en riesgo la seguridad y la operación eficiente del buque.

En muchos casos, estos buques de bandera de conveniencia ni siquiera se administran desde el país al cual la bandera corresponde.

Una vez que un buque está registrado bajo una BDC, los diferentes propietarios contratan entonces a la mano de obra más barata que pueden encontrar, pagan salarios mínimos y recortan costos, disminuyendo los niveles de la calidad de vida y las condiciones de trabajo de la tripulación.

La globalización ha acelerado el deterioro de esta situación. En un mercado naviero bajo una feroz competencia en permanente aumento, cada nueva BDC se ve forzada a promoverse ofreciendo las tasas más bajas y una reglamentación menor. De esta forma, los armadores, para competir con sus buques, se ven forzados a

---

<sup>40</sup> <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/sub-page.cfm/ViewIn/SPA>

buscar la forma más económica y menos reglamentada de operar, encontrándola con las BDC.”

Como vemos, los buques de Bandera o Pabellón de Conveniencia pueden ser un problema, tanto para las condiciones laborales de los trabajadores del mar, como para la propia seguridad del buque y del medio ambiente.

A este respecto, Alfredo Salazar López (Salazar, 2009), hace hincapié en las condiciones laborales de los marinos que navegan en buques de Bandera de Conveniencia, y el problema al que se enfrentan los marinos ante los accidentes debido a estas malas condiciones:

“La fatiga es un importante factor en muchos siniestros marítimos, que surge del exceso de trabajo y de los prolongados períodos invertidos por los marinos alejados de sus hogares, esto se ha convertido en una franca provocación para la generación de siniestros.

(...) la gente de mar está trabajando regularmente un número excesivo de horas, poniendo así en peligro sus vidas y el medio ambiente marino.

Ahora bien, también se puede presentar desde otra óptica, y es cuando los accidentes marítimos que surgen de las BDC afectan a la gente de mar, reflejado esto en el sinnúmero de marinos que son procesados y encarcelados por la contaminación al mar; esto se debe a que la seguridad marítima, desde septiembre del 2001, y las nuevas medidas contra la contaminación, han incrementado el número de sanciones penales.

La gente de mar es un fácil blanco después de un suceso grave al medio ambiente y los propietarios de buques a menudo, se ocultan en la maraña de las BDC y compañías fantasmas.

En la mayoría de los casos los marinos pueden ser detenidos por contaminación marítima, seguridad de la navegación, contrabando de armas o de personas y por ataque de personas a bordo.

Un ejemplo de esta amenaza es el caso del Tasman Spirit<sup>41</sup> y del Prestige<sup>42</sup>, ambos casos pusieron de relieve el riesgo de detenciones innecesarias e injustificadas, normalmente la gente de mar se encuentra en el centro de polémicas políticas sobre indemnización y asignación de culpabilidad.”

Cabe decir, también, que en España existe el Registro Especial de Canarias (REC), para que los navieros españoles puedan acogerse a algunas ventajas fiscales en sus buques sin tener que llevarlos a otras banderas de conveniencia.

Según el presidente de ANAVE, Adolfo Utor<sup>43</sup>, “a 1 de enero de 2012 estaban inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC) 145 buques mercantes de transporte, con 2.569.263 GT y 2.312.778 TPM. A lo largo de 2011, esta flota disminuyó en 3 unidades y en un 2,5% de las TPM. Ello demuestra que el REC sigue sufriendo una dura competencia por parte de otros registros de buques (especialmente los de Malta y Madeira) que, siendo considerados comunitarios a todos los efectos, ofrecen condiciones más atractivas, no sólo en los aspectos fiscales y laborales, sino también en los técnicos”.

---

<sup>41</sup> Al ocurrir la encalladura del petrolero con bandera de Malta, en julio del 2003, cerca de la entrada al puerto de Karachi, su tripulación estuvo detenida por nueve meses en Paquistán.

<sup>42</sup> Tras la ruptura del buque petrolero, de bandera de Bahamas, el Capitán Apostolos Mangouras, permaneció en España por dos años.

<sup>43</sup> Marina Mercante y Transporte Marítimo. 2011-2012. ANAVE, julio 2012.

**IMPORTANCIA DE LA MARINA  
MERCANTE COMO SECTOR  
ESTRATÉGICO EN LA ECONOMÍA  
MUNDIAL.-**



## 8. IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE COMO SECTOR ESTRATÉGICO EN LA ECONOMÍA MUNDIAL <sup>44</sup>

La Marina Mercante es la actividad económica encargada de realizar el transporte de mercancías y pasajeros por vía marítima y fluvial, contando para ello con una tripulación civil. Aproximadamente un 90% del comercio mundial se realiza por vía marítima, siendo, por tanto, un sector de vital importancia para el desarrollo económico. En la UE el 90% del comercio con países terceros se hace por vía marítima y el 42% de su comercio internacional interno. En España se transporta por mar el 80% de las exportaciones y el 50% del comercio interno<sup>45</sup>.

Esta modalidad de transporte permite la movilización de grandes cantidades de mercancías de muy diferentes características, tanto en cortos como en largos trayectos, permitiendo una economía de escala que contribuye a establecer a este medio de transporte como el más económico, seguro y respetuoso con el medio<sup>46</sup>.

El tipo de mercancías que normalmente se transportan son de todo tipo, desde graneles sólidos y líquidos (petróleo y derivados, minerales y grano), hasta bienes de consumo para el pequeño comercio (textil, electrodomésticos, productos de "todo a cien", etc.)

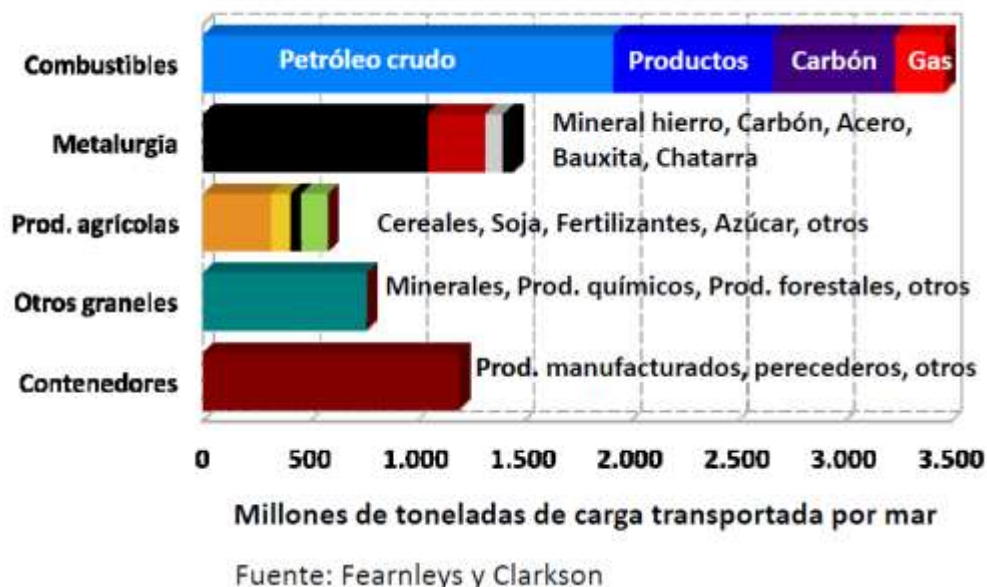
En la siguiente gráfica vemos los millones de toneladas transportadas en barco en 2011 por productos:

---

<sup>44</sup> Salvo indicación contraria, los datos para la elaboración de este capítulo son del Informa Anual del Gabinete de Estudios de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, "Marina Mercante y Transporte Marítimo 2011-2012, disponible en <http://www.anave.es/marina-mercante/81-marina-mercante>, así como del informe sobre transporte marítimo del año 2011 de la UNCTAD, disponible en [http://unctad.org/es/Paginas/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/es/Paginas/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

<sup>45</sup> Fuente ANAVE.

<sup>46</sup> Según fuentes de ANAVE, En julio de 2011 la OMI consiguió avances muy importantes en la regulación de las emisiones de CO2 procedentes de los buques, al acordarse la obligatoriedad del Índice de Eficiencia Energética de Diseño para Buques Nuevos (EEDI) y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP), para todos los buques. Según la OMI, el transporte marítimo es el medio de transporte que genera menos CO2 por unidad de transporte (en t x km). Mientras la media del CO2 generado por un buque es de 20 t x km, el tren se sitúa en 70 y el camión en 130.



El transporte marítimo ha sido desde siempre un reflejo de la situación de la política mundial actual, ya que es la principal vía de transporte de todo tipo de mercancías para el abastecimiento de un país. Por este motivo, su flota ha ido evolucionando a una progresiva especialización adaptada al tipo de mercancía a transportar. Actualmente contamos con una gran variedad de buques de diferentes características que configuran la flota mundial.

Las ventajas del tráfico marítimo sobre otras modalidades de transporte, tanto desde el punto de vista económico como en los capítulos de la seguridad, de la energía o del medio ambiente, son, por añadidura, un acicate para apostar sin reservas por esta actividad.

Desde una óptica económica, hay que destacar la eficiencia productiva de este negocio, que no solo es el más barato de todos los transportes, sino que las tasas de crecimiento de sus costes son, asimismo, muy bajas: mientras el flete del crudo de petróleo o del carbón apenas se duplicó entre 1960 y 1990, por ejemplo, el precio del pan o el de un sello de correos se multiplicó por 17 y el del tren por 4,5 en ese mismo periodo<sup>47</sup>.

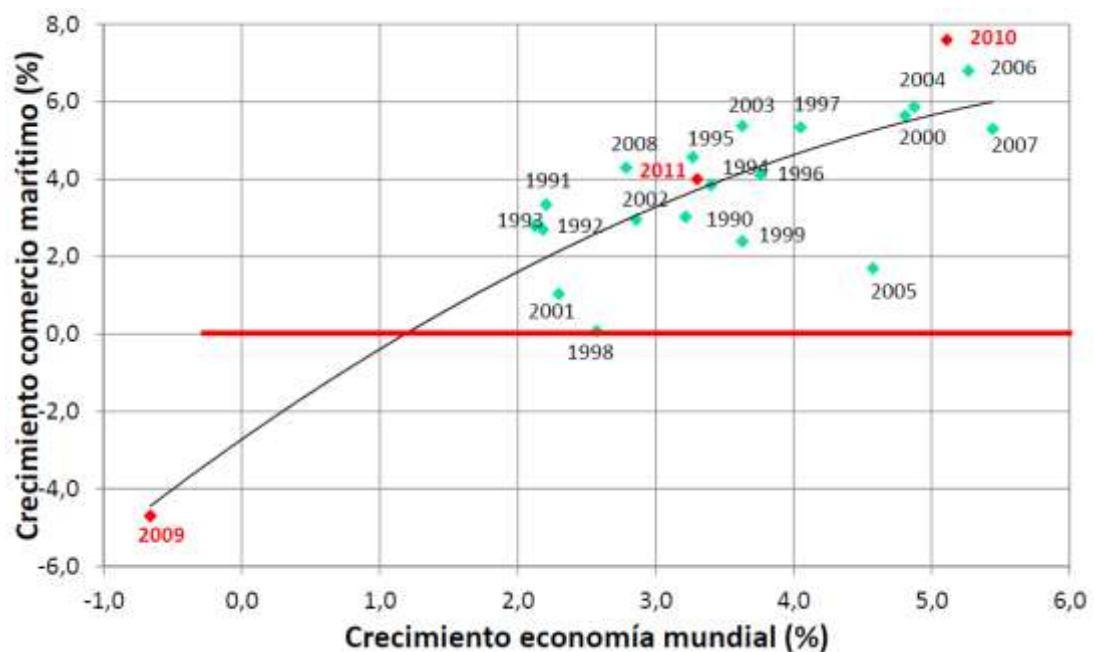
<sup>47</sup> Fuente ANAVE.



En materia de seguridad, las estadísticas señalan que la mortalidad por accidente del transporte terrestre es 70 veces superior a la del marítimo, y que la del ferrocarril es también muy superior, en este caso unas 30 veces mayor.

En situaciones normales, la demanda del transporte marítimo sigue una evolución paralela a la de crecimiento económico internacional, lo que es lógico si, como ya hemos dicho, el 90% del comercio mundial se realiza por medio de buques mercantes.

En el siguiente gráfico se ve la correlación entre el transporte marítimo y la actividad económica mundial

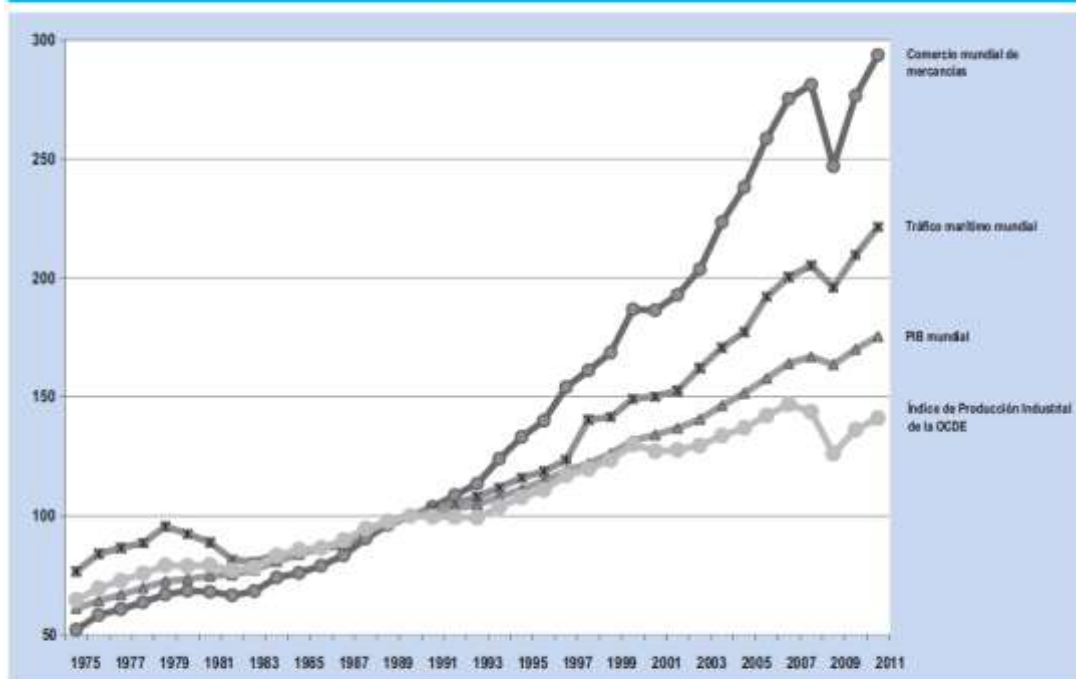


Comparación entre el crecimiento de la economía mundial y el crecimiento del comercio por mar entre 1998 y 2011.

Se ve en la gráfica cómo para cada año hay un paralelismo entre el porcentaje que creció (o descendió como en el caso de 2009) la economía mundial y el crecimiento de la demanda de transporte marítimo.

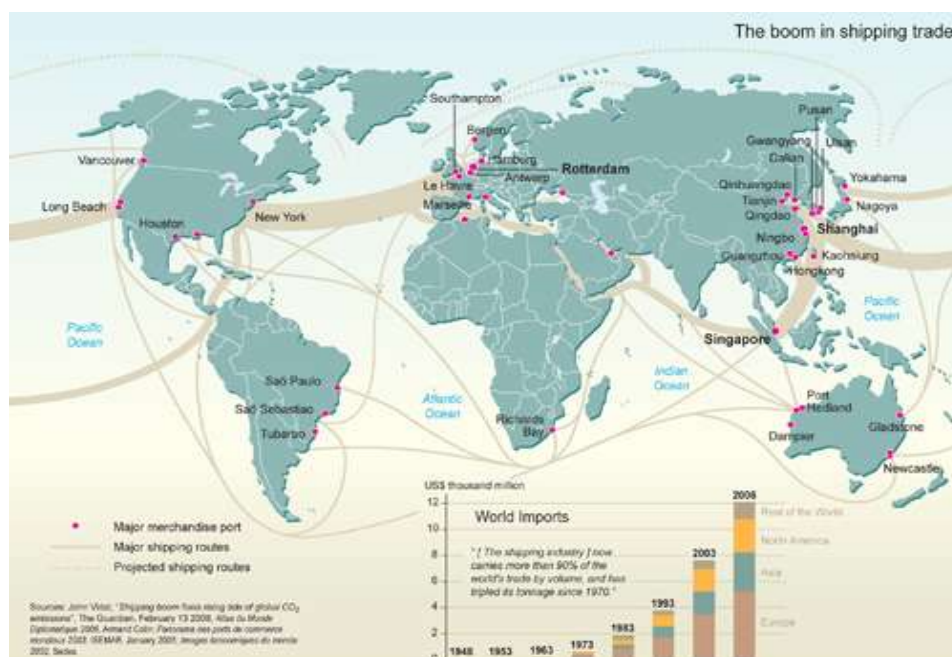
El siguiente gráfico también nos muestra la evolución en los últimos años del comercio mundial, el tráfico marítimo, el PIB mundial y el Índice de Producción Industrial de los países de la OCDE.

**Gráfico 1.1. Índice de Producción Industrial de la OCDE e índices del PIB, el comercio de mercancías y el tráfico marítimo mundiales (1975-2011) (1990 = 100)**



Fuente: Secretaría de la UNCTAD, con datos de la OCDE, *Main Economic Indicators*, mayo de 2011; UNCTAD, *Informe sobre el comercio y el desarrollo 2011*; UNCTAD *El Transporte Marítimo*, varios números; OMC *Estadísticas del Comercio Internacional 2010*, cuadro A1a; y el comunicado de prensa de la OMC publicado en marzo de 2011 con el título *El comercio mundial en 2010 y las perspectivas para 2011*. Los datos de la OMC sobre el comercio de mercancías (en volumen) se obtienen a partir de los valores aduaneros deflacionados por valores unitarios normales y el índice del precio ajustado de los artículos electrónicos. El índice de 2011 para el tráfico marítimo está calculado sobre la base de la tasa de crecimiento prevista por Clarkson Research Services.

Al ver las principales rutas de navegación enseguida nos damos cuenta de la globalización del negocio del transporte marítimo, como se ve en esta gráfico de la OMI:



En cuanto a los datos macroeconómicos sobre la contribución del sector marítimo a la economía, según fuentes de la Unión Europea<sup>48</sup>, se estima que los sectores de actividad marítima generan alrededor de 500.000 millones de euros y dan empleo a unos cinco millones y medio de personas en la Unión Europea.

Estos sectores agrupan no solamente actividades tradicionales como el transporte marítimo o el turismo costero y marítimo, sino que se extienden a otras actividades con una gran potencial de innovación y crecimiento como son las energías renovables marinas o la biotecnología marina. Es por ello que hasta 2020 el sector podría dar empleo a un millón y medio más de personas y alcanzar los 600.000 millones de euros de contribución al PIB de la Unión.

Analizando los datos generales del transporte marítimo, a nivel mundial, en 2011 se alcanzó un nuevo máximo histórico de mercancías transportadas por mar, con 8.947 millones de toneladas, lo que supone un 4,1% de aumento sobre la cifra de 2010, según el informe *"Shipping Review and Outlook"*<sup>49</sup> de la consultora británica Clarkson. La distancia media de los transportes fue de 4.978 millas, de modo que la demanda de transporte alcanzó la cifra de 42,79 billones de toneladas x milla, un 4,7% más que el año anterior.

Los graneles sólidos siguieron siendo el grupo de cargas de mayor tonelaje, con 3.686 millones de toneladas (el 41,2% del total) y registraron un aumento del 5,4%. Crudo y productos del petróleo, que antaño suponían la mayor partida, sumaron 2.677 toneladas (el 29,9% del total), con un modesto crecimiento, del 1,8%.

Mucho mayor aumento experimentó el transporte de carga general en contenedores (+8,8% en toneladas), que alcanzó 1.385 millones de toneladas (un 15,5% del tonelaje total transportado por mar). La carga general

---

<sup>48</sup> <http://euroalert.net/news.aspx?idn=15778>

<sup>49</sup> Fuente ANAVE: <http://www.anave.es/ultimas-noticias/385-nuevo-record-historico-del-comercio-maritimo-8947-millones-de-toneladas-en-2011>

convencional (no containerizada) totalizó 913 millones de toneladas (+2,4%), un 10,2% del comercio marítimo mundial. Resulta llamativo recordar que, hasta 2004 inclusive, las cargas convencionales superaban a las containerizadas.

En 2011 el mayor crecimiento (+10,8%) lo experimentó el transporte de gas natural (LNG) licuado, que sumó 246 millones de toneladas (el 2,7% del comercio marítimo mundial).

El LNG, registra también el mayor incremento medio acumulado en los últimos 10 años, con un 5,0%, ligeramente por encima de la carga en contenedores y el mineral de hierro (+4,9% de media anual en ambos casos). En contraste, el comercio marítimo de crudo de petróleo sólo aumentó un 0,7% anual de media en los últimos 10 años y el de gases licuados del petróleo (LPG) sólo un 0,4% medio anual.

Para el año 2012, Clarkson estima que se cerrará el ejercicio con crecimientos ligeramente más modestos, del 3,9% en tonelaje, que alcanzaría una cifra próxima a 9.300 millones de toneladas y del 4,2% en toneladas x milla, llegando a 44,54 billones.

El total de la flota mundial a 1 de enero de 2012 estaba compuesta por 55.138 buques que sumaban 991.173.697 GT, lo que significa un incremento respecto al 1 de enero de 2011 de un 8,9%. De estos buques 145 estaban matriculados en España (Registro Especial de Canarias), y sumaban 2.569.263 GT, un 0,8% más que el año anterior. Sobre la flota controlada por empresas españolas, a 1 de enero de 2012 eran 229 buques con un total de 4.054.308 GT, un 2,3% menor a 2011.

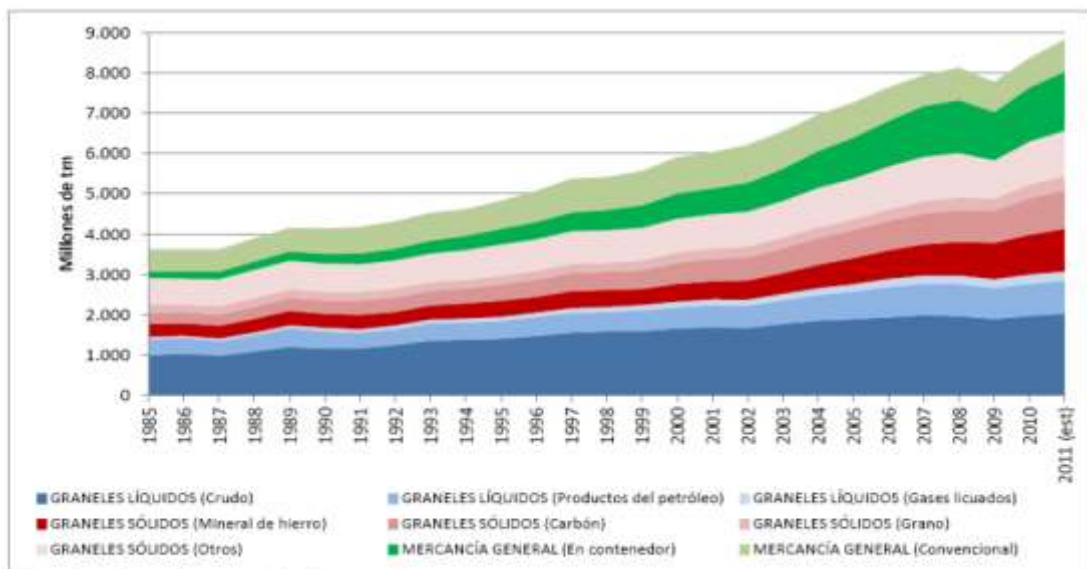
En 2011, la suma de las importaciones, exportaciones y cabotaje del comercio marítimo español sumaron 302,7 millones de toneladas, un 3% más que el año anterior, mientras el PIB solo creció un 0,7%.

Con estos datos, España se sitúa en tercer lugar de los países de la Unión Europea por comercio marítimo (tras R.U. e Italia) mientras que por su PIB es el quinto país.

TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA														
	CRUDO Y PRODUCTOS DEL PETRÓLEO		PRINCIPALES GRANELES SÓLIDOS <sup>1)</sup>		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CARGAS EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		GASES LICUADOS		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla
1999	2.126	9.249	1.105	5.656	853	4.277	534	2.703	910	4.603	130	455	5.660	26.942
2000	2.199	9.501	1.221	6.264	909	4.723	598	3.019	932	4.701	142	516	6.001	28.723
2001	2.216	9.376	1.260	6.555	928	4.839	621	3.179	917	4.696	143	523	6.067	29.166
2002	2.224	9.147	1.311	6.826	946	4.638	698	3.446	975	4.887	149	552	6.293	29.497
2003	2.345	9.722	1.383	7.301	995	4.840	773	3.868	959	4.773	161	566	6.610	31.091
2004	2.484	10.386	1.506	7.965	1.069	5.366	878	4.392	935	4.677	170	619	7.045	33.407
2005	2.574	10.700	1.609	8.343	1.111	5.590	969	4.852	920	4.603	180	631	7.362	34.720
2006	2.646	11.067	1.709	9.012	1.189	6.319	1.076	5.438	890	4.498	200	732	7.709	37.065
2007	2.685	11.059	1.833	9.560	1.269	6.597	1.193	6.093	832	4.239	210	612	8.023	38.351
2008	2.699	11.242	1.940	9.981	1.259	6.339	1.249	6.375	877	4.475	215	665	8.238	39.276
2009	2.564	10.371	1.893	10.322	1.127	5.433	1.127	5.798	807	4.151	221	851	7.838	36.936
2010	2.670	10.960	2.226	11.609	1.296	6.094	1.275	6.575	891	4.594	261	1.059	8.591	40.891
2011	2.677	11.113	2.335	12.152	1.351	6.526	1.385	7.118	913	4.690	286	1.156	8.947	42.794
2012 (est)	2.726	11.367	2.417	12.651	1.398	6.703	1.498	7.666	953	4.876	307	1.278	9.297	44.540
11/10 (%)	0,3	1,4	4,8	5,0	6,7	7,1	8,6	8,3	2,5	2,1	9,6	9,2	4,1	4,7
12/11 (%)	1,8	2,3	3,5	3,8	3,5	2,7	8,2	7,7	4,4	4,0	7,3	10,6	3,9	4,1

<sup>1)</sup> Carbón, Mineral de Hierro, Grano  
Fuente: Clarkson tm: Millones de tm  
tm-milla: Más de millones de tm-milla

Datos del crecimiento del tráfico marítimo por mercancías entre 1999 y 2012.



Fuente: Fearnleys y Clarkson

Gráfica del crecimiento del tráfico marítimo por mercancías entre 1985 y 2011.

Los datos para España son:

TRÁFICO MARÍTIMO ESPAÑOL POR GRUPOS DE MERCANCÍAS												
	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES			CABOTAJE			TOTAL		
	2010	2011	%	2010	2011	%	2010	2011	%	2010	2011	%
Graneles líquidos	103.739	100.051	-3,6	15.230	18.122	19,0	15.027	16.115	7,2	133.996	134.288	0,2
Graneles sólidos	54.761	55.551	1,4	9.961	10.749	7,7	5.637	4.828	-14,4	70.379	71.128	1,1
Carga general	31.617	32.973	4,3	39.190	45.595	16,3	18.672	18.725	0,3	89.479	97.293	8,7
<b>TOTAL</b>	<b>190.117</b>	<b>188.575</b>	<b>-0,8</b>	<b>64.401</b>	<b>74.465</b>	<b>15,6</b>	<b>39.336</b>	<b>39.668</b>	<b>0,8</b>	<b>293.853</b>	<b>302.709</b>	<b>3,0</b>

Datos en miles de toneladas  
%: Variación 2011/2010

Fuente: Puertos del Estado  
Elaboración: ANAVE

Por tipos de buques, los datos de la evolución de la flota mundial son éstos:

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR TIPOS DE BUQUES																		
	1980		1985		1990		1995		2000		2005		2010		2011		2012	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,5	201,2	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	183,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,5	216,2	7,4	230,0
Gaseros	0,6	7,4	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,6	49,0	1,6	50,6
Graneleros	4,3	83,3	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	8,9	291,6	9,7	340,8
Carga General	22,7	81,3	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	18,2	66,3	17,3	64,3
Portacontenedores	0,7	11,3	1,0	18,4	1,2	23,0	1,6	36,1	2,5	66,3	3,2	86,8	4,7	146,5	4,9	158,6	5,0	171,8
Otros mercantes <sup>(1)</sup>	6,2	15,4	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	13,9	129,3	14,1	133,8
<b>TOTAL MERCANTES</b>	<b>42,0</b>	<b>399,9</b>	<b>43,2</b>	<b>399,2</b>	<b>40,2</b>	<b>398,6</b>	<b>42,7</b>	<b>451,1</b>	<b>46,0</b>	<b>515,4</b>	<b>47,1</b>	<b>601,7</b>	<b>53,9</b>	<b>840,6</b>	<b>54,9</b>	<b>910,1</b>	<b>56,1</b>	<b>991,2</b>
Otros no mercantes	31,7	16,3	33,2	17,0	36,0	24,9	38,0	24,8	40,6	28,2	42,9	31,6	48,2	42,1	46,5	47,9	49,2	51,9
<b>TOTAL</b>	<b>73,7</b>	<b>416,2</b>	<b>76,4</b>	<b>416,2</b>	<b>78,2</b>	<b>423,5</b>	<b>80,7</b>	<b>475,9</b>	<b>86,6</b>	<b>543,6</b>	<b>90,0</b>	<b>633,3</b>	<b>102,2</b>	<b>882,6</b>	<b>103,4</b>	<b>958,0</b>	<b>104,3</b>	<b>1.043,1</b>

<sup>(1)</sup> Incluye quimiqueros, otros buques tanques, de pasaje, ferries, ro-ros, transporte vehiculos, etc.  
Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1980, 1985 y 1990 (datos a 1 de julio)  
Fuente: Lloyd's Register

NB: Miles de buques  
TRB: Millones de TRB  
GT: Millones de GT

Y los países con mayor flota mercante son:



FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA												
	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	Variación QT (%)	
											12/11	12/05
Panamá	13.352	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	196.936	210.571	6,9	62,8
Liberia	65.638	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	104.332	118.167	13,3	125,0
Islas Marshall <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	59.358	72.783	22,6	232,7
Hong Kong	411	1.709	6842	6533	7.673	7.944	26.025	45.300	55.506	70.098	26,3	169,3
Singapur	3.853	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	43.536	52.357	20,3	102,8
Bahamas	179	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	46.816	48.152	2,9	42,9
Malta	48	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	38.464	44.799	16,4	101,6
Grecia	22.451	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	40.679	41.208	1,3	28,9
R.P. China	2.744	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	32.990	36.054	9,3	66,0
Reino Unido	32.231	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	28.492	31.386	10,2	72,1
Chipre	3.217	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.322	20.493	0,8	-3,1
Italia	9.931	9.696	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	16.716	18.100	6,3	69,9
Japón	38.042	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	15.853	16.545	4,4	36,7
R.F. Alemania	9.592	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	15.040	15.054	0,1	87,1
Noruega	25.847	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	14.447	14.284	-1,1	-18,8
Corea del Sur	1.388	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	12.238	11.861	11.419	-3,7	58,0
Dinamarca	4.354	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	11.415	11.369	-0,4	55,5
Antigua y Barbuda	-	-	1	359	1.837	4.214	7.164	9.947	10.663	11.061	3,9	54,7
OTROS UE (más de 200.000 GT)												
Holanda	5.418	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.371	7.774	5,5	21,8
Francia	10.389	11.557	7.685	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	6.223	6.583	5,8	42,6
Bélgica	1.249	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	4.311	4.194	-2,7	9,5
Suecia	7.418	4.186	3.006	2.667	2692	1846	3.561	3.928	3.443	3.264	-5,2	-8,3
<b>ESPAÑA</b>	<b>4.936</b>	<b>7.178</b>	<b>5.214</b>	<b>3.143</b>	<b>933</b>	<b>1.547</b>	<b>2.386</b>	<b>2.319</b>	<b>2.549</b>	<b>2.569</b>	<b>0,8</b>	<b>7,7</b>
Finlandia	1.956	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.354	1.481	9,4	11,0
Portugal	1.055	1.208	1.290	718	774	1.051	1.217	1.172	1.117	1.115	-0,2	-8,4
Luxemburgo	-	-	-	2	1.135	1286	555	656	650	606	-6,8	9,2
Lituania	-	-	-	-	385	335	352	371	363	368	1,3	4,5
Bulgaria	937	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	408	306	-25,0	-65,0
Estonia	-	-	-	-	488	391	304	344	348	292	-16,0	-3,9
Total UE (15)	111.253	123.780	90.880	82.039	68.412	68.496	100.545	134.741	139.509	144.877	3,8	44,1
Total UE (27)	118.795	132.328	108.214	93.479	115.009	123.915	146.174	191.131	199.809	211.390	5,8	44,6
Total Mundial	325.622	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	910.091	991.174	8,9	64,7
UE15/ Mundo (%)	34,2%	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	15,3%	14,6%		

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995. Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995.  
<sup>(1)</sup> Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU. Fuente: Lloyd's Register - World Fleet Statistics

Sobre la flota española, por un lado tenemos el número de buques con pabellón español, que son:

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL																		
	1980		1985		1990		1995		2000		2005		2010		2011		2012	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	105	4.585	74	2.540	56	1.556	24	455	19	581	17	488	19	494	19	494	19	494
Graneleros	61	1.247	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga General	265	831	182	540	92	176	20	31	12	31	13	35	20	66	21	71	21	71
Portocontenedores	61	237	61	167	43	114	27	117	27	184	29	257	7	59	5	35	3	22
Roll-on/Roll-off	28	38	51	94	46	81	33	182	35	283	24	299	20	280	19	277	20	283
Frigoríficos	47	72	45	85	21	33	12	22	8	19	7	23	4	17	4	17	4	17
Gaseros	13	52	16	69	9	25	5	17	3	9	9	662	14	1.082	12	1.082	12	1.082
Pasaje y Ferries	59	212	41	128	48	115	62	250	61	351	56	402	43	423	49	505	48	517
Otros	42	92	55	178	55	150	45	140	32	134	26	156	21	118	16	87	14	73
<b>TOTAL</b>	<b>681</b>	<b>7.366</b>	<b>601</b>	<b>5.076</b>	<b>415</b>	<b>3.047</b>	<b>228</b>	<b>1.214</b>	<b>198</b>	<b>1.609</b>	<b>181</b>	<b>2.322</b>	<b>148</b>	<b>2.549</b>	<b>145</b>	<b>2.569</b>	<b>141</b>	<b>2.559</b>

Dato al final de cada año, salvo 2012 (datos a 31 de mayo) Fuente: ANAVE NB: Número de buques TRB y GT en miles

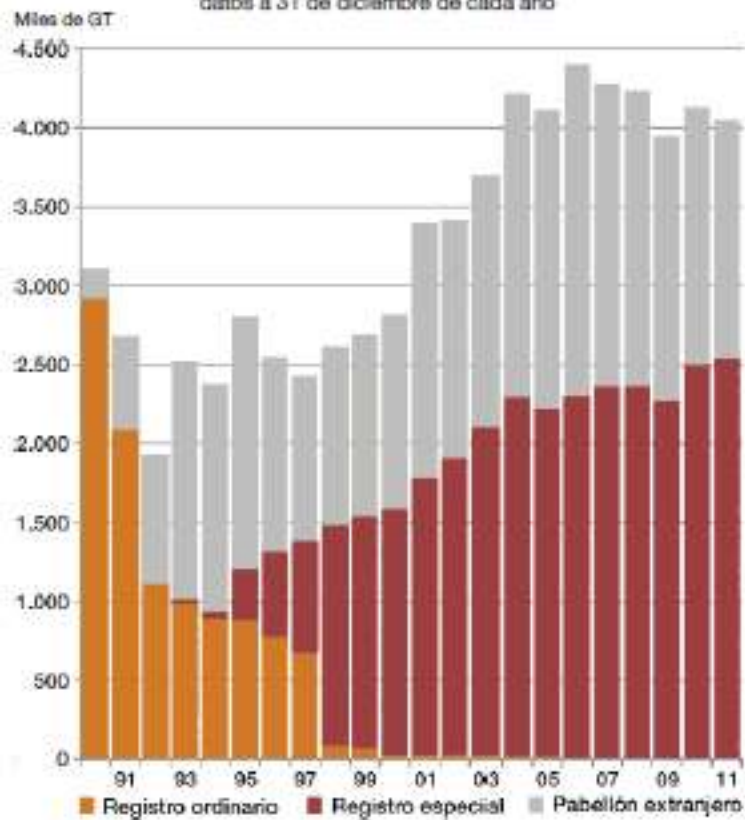
Y luego está la flota controlada por navieras españolas, tanto buques bajo pabellón español como de otras banderas.

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS									
Tipos de buques	Pabellón español (REC)			Otros pabellones			Total		
	Buques	GT	tpm	Buques	GT	tpm	Buques	GT	tpm
Petroleros	16	480.715	894.862	7	179.659	333.533	25	660.374	1.228.395
Graneleros	0	0	0	7	331.836	620.463	7	331.836	620.463
Carga General	20	70.726	103.150	14	71.325	107.299	34	142.053	210.449
Portacontenedores	3	20.488	30.816	6	67.526	83.490	9	88.014	114.306
Roll-on/Roll-off	19	276.872	113.203	3	21.456	13.320	22	298.328	126.523
Frigoríficos	4	16.704	16.539	7	21.867	25.748	11	38.591	42.287
Gaseros	12	1.082.005	882.759	3	119.064	122.970	15	1.201.069	1.005.729
Pasaje y Ferries	49	505.422	105.779	19	471.861	69.190	68	977.283	174.969
Otros	16	87.418	128.850	22	229.342	371.635	38	316.760	498.485
<b>TOTAL</b>	<b>141</b>	<b>2.540.352</b>	<b>2.273.958</b>	<b>88</b>	<b>1.513.956</b>	<b>1.747.648</b>	<b>229</b>	<b>4.054.308</b>	<b>4.021.606</b>

Fuente: ANAVE

Datos a 1 de enero de 2012

### EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS datos a 31 de diciembre de cada año





<b>Cuadro 6.16. Comparación entre los sectores marítimos</b>						
<b>Sector marítimo</b>	<b>Porcentaje de los cuatro principales países/economías</b>	<b>Porcentaje de los diez principales países/economías</b>	<b>Porcentaje en el mercado de los países en desarrollo entre los diez principales</b>	<b>Número de países/economía en desarrollo entre los diez principales</b>	<b>PIB promedio per capita (dólares)</b>	<b>Multiplicador del PIB promedio per capita mundial</b>
Construcción naval (TPM)	95,4	98,2	76,4	6	19 368,8	2,3
Desguace de buques (TPM)	94,3	99,0	99,0	5	2 094,0	0,2
Servicios de seguros: Pel (TPM)	91,2	74,62	2,4	2	48 628,0	5,7
Financiación de buques (dólares)	70,2	98,1	8,7	1	41 198,0	4,8
Ship classification (dwt)	65,0	95,4	10,6	2	36 629,3	4,3
Clasificación de buques (TPM)	49,7	69,1	26,1	4	31 150,1	3,6
Ship registration (dwt)	45,9	72,0	53,2	6	9 219,6	1,1
Propiedad de los buques (TPM)	43,9	61,7	67,4	5	35 639,6	4,1
Operación de puertos: terminales de contenedores (TEU)	36,9	73,24	41,5	5	35 847,1	4,2
Marineros (número de personas)	35,1	50,0	89,5	8	10 603,6	1,2
Oficiales (número de personas)	30,8	52,0	75,4	6	15 314,8	1,8

Fuente: Véase la sección 6.B. Los cálculos se basan en el último año disponible.



**SINIESTRO MARÍTIMO.**

**MAREA NEGRA.-**



## 9. SINIESTRO MARÍTIMO. MAREA NEGRA.

### Concepto legal de siniestro marítimo, siniestro muy grave y siniestro grave:

La Organización Marítima Internacional, OMI, a través del Código para la investigación de Siniestros Marítimos<sup>50</sup>, CIMC, establece para cualquier organismo investigador que Siniestro Marítimo es cualquier evento acaecido en la mar incluido en la siguiente clasificación:

#### Artículo 4. Definiciones

##### 4.1 Siniestro marítimo: un evento que ha tenido como resultado:

- .1 la muerte o lesiones graves de una persona, causadas por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .2 la pérdida de una persona que estuviera a bordo, causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o
- .3 la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; o
- .4 daños materiales graves sufridos por un buque; o
- .5 la varada o avería importante de un buque, o la participación de un buque en un abordaje; o
- .6 daños materiales graves causados por las operaciones de un buque o en relación con ellas; o

---

<sup>50</sup> Disponible en [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CIAIM/NORMATIVA/Normativa\\_Internacional/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAIM/NORMATIVA/Normativa_Internacional/)

.7 daños graves al medio ambiente como resultado de los daños sufridos por uno o varios buques, causados por las operaciones de uno o varios buques o en relación con ellas.

El CIMC se ocupa también de diferenciar entre siniestros muy graves y siniestros graves.

4.2 Siniestro muy grave: el sufrido por un buque con pérdida total de éste, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.

4.3 Siniestro grave: aquel que sin reunir las características del “siniestro muy grave” entraña:

.1 un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan;

.2 averías estructurales que hacen que el buque no sea apto para navegar, por ejemplo, una hendidura en la obra viva, parada de las máquinas principales, averías importantes en los espacios de alojamiento, etc.; o

.3 contaminación (independientemente de la magnitud); y/o

.4 una avería que obligue a remolcar el buque o pedir ayuda a tierra.

### **Marea negra:**

Vayamos ahora a definir lo que es una marea negra.

Se denomina "Marea negra" a la masa oleosa que se crea tras un derrame de hidrocarburos en el medio marino<sup>51</sup>. Este derrame puede provenir

---

<sup>51</sup> [http://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras.htm](http://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras.htm)

de tierra (rotura de un oleoducto) o del propio medio marino (un buque, una plataforma petrolífera, etc.).

La contaminación causada por el derrame de hidrocarburos en la mar es una de las peores contaminaciones que pueden afectar al medio ambiente, ya que la propia naturaleza del elemento contaminante (petróleo y sus derivados) hace que se disperse de forma notable y además flota en el agua, lo que suele provocar que un derrame localizado en un área pequeña termine afectando a amplias zonas, pues no es fácil la recogida del petróleo derramado.

Como agravante de la contaminación causada hay que señalar que los buques petroleros transportan una gran cantidad de producto en cada viaje, lo que hace que casi todos los accidentes marítimos en los que se ve involucrado un petrolero tengan graves consecuencias.

De todas formas, se calcula que el total del petróleo derramado a la mar por siniestros marítimos está en torno al 5% del total de los vertidos mundiales, ya que la mayor de los vertidos provienen de tierra o de actividades de la industria petrolera que no son directamente siniestros, como limpieza de tanques, trasvases, pérdidas en oleoductos, etc. Los mayores derrames en la historia han sido provocados por la Guerra del Golfo, a primeros de los años 90 (1.770.000 toneladas), y por el accidente de la plataforma del Golfo de México, "Deepwater Horizon" (unas 900.000 toneladas).

### **Historia de los siniestros de petroleros. Los mayores desastres<sup>52</sup>:**

1960

El 6 de diciembre el petrolero "Sinclair Petrolore" de 56.089 TPM, uno de los más grandes de su época y el único que se construyó con sistema de autodescarga, explotó y se hundió frente a Brasil.

1967

---

<sup>52</sup> Fuente principal para estos datos:  
[http://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras\\_catastrofes.htm](http://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras_catastrofes.htm)

El 18 de marzo el petrolero "Torrey Canyon", de 117.000 TPM, encalló, por un error humano en la navegación -el capitán y el primero llevaban un año a bordo y tenían problemas personales en su relación mutua-, en los arrecifes de Seven Stones, en el archipiélago de las Scilly, al Suroeste de Cornwall (Inglaterra) generando una inmensa marea negra, que alcanzó las costas y playas de Cornwall, isla de Guernsey y litoral francés de la Bretaña. Los daños fueron agrandados por la poca experiencia en luchar contra estos derrames, lo que provocó que se dispersaran toneladas de detergente también contaminante.

Al final se decidió bombardear el buque y la carga para que se consumieran en un gigantesco incendio que ardió durante semanas.



El petrolero "Torrey Canyon" embarrancado antes de partirse en dos.

1968

El 29 de febrero el petrolero de bandera liberiana "Mandoil II" durante un viaje de Sumatra a Tacoma cargado con 42.860 toneladas de crudo,



colisiona debido a la niebla con el carguero japonés "Maru Suwaharu" a unas 300 millas de la costa oeste de EE.UU., provocando una enorme explosión e incendio derramando la mitad de su carga y con 11 víctimas.

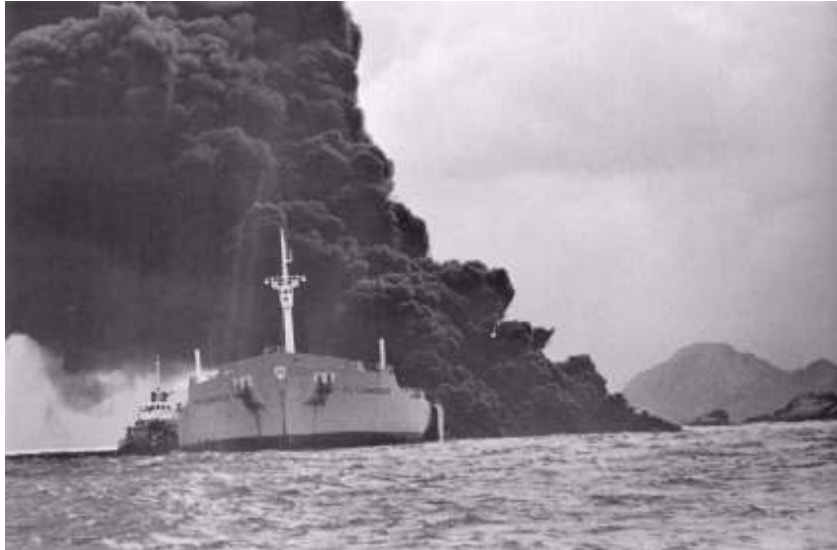
El 13 de junio el petrolero "World Glory" con destino al puerto de Cádiz se parte en dos en medio de un temporal a unas 60 millas de Durban (Sudáfrica). 24 miembros de la tripulación mueren y 45.500 toneladas de crudo se vierten al mar.

### 1970

El 5 de mayo encalló en las Islas Cíes (Galicia) el petrolero noruego "Polycommander", mientras salía de la Ría de Vigo por el Canal del Norte. El choque provocó el derrame de unas 15.000 toneladas de crudo al romperse los tanques 5 y 6 de babor. Luego el buque tuvo varias explosiones que produjeron que el resto de la carga de 49.414 toneladas de crudo "*arabian light*" que llevaba ardiera. No hubo víctimas entre la tripulación.

El buque viajaba del Líbano a Francia, pero tuvo que entrar la noche antes al puerto de Vigo por una emergencia médica de una de sus camareras. Mientras salía de nuevo a la mar, con el práctico a bordo, un error de navegación provocó la embarrancada en las Islas Cíes.

En el juicio, el tribunal, la Autoridad Militar de Marina, en esa época, condenó al capitán y al primer oficial por el error de navegación. Sin embargo, posteriormente, los organismos internacionales para la contaminación marina, como el CEDRE francés y la aseguradora Lloyd's, consideraron que la varada fue por un error del práctico del puerto de Vigo.



Petrolero "Polycommander" ardiendo tras embarrancar.

El 1 de junio el petrolero inglés "Ennerdale", de 62.995 TRB y 244 m de eslora, cargado con gasoil y fueloil refinado, encalla tras chocar con unas rocas no marcadas en las cartas a unas millas de Puerto Victoria, Seychelles. Se vertieron unas 47.000 toneladas de fuel.

El 9 de agosto embarrancaba en Tierra de Fuego, el estrecho de Magallanes, el "Metula", de 206.700 TRB y 325 m de eslora. La carga era de 193.472 toneladas derramándose unas 53.000 toneladas de petróleo. Según la investigación, el accidente se debió a un desfase entre las cartas chilenas e inglesas y a un error de los prácticos del Canal.

1971

El 27 de febrero el petrolero "Wafra" tuvo una inundación en la sala de máquinas y el remolque que le auxiliaba se rompió encallando el 8 de marzo en un bajo en el Cabo de las Agulhas (Sudáfrica). El 8 de marzo fue remolcado a unas 200 millas de la costa y hundido. Se vertieron entre 27.000 y 40.000 toneladas de crudo arábigo.

El 29 de marzo el petrolero estadounidense "Texaco Oklahoma" naufraga al partirse durante una fuerte tormenta a 120 millas de Cabo Hatteras

(costa este de EEUU) vertiendo al mar 25.700 toneladas. Murieron 31 tripulantes.

1972

El 19 de diciembre el petrolero "Sea Star" colisionó en el Golfo de Amán con el petrolero "Horta Barbossa" con buen tiempo. El primero explotó y se hundió y unas 120.000 toneladas de petróleo fueron a parar al mar y murieron 11 tripulantes.

1975

El 29 de enero el petrolero danés "Jakob Maersk" embarrancó en un bajo de arena a la entrada del puerto de Leixoes (Portugal) produciéndose una gran explosión en la sala de máquinas. El buque se incendió y ardió durante varios días. El derrame de crudo fue de unas 88.000 toneladas.

1976

El 12 de mayo, el petrolero "Urquiola" de 276,54 metros de eslora y 111.225 TPM arribaba a La Coruña desde Arabia Saudita con un cargamento de 107.678 toneladas de crudo. A la entrada del Canal chocó con una aguja no señalada en la carta. Las autoridades del puerto decidieron sacarlo y en la maniobra de salida volvió a chocar con la misma aguja, que lo dejó herido de muerte y explotó. Murió el capitán y se vertieron unas 101.000 toneladas.



Petrolero "Urquiola" en el momento de la explosión.

El 15 de diciembre el petrolero "Argo Merchant" de 196 m de eslora, y con numerosos fallos en sus equipos de navegación, encalló en una tormenta en unos bajos en Nantucket Island, Massachusetts. Seis días después se partió en dos y se hundió con 28.000 toneladas de fuel. La investigación posterior señaló, además de al mal tiempo, a la inexperiencia, cartas anticuadas y el giroscopio averiado como causas del accidente.

1977

El 23 de febrero el petrolero liberiano "Hawaiian Patriot" en medio de un fuerte temporal a unas 300 millas de la costa de Honolulu (Hawaii) explotó y se incendió. Más tarde se partió en dos y se hundió derramando unas 101.000 toneladas.

1978

El 16 de marzo, el petrolero de bandera de Liberia "Amoco Cadiz" de 334 m de eslora y 19,8 m de calado embarranca en las costas de Bretaña tras quedar sin gobierno por un fallo mecánico en medio del mal tiempo, derramando unas 229.000 toneladas de crudo.



Petrolero "Amoco Cádiz" en las costas bretonas.

El 31 de diciembre el petrolero griego de 220.000 TPM "Andros Patria" construido en 1970 y con 208.000 toneladas de petróleo pesado iraní, sufrió un golpe de mar debido al mal tiempo reinante que le provocó una grieta de 15

metros a la altura del tanque nº 3. Explotó y se incendió a 30 millas de las islas Sisargas en A Coruña (España). Sofocado el incendio las autoridades españolas le indican al remolque que se dirija a mar abierto y prosiga su rumbo a Rotterdam, pero tanto Inglaterra como Francia le prohíben su paso por el Canal, con lo que se opta por trasvasar la carga a los petroleros ingleses "British Promise" y "British Dragon" al Sur de las Azores. El "Andros Patria" se dirigió después a Lisboa para ser reparado, pero el elevado coste de su reparación hizo que se decidiera su desguace, que se realizó en Barcelona. El vertido se estima en 50.000 toneladas de crudo que afectaron las costas gallegas. En la explosión murieron 34 de los 37 miembros de la tripulación al volcar el bote salvavidas en medio de la mala mar.

1979

El 28 de abril el petrolero liberiano "Gino" cargado con 40.000 Toneladas de crudo colisiona cerca de la isla de Ouessant en Bretaña (Francia) con el buque noruego "Team Castor". Se derramaron unas 32.000 toneladas.

El 19 de julio, debido a la colisión de los superpetroleros "Aegean Captain" (cargado con 200.000 Toneladas) y el "Atlantic Empress" (con otras 276.000 toneladas) cerca de Trinidad y Tobago (en el Mar Caribe), se produjo un vertido de unas 287.000 toneladas de crudo al arder los dos grandes buques. La tripulación del "Aegean Captain" logró dominar el fuego del buque que fue remolcado los días siguientes hacia Trinidad. Por su parte, el "Atlantic Empress" se hundió el 3 de agosto tras una violenta explosión. Por suerte, el vertido no alcanzó la costa.

El 15 de noviembre el petrolero de bandera rumana "Independenta" de 164.000 TPM colisiona con el carguero griego "Evrialy" en el Estrecho del Bósforo. Hay una gran explosión y se incendian ambos buques, con el triste balance de 43 muertos y 95.000 toneladas de crudo vertidas.

1980

El 23 de febrero el petrolero griego "Irenes Serenade" se hundió tras sufrir una explosión durante el fondeo en Pylos (Gracia) provocando un vertido de 103.000 toneladas.

1983

El 5 agosto frente al cabo de Buena Esperanza (Sudáfrica) se incendió y se hundió por causas desconocidas el superpetrolero español "Castillo de Bellver" con 254.000 toneladas de crudo ligero. Provocó menos daños de los previstos por ocurrir lejos de la costa y hundirse el buque con buena parte de su carga en los tanques, aunque, años más tarde, la corrosión del casco provocaría un nuevo escape en el buque el 25 junio 1994.



Superpetrolero "Castillo de Bellver" ardiendo.

1985

El 06 de diciembre el petrolero "Nova" provocó un vertido de 73.000 toneladas de crudo en el Golfo Pérsico al colisionar con otro buque por causas no aclaradas en el Golfo de Irán.

1989

El 24 de marzo el petrolero "Exxon Valdez" derramó unas 40.000 toneladas de crudo al encallar en Prince William Sound, Alaska. Este desastre es considerado uno de los más grandes en la historia de las mareas negras, no

por el volumen, sino por el impacto social que tuvo en EE.UU. dada la zona en la que se produjo.



El "Exxon Valdez" rodeado por la barrera de contención en Alaska.

El 19 de diciembre el "Khark 5" de bandera iraní con 250.000 toneladas de crudo pesado explotó y se incendió a unas 400 millas al norte de las islas Canarias y vertió casi 80.000 toneladas de crudo al Atlántico. Por suerte, las características volátiles de este tipo de crudo con ayudaron a su rápida dispersión en el océano sin afectar a las costas.

El 29 de diciembre el superpetrolero español "Aragón" cargado con 235.000 toneladas de crudo maya mexicano, sufre una avería en el sistema de propulsión debido al mal tiempo, cerca de Madeira, y tres días después tuvo una grieta en el casco y vertió 25.000 toneladas. Fue posteriormente remolcado al puerto de Tenerife para reparar.

1991

El 11 de abril el petrolero chipriota "Haven" de 232.000 TPM se incendió y explotó a una milla de Génova mientras estaba fondeado. Hubo un vertido de unas 144.000 toneladas de crudo.



El petrolero chipriota "Haven".

El 28 de mayo el superpetrolero liberiano "ABT Summer" con 260.000 toneladas de crudo sufrió una serie de daños navegando con mal tiempo cerca de Sudáfrica. Mientras se reparaba en alta mar a 700 millas de Angola, sufrió una explosión en un tanque de lastre y más tarde se fue a pique provocando uno de los mayores vertidos de todos los tiempos.

1992

El 13 de diciembre el petrolero "Katina P" con 72.600 toneladas de crudo sufrió daños por una tormenta y fue varado intencionadamente frente a la embocadura de la bahía de Maputo (Mozambique). Cuatro días más tarde fue remolcado a alta mar donde se hundió.

También el 13 de diciembre el "Aegean Sea", un buque OBO de bandera griega con 79.000 toneladas de crudo ligero, encalló en A Coruña en la maniobra de entrada a puerto con muy mal tiempo por unos errores del práctico. El crudo vertido rondó las 75.000 toneladas.





"Aegean Sea" en llamas.

1993

El 5 de enero el petrolero liberiano "Braer" naufraga en la costa de las Islas Shetland, al norte de las Islas Británicas al tener un fallo en la máquina en un temporal. Se vertieron 86.200 toneladas de petróleo.

El 20 de enero, el superpetrolero danés "Maersk Navigator", con unas 255.000 toneladas de crudo, colisionó contra el petrolero japonés "Sanko Honor" por error en la navegación. Se vertieron unas 25.000 toneladas de crudo frente a la isla indonesia de Sumatra.

1996

El 15 de febrero el petrolero de bandera liberiana "Sea Empress" de 147.000 TPM embarrancó en la costa suroeste de Gales con mal tiempo debido a un fallo del inexperto piloto según se aclaró en el juicio posterior. El vertido fue de 72.400 toneladas de crudo.

1999

El 12 de diciembre, el petrolero "Erika" de bandera de Malta se hundió tras partirse en dos en el Finisterre francés debido al temporal y a problemas estructurales del casco. Unas 28.000 toneladas de fuel provocaron un desastre ecológico y una reacción social muy grande que desencadenaron una serie de

medidas (conocidas como Erika I y Erika II) por parte de la Comisión Europea para evitar que vuelvan a producirse estos desastres.



Popa del petrolero "Erika".

2002

El 18 de noviembre el petrolero "Prestige" se parte en dos a 133 millas del cabo Fisterra-A Coruña y se hunde con 77.000 toneladas de fuel pesado en sus tanques. Unos días antes había lanzado un SOS en medio de un temporal fuerte por una rotura en el casco que se agravó al ser remolcado mar adentro con mal tiempo.

Este accidente, igual que en el caso del "Erika" en Francia, provocó una verdadera marea social de protesta.



Momentos previos al hundimiento del Prestige.

2003

El 28 de julio el petrolero "Tasman Spirit" de pabellón griego encalló y posteriormente se partió en dos a la entrada del puerto de Karachi. Transportaba 67.800 toneladas de las que se vertieron unas 30.000 toneladas.

2007

El 6 de diciembre en Corea del Sur la colisión de una gabarra al faltar su remolque contra el petrolero "Hebei Spirit", de 269.605 toneladas mientras éste se encontraba fondeado, provocó la pérdida de 10.800 toneladas de crudo hasta el momento de su reparación de emergencia.

### LAS MAYORES CATÁSTROFES POR ACCIDENTES DE PETROLEROS

Buque	Toneladas vertidas	Fecha	Lugar	Causa
Atlantic Empress / Aegean Captain	276,000 - 287,000	19 Jul 1979	Trinidad y Tobago	Colisión
ABT Summer	260,000	28 May 1991	A 700 millas de Angola	Explosión
Castillo de Bellver	254,000	5 Ago 1983	Saldanha Bay, Sudáfrica	Incendio

Amoco Cadiz	223,000 - 229,000	16 Mar 1978	Portsall Rocks, Bretaña, Francia	Encalladura con mal tiempo
Haven	141,000 - 144,000	11 Abr 1991	Génova, Italia	Fondeado, otro buque colisionó contra él y se incendió.
Odyssey	132,000	10 Nov 1988	A 700 millas de Nueva Escocia, Canadá	Fractura del casco con mal tiempo
Torrey Canyon	119,000 - 122,000	18 Mar 1967	Islas Scilly, Inglaterra	Encalladura por error de navegación
Sea Star	115,000 - 121,000	19 Dic 1972	Golfo de Omán	Colisión
Texaco Denmark	102,000 - 107,000	7 Dic 1971	Bélgica, Mar del Norte	Desconocido
Irenes Serenade	100,000 - 103,000	23 Feb 1980	Bahía Navarino, Grecia	Explosión fondeado
Urquiola	96,000 - 101,000	12 May 1976	A Coruña, España	Encalladura en unos bajos no señalados en las cartas
Hawaiian Patriot	95,000 - 101,000	23 Feb 1977	Honolulu, Hawaii (EE.UU.)	Explosión
Independenta	95,000	15 Nov 1979	Bósforo, Turquía	Colisión
Jakob Maersk	85,000 - 88,000	29 Ene 1975	Leixoes, Portugal	Encalladura al entrar a puerto
Braer	84,700 - 86,200	5 Ene 1993	islas Shetland Escocia, R.U.	Fallo de máquina y encallamiento
Katina P	72,600	16 Abr 1992	Maputo, Mozambique	Daños por temporal
Sea Empress	72,400	15 Feb 1996	Milford Haven, País de Gales, R.U.	Encalladura
Khark 5	62,000 - 80,000	19 Dic 1989	A 400 millas al norte de las	Incendio

			Islas Canarias	
Aegean Sea	67,000 - 74,600	3 Dic 1992	A Coruña, España	Encalladura por mal tiempo al entrar a puerto
Nova	68,000 - 73,000	6 Dic 1985	Al sur de Kharg Island, Golfo de Irán	Colisión
Prestige	63,000 - 77,000	13 Nov 2002	Cerca de Finisterre, Galicia, España	Rotura del casco por mal tiempo
Yuyo Maru 10	68,000	9 Nov 1974	Tokyo, Japón	Colisión
Sinclair Petrolore	51,000 - 59,000	6 Dic 1960	Brasil	Desconocido
Assimi	51,600	7 Ene 1983	Golfo de Omán	Incendio
Metula	50,000 - 53,000	9 Ago 1974	Estrecho de Magallanes, Chile	Encalladura
Andros Patria	50,000	31 Dic 1978	Golfo de Vizcaya, Francia	Incendio
Ennerdale	44,800 - 47,000	1 Jun 1970	Seychelles	Varada
World Glory	45,500	13 Jun 1968	Sudáfrica	Rotura del casco por mal tiempo
Pericles GC	39,000 - 47,000	9 Dic 1983	Golfo Pérsico, Emiratos Árabes	Incendio
Mandoil II	40,000 - 43,300	28 Feb 1968	Oeste de Oregón, EE.UU.	Colisión
British Ambassador	40,000	10 Ene 1975	Pacífico Norte	Fallo en la máquina
Betelgeuse	40,000	8 Ene 1979	Bantry Bay, Irlanda	Explosión en la descarga
Tadotsu	40,000	7 Dic 1978	Dumai, Sumatra	Desconocido
St. Peter	38,000	4 Feb 1976	Cabo Mangalares, Colombia	Incendio

Exxon Valdez	37,000 - 38,800	24 Mar 1989	Alaska, EE.UU.	Encalladura
Juan Lavalleja	28,000 - 45,200	28 Dic 1980	Arzew, Argelia	Varada por garreo en tormenta
Corinthos	35,700 - 36,200	31 Ene 1975	Pennsylvania, EE.UU.	Colisión
Thanassis A	35,400	21 Oct 1994	Mar de la China	Rotura del casco por mal tiempo
Napier	35,300	10 Jun 1973	Isla Guamblin, Chile	Varada
Athenian Venture	34,300	22 Abr 1988	Cape Race, Newfoundland, Canadá	Explosión
Wafra	27,000 - 40,000	27 Feb 1971	Sudáfrica	Encalladura mientras era remolcado
Tasman Spirit	27,000 - 30,000	28 Jul 2003	Karachi, Pakistan	Encalladura al entrar a puerto
Evoikos	25,000 - 29,000	15 Oct 1997	Estrecho de Singapur	Colisión
Argo Merchant	25,000 - 28,000	15 Dic 1976	Isla de Nantucket, Massachusetts, EE.UU.	Encalladura en temporal
Texaco Oklahoma	25,700	27 Mar 1971	120 millas al nordeste de Cabo Hatteras, EE.UU.	Rotura del casco en mal tiempo
Erika	19,000 - 28,000	12 Dic 1999	Golfo de Vizcaya, Francia	Rotura del casco en mal tiempo
Burmah Agate	8,440 - 34,700	1 Nov 1979	Galveston Bay, Texas, EE.UU.	Colisión
Nakhodka	17,000 - 19,000	2 Ene 1997	Mar de Japón	Rotura del casco en mal tiempo
Tanio	13,500 - 21,000	7 Mar 1980	Bretaña, France	Rotura del casco en mal tiempo

Gunvor Maersk	16,000 - 17,000	27 Oct 1979	Manaus, Brasil	Varada
Seki and Baynuna	15,260 - 16,000	31 Mar 1994	Golfo de Omán	Colisión
Megaborg	13,600 - 16,500	8 Jun 1990	Golfo de Mexico, Galveston	Colisión
Hebei Spirit	9,000 - 10,800	8 Dic 2007	Corea del Sur	Colisión de una gabarra contra él mientras estaba fondeado
M/V Alvenus	8,930	30 Jul 1984	Cameron, Louisiana, EE.UU.	Varada
Julius Schindler	8,200	11 Feb 1969	Ponta Delgado, Azores, Portugal	Desconocido

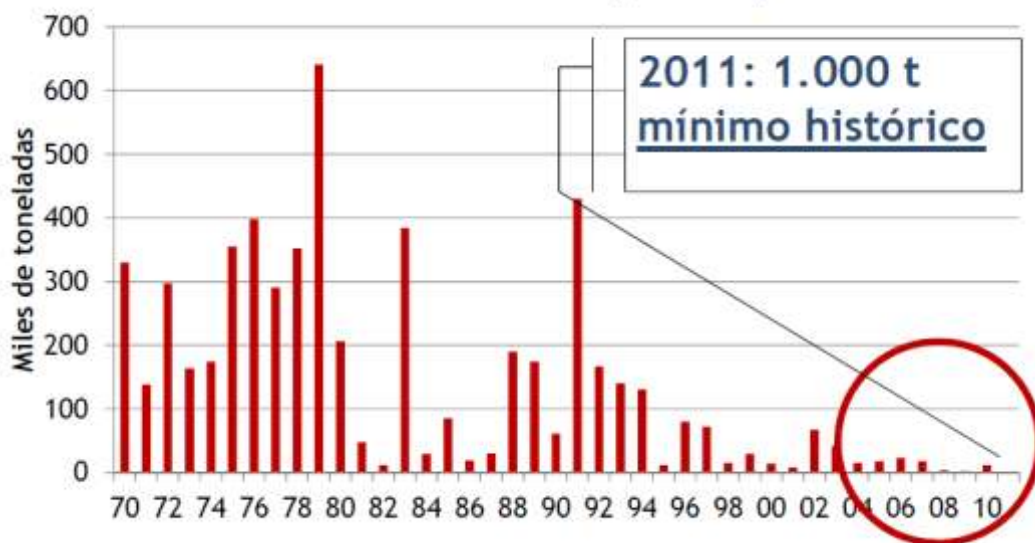
(Fuente: <http://earth.tryse.net/oilspill.html>)

Pese al gran número de accidentes de petroleros, en el siguiente gráfico se puede ver que en los últimos años han ido disminuyendo claramente este tipo de siniestros al ir rejuveneciéndose la flota mundial y al irse aplicando reglamentos cada vez más severos en temas de seguridad. Como siempre pasa, los siniestros ocurridos sirven para evitar siniestros futuros.

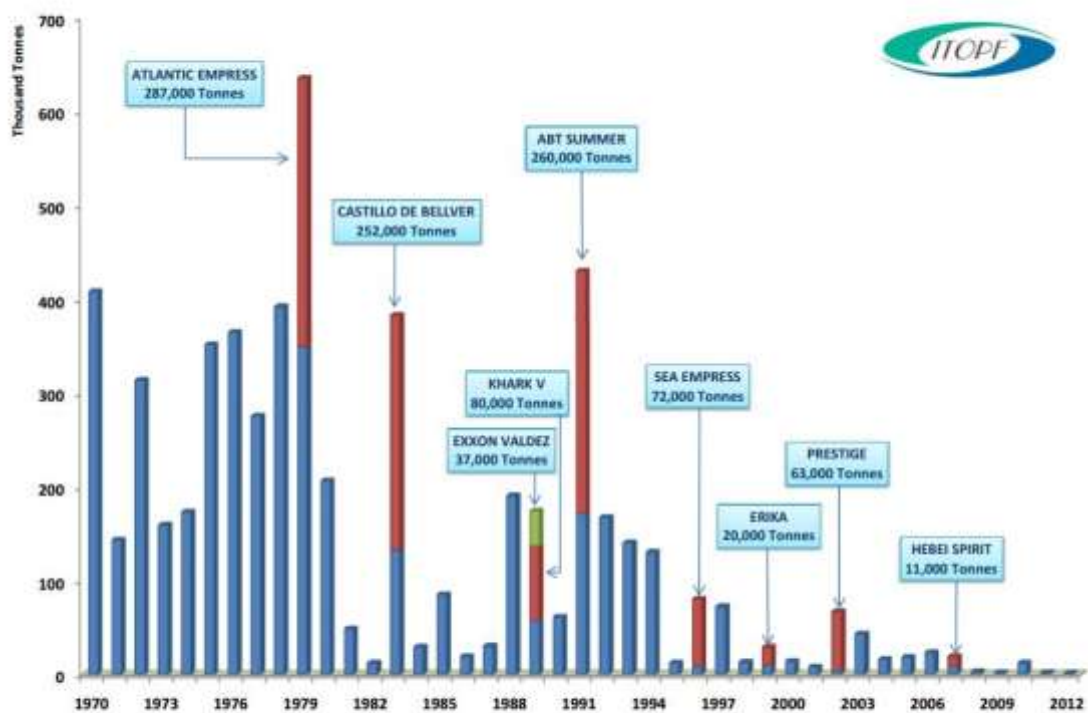
Según fuentes de ANAVE<sup>53</sup>, en 2010 se transportaron por mar un total de 2.751 millones de toneladas de crudo y productos del petróleo y se produjeron un total de 8 derrames accidentales que sumaron 10.000 toneladas, es decir, 3,6 toneladas derramadas por millón de toneladas transportadas y menos de la mitad de la media de los últimos 10 años.

<sup>53</sup> <http://www.clustermaritimo.es/noticia/los-derrames-accidentales-hidrocarburos-siguieron-2010-niveles-minimos-historicos>

## Crudo derramado en accidentes de buques tanque



Evolución del nº de accidentes de petroleros entre 1970 y 2010 (Fuente: Manuel Carlier. ANAVE).

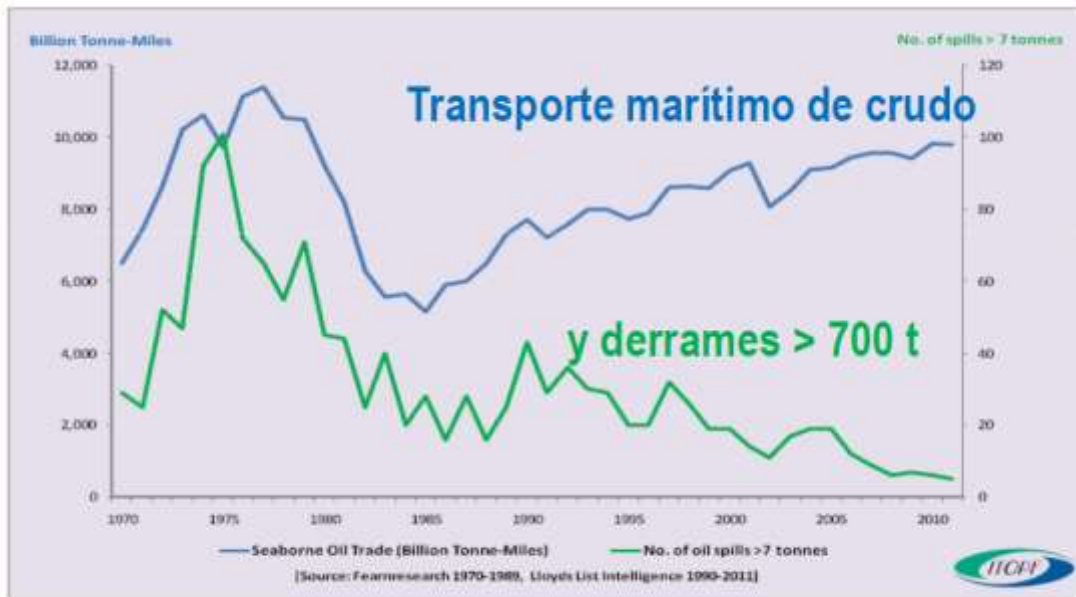


Quantities of oil spilt >7 tonnes (rounded to nearest thousand), 1970-2012

Evolución del nº de accidentes de petroleros entre 1970 y 2012 (Fuente: ITOPF<sup>54</sup>).

<sup>54</sup> <http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/index.html>





Fuente: International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)



**SOBRE LA FIGURA DEL CAPITÁN DE  
LA MARINA MERCANTE.-**



## 10. SOBRE LA FIGURA DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE

### Introducción y breve repaso a la evolución histórica de la figura del capitán de buque:

Desde el "magister<sup>55</sup> navis", como se llamaba al capitán de una nave comercial en la antigua Roma hasta la figura moderna del Capitán de la Marina Mercante el capitán de una nave siempre ha sido un puesto clave en el transporte marítimo debido a las responsabilidades que asume dentro de la cadena comercial del transporte de mercancías.

En el Derecho romano, el "magister navis" tiene una faceta jurídica muy importante, frente a la poca importancia que se daba a su función náutica, seguramente debido a que en aquellos tiempos no estaba muy desarrollada la técnica de la navegación, que se centraría principalmente en el conocimiento de las zonas y puertos (Alba, 2000, 18). Por tanto, su labor se centraba más en cuestiones comerciales necesarias para su actividad de transportista, como el buen mantenimiento de la nave y de trato con los cargadores siguiendo las instrucciones del "exercitor", lo que hoy sería el naviero o propietario del buque. Además, el "magister navis" era responsable ante el "exercitor" de lo que ocurriera en la nave con las mercancías cargadas si los daños ocurrían dentro de la nave.

El "magister navis", el capitán, era ajeno a la propiedad del buque, pero sí estaba vinculado contractualmente al propietario de la nave y sus acciones vinculaban la responsabilidad del "exercitor".

En el Derecho medieval no aparece caracterizada de forma clara la figura del capitán. Sin embargo, hay una confusión de funciones entre distintas figuras que participan en la propiedad de la nave, bien de forma individual o colectiva.

---

<sup>55</sup> De ahí que en inglés al capitán se le llame también "Master".

Así, aparece la figura del “patronus navis”, que solía ser uno de los propietarios de la nave, y cuya explotación comercial recaía sobre él, y la figura del “nauclerus” o “naochoero”, quien bajo las órdenes del “patronus navis” ejercía las labores de dirección náutica y de dirección de la marinería, lo que puede corresponder a las labores propias del capitán actual (Alba, 2000, 30).

También, en algunos cuerpos legales, como Las Partidas de Alfonso X el Sabio o los Roles de Olerón, que se introdujo en España mediante el Fuero de Layron (García, 1986, 753), se da el protagonismo de la expedición marítima al maestre de la nave, aunque no aparece claramente cuáles eran sus roles en cuanto a la propiedad del buque.

En el Libro del Consulado del Mar<sup>56</sup> aparece de forma clara el "senyor de la nau" como copropietario de la nave e impulsor de la expedición marítima. Además, asume la iniciativa de la construcción de la propia nave. Aunque comandaba la nave, sus funciones eran eminentemente administrativas pues era gestor de sus intereses y de los del resto de copropietarios. Hoy en día se podría asimilar en funciones a las del naviero (Alba, 2000, 33). Como normalmente carecía de conocimientos de navegación, la dirección náutica de la nave, como se refleja también en el Libro del Consulado del Mar, recaía en el contra maestre o notxer.

En 1681 se publica la Ordenanza de la Marina francesa, que refleja los cambios y la evolución hasta el s. XVII en la actividad marítima y en la que se unifican las normas y costumbres que habían sido publicadas hasta entonces (Alba, 2000, 34). Esta ordenanza tuvo una gran difusión a nivel europeo y en ella ya aparece la figura del capitán o maestre como la persona que asume la dirección comercial y náutica de la nave. Esta Ordenanza dedica el epígrafe "Du Capitaine, Maistre ou Patron" al capitán y regula la necesidad de superar un examen para ejercer este rol en un barco, así como sus funciones.

---

<sup>56</sup> El Consulado del Mar era una institución jurídico-mercantil medieval formada por un *Prior* y varios *Cónsules* cuya jurisdicción era similar a los actuales tribunales mercantiles y que estaba extendida por varios puertos del Mediterráneo. El Libro del Consulado del Mar (*Llibre del Consolat de Mar*) era una compilación de las leyes y costumbres marítimas dispersas. Se inspiró en las costumbres marítimas de Barcelona pero se editó en catalán por el Consolat de Mar de Valencia. La primera edición impresa se publicó en 1436 en Valencia.

En 1737 aparecen las Ordenanzas de Bilbao, que por su extensión y calidad son el antecedente en la regulación mercantil al Código de Comercio de 1885 (Petit, 1986, 533). Esta Ordenanza dedica doce capítulos al Derecho Marítimo, muy influenciados por la Ordenanza de Marina francesa (Alba, 2000, 37).

En estas Ordenanzas aparece la figura del capitán en varios capítulos, aunque le dedica uno completo bajo el título "De los Capitanes, Maestres, ó Patronos de navío, sus pilotos, contra-maestres, y marineros, y obligaciones de cada uno". Se recoge el que el capitán pueda ser propietario o copropietario de la nave, o ser contratado para asumir el mando del buque y de la expedición, para lo que habrá de acreditar sus conocimientos náuticos mediante la superación de un examen regulado en el Capítulo XXIV de dichas Ordenanzas.

En estas Ordenanzas también se regulaba el alcance de la responsabilidad del capitán, no solo por los daños derivados del incumplimiento de sus deberes profesionales, sino también ante terceros cargadores durante la ejecución de contratos de fletamento que con ellos acuerde.

Ya en 1829 se publicó el Código de Comercio español y en el mismo se considera al capitán como mandatario asalariado del naviero con poder de representación para concluir contratos y contraer las obligaciones necesarias para el normal desarrollo de la expedición marítima (Alba, 2000, 43).

Es en el s. XIX cuando comienza a darse una evolución en materia de la navegación comercial que hace que los códigos y las ordenanzas anteriores quedaran obsoletos y con poca utilidad práctica en lo referente, entre otros temas, al Derecho marítimo y a la figura del capitán. Los contratos de explotación del buque evolucionan, la figura del naviero adquiere un nuevo concepto, etc. Hay transformaciones en el ámbito comercial, en la estructura y gestión de las empresas navieras, sin olvidar los avances tecnológicos en materia de telecomunicaciones tierra-buque (Alba, 2000, 49) que facilitan la toma de decisiones entre el capitán y su naviero, no como antes, cuando el capitán estaba solo ante cualquier imprevisto.

## **Relación capitán-naviero. Poder de representación:**

Como hemos visto, la función del capitán del buque no es la de un mero responsable de la navegación, no es un chófer de un barco (si se permite la comparación con el conductor de un camión). El Derecho Marítimo ha ido dotando al capitán de obligaciones y responsabilidades muy importantes para todo el negocio marítimo.

En el Código de Comercio español se dice que “el capitán puede definirse como la persona a la que corresponde el mando de la dotación y la dirección del buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones que hubiese recibido del naviero” (Art. 610.2 del Código de Comercio, en Arroyo, 2009). Por lo tanto, según este Código el capitán debe poseer habilidades y formación en materia náutica (para mandar y gobernar un buque en todas las circunstancias que el medio marítimo le presente), y debe tener conocimientos y habilidades directivas para dirigir una tripulación de personas de muy diversa procedencia y de clase social. Igualmente, debe tener conocimientos comerciales para poder llevar a cabo los objetivos del naviero. Todo ello hace que la figura del capitán sea excepcional en el Derecho Marítimo y no tenga parangón en el Derecho Común.

Según Gabaldón y Ruiz Soroa (Gabaldón y Ruiz, 2006) “se trataría de un supuesto de atribución a un particular de la defensa de los intereses de una comunidad personal y material, que sólo podría asimilarse hasta cierto punto a los casos de representación legal del Derecho civil”.

Alba Fernández (Alba, 2000, 60) explica la asunción de este poder legal de representación del capitán en estos términos:

“No es suficiente el contrato de enrolamiento celebrado por capitán y naviero para que dicho capitán quede sometido a las normas contenidas en el Código de comercio, sino que el sometimiento de éste a dichas normas tendrá lugar mediante el acto en el que, tras ser designado para la dirección del buque,



asume el mando del mismo, quedando, en lo que a nosotros nos interesa, obligado por las mismas en lo que a sus funciones, sean de la índole que sean y entre ellas las de carácter comercial, se refiere, y, al mismo tiempo, investido en ese mismo instante del poder de representación delineado por el Código. Dicho momento, en el ámbito de nuestro Derecho, se localiza en el endoso al capitán de la Patente de Navegación, documento que debe permanecer bajo su custodia, mediante el cual quedará el capitán legitimado para el ejercicio de sus funciones a bordo.

La actividad representativa que pueda desarrollar el capitán a partir de dicho momento tiene carácter funcional o instrumental, carácter que se descubre y tiene su origen, una vez más, en el componente histórico que subyace en la regulación marítima comercial.”

Sin embargo, pese a acaparar el capitán muchas funciones, con el paso del tiempo (desde las primeras navegaciones comerciales a vela hasta la actualidad) estas funciones han ido yendo a menos y hoy en día se puede decir que, en la práctica, las funciones principales de un capitán de un buque mercante se limitan a las de la dirección de la navegación y a la de ser el responsable del equipo de la tripulación.

Pero es curioso que esta disminución de las funciones y competencias no ha venido acompañada de una disminución de las obligaciones y responsabilidades legales para los Códigos de Comercio de los principales países europeos, ya que en ellos el capitán acapara más responsabilidades y obligaciones que el naviero o los fletadores del buque.

Esto se debe, según los profesionales del Derecho, a que cuando se redactaron éstos (en su mayor parte en el s. XIX), la figura del capitán era la que se encargaba de todas las funciones de explotación del buque, y no sólo las de la navegación, y los legisladores reflejaron en los Códigos estas

responsabilidades ante el naviero y ante los cargadores, pese a que el capitán se conceptúa como un empleado.

### **Poder de mando. Funciones del capitán:**

Debido al carácter especial del trabajo en un buque mercante, derivado por el aislamiento, desarrollo en un entorno (la mar) que puede ser hostil, lejanía familiar, internacionalización de la actividad, multiculturalidad, etc. la vida laboral de un marino profesional es bastante diferente a la de cualquier trabajador en tierra.

Del Código de comercio español (Libro III) y de la multitud de convenios y legislaciones internacional aplicables a la actividad marítima, surgen una serie de funciones relativas al capitán de la marina mercante.

En concreto, en el Artículo 610 del Libro III del Código de comercio se especifica:

Serán inherentes al cargo de Capitán o patrón de buques las facultades siguientes:

1. Nombrar o contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.
2. Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones que hubiese recibido del naviero.
3. Imponer, con sujeción a los contratos y a las Leyes y Reglamentos de la Marina Mercante, y estando a bordo, penas correccionales a los que dejen de cumplir sus órdenes o falten a la disciplina, instruyendo, sobre los

delitos cometidos a bordo en la mar, la correspondiente sumaría, que entregará a las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto a que arribe.

4. Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero o su consignatario, obrando conforme a las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.
5. Tomar todas las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.
6. Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisas para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase a un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

Hoy en día muchas de estas funciones son imposibles de llevarse al efecto por el capitán, debido a la modernidad de los buques y las formas actuales del negocio marítimo.

De las funciones que hoy lleva a cabo un capitán, se pueden clasificar en: técnicas, administrativas, públicas y comerciales.

Entre las funciones técnicas están todas las relativas a la dirección de la navegación, planificación de la derrota, paso por canales, observancia en todo momento del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar, planificación y ejecución de las maniobras de entrada y salida de puertos, navegación con práctico a bordo, optimización del viaje de acuerdo a la meteorología, seguridad a bordo, etc. Además, están las funciones relativas a

la carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías. Hoy en día los buques modernos son centros de trabajo superespecializados y cualquier capitán y oficial debe tener amplios conocimientos en cada buque y en cada carga, y el tema se complica mucho al hablar de buques quimiqueros, gaseros y de otros tipos de transportes especiales que, además de conocimientos técnicos, requieren conocer toda una normativa internacional cada vez más compleja, ya que, si bien es verdad que en estos buques la carga y la descarga se lleva a cabo de forma casi automatizada en terminales especializadas, no es menos cierto que más a menudo de lo que les gustaría a los trabajadores del mar se dan imprevistos que requieren la toma de decisiones para las que hay que estar preparados.

De las funciones administrativas se puede entender que al ser el buque un centro de trabajo móvil cuyo entorno es internacional, no solo porque físicamente se traslada entre diferentes países, sino que sus tripulantes son de diversas procedencias y las leyes bajo las que opera son también internacionales, es fácil darse cuenta de la gran importancia que tiene la observancia en todo momento de forma correcta de todos los reglamentos e instrucciones que le afectan. Llevar al día tanto el Diario de Navegación y todos los demás libros es vital en caso de siniestro para demostrar si lo que se hizo a bordo se hizo correctamente y según la normativa. Y en caso de cualquier circunstancia excepcional que provoque una avería o un retraso, como colisiones, daños por temporales, etc. el capitán es el responsable de presentar en tiempo y forma la llamada "Protesta de mar" para poder luego reclamar al seguro o a quien correspondiera. En fin, el tener al día el papeleo de un buque consume mucho tiempo y energía al capitán y sus oficiales y no en pocas ocasiones este exceso de trabajo ha sido analizado tras un accidente como una de las causas del mismo.

Otras de las funciones del capitán, como he dicho, son las funciones públicas que por su cargo debe ostentar. Así, es el responsable de mantener el orden, como dice el artículo 700 del Código de Comercio en el que se especifica que "en todo lo relativo a la conservación del orden y policía a

bordo, los pasajeros se someterán a las disposiciones del Capitán, sin distinción alguna". Y en el artículo 610.3 del mismo Código queda claro que el capitán deberá "imponer, con sujeción a los contratos y a las Leyes y Reglamentos de la Marina Mercante, y estando a bordo, penas correccionales a los que dejen de cumplir sus ordenes o falten a la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos a bordo en la mar, la correspondiente sumaria, que entregará a las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto a que arribe".

Además, entre las funciones públicas está la función notarial, ya que el capitán, a efectos legales, debe actuar como un notario de lo que ocurra a bordo y sea susceptible de notificación pública, como testamentos en caso de defunciones a bordo, matrimonios a bordo, nacimientos, etc., como queda reflejado en los Artículos 722, 723 y 724 del Código de Comercio.

Por último, entre las funciones comerciales, ya hemos visto que el capitán es una figura con poder de representación de su naviero lo que a efectos jurídicos es un hecho a veces controvertido ya que la actuación del capitán en nombre del naviero puede que luego dé lugar a disconformidades con éste. Una de las causas de este problema están en el hecho de cómo se regula la actividad del capitán en el Código de comercio y cuál es actualmente y en la realidad su función respecto al naviero. Hoy en día es difícil encontrar una situación en la que el capitán no tenga en el puerto donde esté un representante de su naviero o que no pueda contactar con él personalmente por teléfono u otro medio de comunicación eficaz por lo que las funciones comerciales que podría asumir un capitán según los viejos códigos hoy en día son contadas (Ruiz, 1990, 156).

### **Responsabilidad del capitán:**

Sobre el tema de la responsabilidad del capitán ésta se enmarca en el plano penal, civil y administrativo. Es un tema muy complejo al que no podemos en esta tesis dedicar mucho espacio pero sí dar algunas pinceladas.

El artículo 618.1 del Código de Comercio señala que

"el capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieran contratado con él":

"1. De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia o descuido de su parte. Si hubiere mediado delito o falta, lo será con arreglo al Código Penal."

Y añade,

"no le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna".

En el ámbito administrativo, el capitán asume también muchas responsabilidades, las sanciones e infracciones se recogen en la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (LPMM), en los capítulos III y IV del Título IV donde se agrupan en infracciones en materia de usos y actividades portuarias relacionadas con el buque, y en infracciones relacionadas con la marina civil. Entre estas últimas se establecen responsabilidades por infracciones cometidas en la navegación por buques mercantes, de las que responde el naviero y, en su defecto, el capitán; y responsabilidades por infracciones cometidas por contaminación del medio marino. Para estas infracciones, la LPMM en su artículo 118.2.d establece que se consideran responsables de los daños por contaminación al naviero, al propietario, al asegurador y al capitán del buque.

En cuanto a la responsabilidad civil del capitán, según establecen los artículos 618.1 y 620 del Código de Comercio, éste será civilmente responsable de los daños que produzcan sus actos ilícitos, , por ejemplo por sus acciones culposas ("impericia o descuido de su parte" ) y también por sus acciones dolosas ("si hubiera mediado delito o falta"):

"No será responsable el Capitán de los daños que sobrevinieren al buque o al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre,

sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.”

### **Sobre la "carrera" universitaria de Náutica:**

Cabe aquí señalar que los estudios de Náutica en el País Vasco datan del s. XVIII, siendo, por tanto, una carrera muy antigua. De hecho, la ETS de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao (sita en Portugalete actualmente) es el centro de la UPV/EHU más antiguo, pues, como se explica en la presentación de la Escuela en la web oficial de la UPV/EHU<sup>57</sup> surgió por un acuerdo de las Juntas Generales de Gernika en 1739:

La Escuela de Náutica de Bilbao se fundó a iniciativa del Ayuntamiento de la Villa en colaboración con el Consulado y la Diputación general del Gobierno Universal del Señorío de Vizcaya. Una vez tomado el acuerdo por las Juntas Generales de Gernika en 1739 de establecer en Bilbao una Escuela de Náutica, se nombró al capitán de fragata lequeitiano Don Joseph Vicente Ybañez de la Rentería, el cual había publicado el año anterior, 1738, en Bayona la obra «Explicación del Círculo Náutico Astronómico Universal» pero su nombramiento parece ser que tuvo carácter interino hasta que en 1742 se hizo cargo el famoso maestro de náutica y matemáticas Don Miguel Archer, bilbaíno, nacido en 1689. Fue archivero del Consulado de Bilbao y maestro hidrógrafo del Muy Noble y Muy Leal Señorío de Vizcaya. Fruto de su experiencia fue la obra que publicó en 1756 que lleva por título: «Lecciones náuticas, explicadas en el Museo Mathemático de este M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya, Villa de Bilbao y su

---

<sup>57</sup> [http://www.nautika-itsasontzi-makineria.ehu.es/p218-content/es/contenidos/informacion/etsnmn\\_presentacion/es\\_presenta/historia.html](http://www.nautika-itsasontzi-makineria.ehu.es/p218-content/es/contenidos/informacion/etsnmn_presentacion/es_presenta/historia.html)

Universidad y Casa de Contratación», obra que fue dedicada al Marqués de La Ensenada.

A partir de este momento se producen una serie de hitos destacables en la andadura histórica de la Escuela de Náutica de Bilbao y en los estudios que en ella se imparten:

- Durante el reinado de Carlos III, 1783, mediante Real Orden se permite que los Directores de Pilotos y los Maestros de las Escuelas de Navegación examinaran de Pilotín y de Pilotos de primero y segundo a quienes quisieran dedicarse a la profesión marinera y de conductores de barcos. Ya en este siglo, el R.D. de 28 de mayo de 1915 declaró Escuelas Oficiales de Náutica, a doce en total, entre ellas la de Bilbao y el R.D. de 7 de febrero de 1925 divide los estudios de náutica en dos ramas: la de Náutica y la de Máquinas.

- La Ley 144/61 de 23 de diciembre acomoda a la estructura general de las Enseñanzas Técnicas, a las que se equiparan, las Enseñanzas que se imparten en las Escuelas Oficiales de Náutica. El proceso de incorporación de estas enseñanzas al sistema educativo general culmina con el Decreto 1439/1975 por el que se otorga a las enseñanzas cursadas en estas Escuelas el nivel de 2º ciclo de enseñanzas universitarias, la O.M. del 18 de octubre de 1977 que establece el plan de estudios de las titulaciones: Diplomatura y Licenciatura en Náutica y Diplomatura y Licenciatura en Máquinas Navales, y el R.D. de 4 de diciembre de 1980 que otorga la denominación de Escuelas Superiores de Marina Civil a las antiguas Escuelas Oficiales de Náutica.

Carvajal Casariego, profesor de la Escuela de Oviedo, en la inauguración del curso 1988-89 de dicha Escuela, dio una lección inaugural sobre la Historia



de las Enseñanzas Náuticas<sup>58</sup> y en la misma explicó, además del proceso administrativo de la creación de las enseñanzas náuticas en España desde la antigüedad a nuestros tiempos, el propio surgimiento del término "carrera", en el sentido académico actual, muy relacionado con la profesión de marino mercante:

La palabra "carrera" en su sentido académico posee un origen náutico. Así, a mediados del siglo XVI, las disposiciones de la época no ofrecían una titulación náutica de tipo general; había que examinarse específicamente para ir a La Habana, a Tierra Firme, a Buenos Aires, para navegar por el Mediterráneo o para ir al Mar del Norte, de manera que un titulado náutico, por ejemplo un Piloto, recibía una licencia para, por ejemplo, la "carrera" de La Habana, no pudiendo ejercer en cualquiera de las otras en tanto no fuera examinado para ellas. Los conocimientos exigidos para cada una de ellas se diferenciaban casi solamente en lo que, en aquellos tiempos, se denominaban "derrotas", es decir, los diferentes y casi siempre tortuosos caminos que en cada época del año había que seguir para aprovechar los vientos y no caer en las calmas tropicales. Obtener una nueva carrera permitía por lo tanto, a excepción de las "derrotas" concretas, aprovechar los conocimientos adquiridos en la primera, en una especie de convalidación de los mismos. Como es natural, los marinos no se conformarían fácilmente con tener una sola carrera, porque sus posibilidades de trabajo y ascenso eran función del número de ellas que tenían. No es difícil imaginar a dos marinos que se acababan de conocer en un figón de Cádiz, preguntarse uno a otro: "Y tú ¿cuántas carreras tienes?".

La primera institución de enseñanza náutica constatada en España se hallaba en Cádiz. Parece que desde tiempos muy

---

<sup>58</sup> <http://marina.uniovi.es/laescuela/historia>

antiguos, algunos Pilotos del Cantábrico, conocidos entonces como Pilotos Vizcainos, solían esperar a los buques procedentes del Mediterráneo que se dirigían hacia el Mar del Norte o a navíos que, procedentes de esta zona, estaban destinados al Mare Nostrum, para ofrecerles sus servicios, ya que sus Mestres y Pilotos, poco habituados a las áreas marítimas a que estaban destinados, no se atrevían a adentrarse en ellas sin el consejo y apoyo de los Pilotos especializados. La sede de estos Pilotos se trasladó hacia el siglo XIII o XIV a Cádiz, donde fundaron un "collegium" en el sentido que esta palabra tenía en la época, extendiendo más tarde sus actividades a la enseñanza de las Artes de la Mar, cosa que hacían de manera más o menos institucionalizada en la cripta de la catedral de Cádiz.

Al hilo de esto es interesante traer a esta Tesis este párrafo de la Real Cédula de 18 de Marzo de 1500 (Garmendia, 1990):

"El colegio de los Pilotos estantes en Cádiz hizo relación que de tanto tiempo acá que memoria de hombres non es en contrario há habido en Cádiz el dicho colegio de vizcainos, los cuales han tenido sus ordenanzas, juntas y sus leyes para navegar al poniente de las carracas y galeras que vienen a Cádiz para avisarlos aprestarlos á la parte de poniente, de lo cual SSAA. habian sido muy servidos y las rentas Reales acrecentadas porque a causa del dicho colegio de pilotos vienen las carracas y galeras, para tomarlos, a la dicha ciudad, y se venden y contratan muchas mercancías con provecho de los vecinos de Cádiz y tenían juntas sus ordenanzas en las cuales se contenía que ningún piloto de dicho colegio pudiese salir fuera de dicha ciudad a recibir carraca ni galera de las partes de levante so pena de 150 ducados: tenían

capilla en la iglesia de Santa Cruz; tenían un cónsul cada ario para la jurisdicción y casos que ocurriesen tocantes al oficio del pilotaje y administración de las dichas carracas y galeras; y asimismo que ningún piloto sea osado de entrar en carracas ni galera sin que primero sea acordado delante de su consul ó en su ausencia con los otros pilotos del colegio: y otra, que si falleciere algún piloto fuera de su tierra, si alguno de los pilotos se hallare donde el tal falleciere le honre según la calidad de su persona á costa de dicho colegio si no tuviese él facultad; otra, que el piloto o pilotos que se acordaren en carracas ó galeras den a la capilla del colegio un ducado cada uno; otro para el consul del año; y otro para el piloto o pilotos que quedaren".

### **Requisitos administrativos para la obtención del título profesional de Capitán de la Marina Mercante:**

Veamos ahora brevemente los requisitos que una persona debe cumplir para obtener el título de Capitán de la Marina Mercante en España.

En primer lugar, se requiere superar una carrera universitaria (ahora con el Plan Bolonia un Grado y un Master), que hasta ahora era una Licenciatura de cinco cursos con estas asignaturas<sup>59</sup>:

Curso 1º:

- Derecho Marítimo Mercantil
- Economía Marítima
- Expresión Gráfica
- Fundamentos Físicos

---

<sup>59</sup> Datos de la ETS de Náutica de Bilbao.

- Fundamentos matemáticos
- Inglés Náutico
- Medicina Naval
- Química
- Trigonometría y Cálculo Matricial

#### Curso 2º:

- Derecho Marítimo Administrativo
- Electrotecnia y electrónica
- Fundamentos de Navegación Marítima
- Fundamentos de Teoría del Buque
- Hidrostática y estabilidad
- Introducción a las Máquinas Marinas
- Reglamentos, señales y comunicaciones
- Seguridad del buque y prevención de la contaminación

#### Curso 3º

- Estiba y manipulación de mercancías
- Inglés Náutico II
- Instrumentación y Control Naval
- Maniobra y Guardia en Puente
- Meteorología y Oceanografía

- Radionavegación y control de la derrota
- Seguridad operativa en Buques Tanque

Optativas:

- Aplicaciones de Teoría del Buque y Construcción Naval
- Aspectos químicos de la prevención de la contaminación
- Derecho Marítimo I
- Economía de la Náutica de recreo y de las industrias portuarias
- Euskera Técnico
- Física de las diversas fuentes de energía
- Historia de la Náutica e Introducción al Comercio y Transporte internacional
- Informática de usuario
- Introducción a las Ciencias Náuticas
- Navegación, Meteorología y Gobierno de embarcaciones menores

4º Curso

- Análisis y predicción meteorológica
- Automática
- Maniobra, Reglamentos y Señales
- Navegación Marítima
- Reglamentación del buque y su explotación

- Teoría del Buque
- Transportes marítimos especiales y estiba

#### 5º Curso

- Derecho y legislación marítima
- Dinámica de vehículos marítimos
- Hidrodinámica, resistencia y propulsión marítima
- Inglés Marítimo
- Organización y planificación del transporte y la navegación
- Seguridad marítima y prevención de la contaminación
- Sistemas radioelectrónicos de ayuda a la navegación

#### Optativas

- Ampliación de navegación marítima
- Aplicaciones de la informática a la Náutica
- Derecho marítimo: accidentes de navegación
- Euskera técnico avanzado
- Gestión de empresas navieras
- Historia de la navegación marítima
- Prevención de riesgos laborales
- Transporte internacional y combinado

Además de superar estos cinco cursos académicos, el Licenciado debe pasar un periodo de 12 meses de embarque, tras los cuales puede obtener el título de Piloto de 2ª de la Marina Mercante.

Ya con este título profesional ha de estar 36 meses embarcado como Oficial para obtener el título Capitán de la Marina Mercante.

En concreto, en la legislación española<sup>60</sup> está regulado así:

El título de Capitán de la Marina Mercante se encuentra regulado por los artículos 5, 26, 27, 28, 32, 33 y disposición adicional primera del Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante (BOE núm. 159, del 2 de julio de 2009); Orden de 21.06.01 sobre tarjetas profesionales (BOE de 10.07.01), Orden FOM/1839/2005 por la que se modifica la Orden de 21/6/01, Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo por la que se modifica la Orden de 21/6/01; Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, (BOE 25/10/2005) por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas de la Marina Mercante y la Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre. ORDEN PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar.

Atribuciones profesionales en función de los periodos de embarque:

---

<sup>60</sup> [http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/MARINA\\_MERCANTE/TITULACIONES/Titulaciones\\_Profesionales/Titulos/Capitan/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/TITULACIONES/Titulaciones_Profesionales/Titulos/Capitan/)

- Mando de buques civiles dedicados a cualquier clase de navegación, sin limitación de tonelaje.
- Primer oficial de puente u oficial de puente en buques civiles sin limitación.
- Condiciones de los buques
- Buques mercantes españoles o extranjeros, de arqueo bruto igual o superior a 100 GT/TRB.
- Condiciones de obtención
- Poseer el título académico de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo así como los homologados en el R.D. 1954/94, sobre Catálogo de títulos universitarios oficiales.
- Estar en posesión del título profesional de piloto de primera de la marina mercante o de piloto de segunda de la marina mercante.
- Haber cumplido 36 meses de embarco como oficial de puente. Este período puede reducirse a 24 meses, siempre que el interesado haya estado 12 meses como Capitán o Primer Oficial.
- Haber superado el reconocimiento médico de embarque marítimo realizado por el Instituto Social de la Marina en el momento de la solicitud del título.

### **La criminalización de los marinos:**

Como he comentado en el Capítulo 2, la legislación actual y la cada vez mayor sensibilidad social contra la contaminación medioambiental favorecen que ante un siniestro de un buque, aunque sea fortuito y no concurra acto doloso



por parte del capitán, éste se vea envuelto en un proceso penal que de facto lo criminaliza ante la opinión pública.

Es, por tanto, muy difícil que ante el hecho cierto de la detención del capitán de un petrolero por parte de las autoridades aplicando las leyes, los medios puedan evitar esa mala imagen que la detención por sí misma produce.

Sahil Puri<sup>61</sup>, capitán singapurense, está llevando a cabo un estudio sobre los efectos de esta criminalización entre los marinos y su percepción y entusiasmo por la carrera de marino mediante entrevistas a marinos de todo el mundo. Al comienzo de su trabajo escribe:

“Una noche clara, buena visibilidad, el buque en algún lugar del sur del Mar de la China a más de 25 millas de la costa más cercana. Algo de tráfico de pesqueros.

El capitán sube al puente hacia las 23:00 horas, comprueba las cartas y la posición del buque, calcula el trayecto que recorrerán durante la noche y comprueba las posibles zonas de riesgo para la navegación y otros factores hasta quedarse satisfecho completamente y deja por escrito sus órdenes nocturnas.

Éstas incluyen una estricta observación de sus órdenes y las de la compañía, dando a los buques, especialmente a los pesqueros, una distancia de seguridad amplia y especificando que se le avise en caso de cualquier duda.

Desea una buena guardia al oficial y se va a su camarote a dormir.

Esto podría ser un día normal en la mar de un marino experimentado y cumplidor con la reglamentación de cualquier nacionalidad, en cualquier buque de cualquier bandera.

---

<sup>61</sup> Accesible en [http://www.slideshare.net/sahilpuri\\_79](http://www.slideshare.net/sahilpuri_79)

Diez horas más tarde el capitán está encarcelado por un fallo humano involuntario.

Incluso aunque el shock y la incredulidad de los cargos contra él golpean sus sentidos, sabe que en los próximos 18 meses vivirá como un criminal en un país extranjero preguntándose todo el rato simplemente ¿qué es lo que hizo mal?

Increíble, pero ésta es la cruda realidad a la que todos los marinos se enfrentan hoy en día”.

Tras el análisis de 306 entrevistas, entre sus conclusiones podemos destacar éstas:

- El 78% de los encuestados están de acuerdo o muy de acuerdo con la frase “Tengo miedo a que pese a seguir con diligencia todas las obligaciones de mi trabajo me convierta en víctima de la criminalización”.
- El 79% reconocen que en cierta medida el problema de la criminalización ha afectado a su moral y a su entusiasmo hacia su profesión.
- El 67% reconocen que este tema les ha hecho pensar en buscar un trabajo en tierra.
- El 71% reconocen que este problema les hace no recomendar la profesión a familiares y a amigos.
- El 88% cree que los gobiernos no están trabajando lo suficiente para combatir este problema.
- El 90% cree en mayor o menor medida que el problema se agravará con el tiempo.

- El 87% está de acuerdo en que la presencia destacada en los medios de incidentes de criminalización hace que sus familias no se sientan seguras cuando se embarcan.
- El 89% está de acuerdo en que los incidentes de criminalización han afectado a la imagen de la profesión.

Rodrigo de Larrucea (Rodrigo de Larrucea, 2012) sostiene que ante cualquier siniestro marítimo de naturaleza accidental el ingreso en prisión preventiva del capitán u otro tripulante debería quedar “limitado a supuestos excepcionales de intencionalidad, en tanto en cuanto en los accidentes ‘ordinarios’ de la navegación quedan cubiertas las responsabilidades civiles por los nuevos desarrollos legislativos”.

Se ve, por tanto que mientras la legislación no sea tan garantista hacia la protección de los intereses de los afectados por un accidente marítimo en perjuicio de los tripulantes en los casos de siniestros de naturaleza accidental (no por claro dolo o negligencia grave y evidente o de carácter criminal) será complicado que los capitanes no se vean envueltos en procesos penales o en encarcelamientos preventivos que, obviamente, afectan negativamente a la imagen de la profesión.

### **El factor humano a bordo de un buque. La tripulación:**

Hemos de hacer una mención, aunque sea breve, al resto de la tripulación necesaria para gobernar un buque mercante moderno.

La tripulación de un buque es el conjunto de personas necesario para que dicho buque pueda realizar su labor de transporte de mercancía o personas de forma eficaz y con seguridad. La tripulación sigue una estructura jerarquizada y el número de tripulantes dependerá del tamaño del buque, su

potencia y de su mayor o menor automatización en las tareas, la carga que lleva, las rutas que hace, etc.

Hoy en día las tripulaciones son cada vez más reducidas y la carga de trabajo para los oficiales en muchos casos se ha incrementado tanto que puede afectar a la seguridad de la nave.

Sobre las tripulaciones mínimas que deben llevar los buques mercantes hay que decir que están reguladas en la Orden Ministerial del 14 de Julio de 1964, que sigue en vigor, y que consta de 17 artículos<sup>62</sup>.

Sobre el personal titulado de puente se especifica lo siguiente en cuanto al mínimo número de tripulantes que deben llevar:

<b>Tamaño de buque</b>	<b>Capitán</b>	<b>Piloto de 1ª</b>	<b>Piloto de 2ª</b>
Buque mayor de 2.000 TRB	1	1	2
Buque entre 900 y 2000 TRB	1	1	1
Buque entre 500 y 900 TRB	0	1	1

Sobre el personal de máquinas:

<b>Potencia de máquina</b>	<b>Maquinista Naval Jefe</b>	<b>Oficial de 1ª Clase</b>	<b>Oficial de 2ª Clase</b>
Potencia mayor de 3.000 CVE	1	1	2

<sup>62</sup> Orden del 14 de Julio de 1964 (Mº Comercio B.O.16) Cuadro indicador de las tripulaciones mínimas.

Potencia de 1250 a 3000 CVE	0	1	2
-----------------------------	---	---	---

Sobre el personal auxiliar de cubierta:

<b>Cargo</b>	<b>Buque hasta 150 TRB</b>	<b>Buque de 150 a 500 TRB</b>	<b>Buque de 500 a 900 TRB</b>	<b>Buque de 900 a 1750 TRB</b>	<b>Buque de 1750 a 5000 TRB</b>	<b>Buque de 5000 a 10000 TRB</b>	<b>Buque de 10000 a 20000 TRB</b>	<b>Buque mayor de 20000 TRB</b>
Contramaestre	0	1	1	1	1	1	1	1
Marinero	2	2	3	3	3	4	4	4
Mozo	0	1	1	2	3	3	4	5

Sobre el personal auxiliar de máquinas:

<b>Cargo</b>	<b>Buque de 500 a 1250 CVE</b>	<b>Buque de 1250 a 3000 CVE</b>	<b>Buque de 3000 a 4000 CVE</b>	<b>Buque mayor de 4000 CVE</b>
Calderetero	0	1	1	1
Engrasador	1	2	2	3
Limpiador	0	0	1	1

La jerarquización habitual de una tripulación es ésta:

Departamento de cubierta:

- Capitán. Máxima autoridad del buque y quien tiene la responsabilidad final.
- Oficiales de puente (hasta tres normalmente). Tienen la misma formación que el capitán, aunque normalmente menos experiencia, y son los que realizan en turnos de cuatro horas las guardias de navegación. Además, se reparten las tareas normales del buque, planificación del viaje, carga y descarga, maniobras, papeleo, etc.
- Alumnos de puente. Son los jóvenes recién salidos de las Escuelas de Náutica, futuros oficiales y capitanes, que están haciendo su periodo de prácticas a bordo.
- Contramaestre. Es como un capataz de cubierta. No tiene titulación cualificada.
- Marineros y mozos. Son la mano de obra del buque para las maniobras, mantenimiento, etc.

#### Departamento de máquinas:

- Jefe de máquinas. Titulado superior, equivalente al capitán, pero cuya responsabilidad se limita al buen funcionamiento de las máquinas.
- Oficiales de máquinas (hasta tres normalmente). Con la misma titulación del Jefe de máquinas, pero con menos experiencia. Se turnan en las guardias, aunque hoy en día la mayoría de los buques llevan máquina desatendida por lo que no es necesario la presencia permanente de oficiales de máquinas en la Sala de Máquinas.

- Caldereteros, engrasadores y limpiadores. Son la mano de obra de la Sala de Máquinas para su mantenimiento y reparaciones.
- Bomberos y ayudantes de bombero: personal auxiliar de máquinas para buques tanque.

Departamento de fonda:

- Cocinero. Responsable de la cocina y de la hostelería para la tripulación.
- Marmitón: Ayudante del cocinero.
- Camareros. Personal auxiliar para servir a la oficialidad.

Por otra parte, uno de los problemas mayores de las tripulaciones actuales, debido al aumento de la labor administrativa que debe sostener un buque mercante, es la sobrecarga de trabajo y los pocos periodos de descanso.

El Real Decreto 1561/1995 del 21 de Septiembre<sup>63</sup> trata este tema y regula que de forma general, los periodos de descanso, entendiéndose por periodo de descanso aquél en el que el marino no tiene ninguna tarea. Así, se debe cumplir que:

- Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tienen derecho a un descanso mínimo de ocho horas, siendo este descanso aumentado hasta doce horas cuando el buque se halle en puerto a no ser de que se trate el caso de la necesidad de realizar operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de

---

<sup>63</sup> R. D. 1561/1995, de 21 de Septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar. Mº de Trabajo y Seguridad Social. BOE núm. 230. 26/09/1995

trabajos de seguridad y mantenimiento del buque en el que se reducirán a las ocho expuestas.

- Los turnos de guardia no podrán tener una duración superior a cuatro horas y a cada guardia sucederá un periodo de descanso de ocho horas ininterrumpidas.
- La distribución de las horas de descanso para las personas no sometidas a las guardias de mar se acordará en los convenios colectivos, distribuyéndose en dos períodos, uno de los cuales de al menos seis horas ininterrumpidas. En este supuesto el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Igualmente, en el Código STCW<sup>64</sup> de formación de marinos se amplían las horas de descanso para los oficiales como sigue:

- 1. Toda persona a la que se le hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma, tendrá como mínimo 10 horas de descanso en todo periodo de 24 horas.
- 2. Las horas de descanso podrán agruparse en 2 períodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener como mínimo 6 horas de duración.

---

<sup>64</sup> International Maritime Organization, IMO, 2012. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. (On-line) Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>



- 3. Las prescripciones relativas a los periodos de descanso que se indican no habrán de mantenerse durante una emergencia, un ejercicio, o una situación de operatividad limitada.
- 4. Sin perjuicio de lo expuesto anteriormente, el período mínimo de 10 horas puede reducirse a 6 horas, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de 2 días y que se concedan al menos 70 horas de descanso en cada periodo de 10 días.

### **Sobre la fatiga y el estrés de los marinos:**

Hay que dedicar algunos párrafos a uno de los problemas con los que se enfrentan los marinos y al que pocas profesiones se deben enfrentar. Éste es el problema del aislamiento, la soledad y el tener que trabajar durante unos meses fuera del entorno familiar y dentro de un grupo heterogéneo de personas.

Ricardo Rodríguez-Martos llevó a cabo en 1996 un estudio sociológico sobre la vida a bordo de un buque mercante, y en el mismo, además de hacer una detallada descripción de lo que significa trabajar y vivir durante meses con las mismas personas en un entorno de trabajo como es un barco, analizándolo desde el punto de vista psicológico y sociológico, el autor trata el tema de la soledad del marino; analiza las tripulaciones internacionales y la dificultad que suponen para el normal desarrollo de la vida a bordo y del trabajo; habla también sobre la reducción de las tripulaciones y su incidencia en la seguridad y en la vida a bordo; estudia la relación de los tripulantes con el mundo exterior al buque, con la sociedad en la que vive en tierra, con su familia y amigos, etc. (Rodríguez-Martos, 1996).

El trabajo de Rodríguez-Martos, extenso y profundo, merecería un estudio más detenido, pero en estas líneas me interesa destacar su análisis

respecto al estrés y a la fatiga de las tripulaciones, ya que, como se sabe por muchos accidentes marítimos, este problema suele estar entre las causas que provocan los siniestros<sup>65</sup>, como él mismo lo explica de este modo:

Las pérdidas de vidas humanas en hundimientos de barcos, como el caso del Titanic sirvieron para revisar las normas de medios de salvamento y seguridad en general, pero nadie se empezó a preocupar en serio de la carga psicológica que podía representar para una persona el aislamiento, la sensación de encierro, etc., hasta que petroleros gigantes, cargados con cientos de miles de toneladas, empezaron a cruzar los mares con tripulaciones reducidas y poniendo en peligro no sólo la propia expedición, sino el medio ambiente que podía quedar destrozado a lo largo de una costa, si ésta quedaba bañada por el petróleo vertido a causa de un naufragio (así casos como el Exxon Valdez y otros). (Rodríguez-Martos, 1996, 210).

Para el autor, junto con la soledad y el aburrimiento, algunos de los mayores problemas a los que se enfrenta un marino son el estrés y la fatiga.

Las causas del estrés a bordo pasan primero por las propias dificultades de comunicación y de aislamiento que puede tener una persona a bordo de un buque con gente de diferentes países, pero según el autor los problemas de la navegación en sí misma, el diseño de los buques, los ruidos y vibraciones, el movimiento, los continuos cambios de temperatura y de clima incluso, y las pocas oportunidades (prácticamente nulas) de evadirse de la presión del trabajo, ya que incluso en las estancias en puerto se mantienen las guardias e incluso se multiplica el trabajo y aumentan las prisas, todo ello hace que el nivel de estrés sea alto y continuado.

---

<sup>65</sup> Por ejemplo, en los casos del "Torrey Canyon" en 1967 o en el del "Exxon Valdez" en 1989.

El capitán es una persona muy expuesta al estrés, sobre todo en situaciones críticas, ya que es quien "debe dar la orden que todos esperan para salir de una situación comprometida" (Rodríguez-Martos, 1996, 134).

Por otro lado, la fatiga es un gran enemigo de los marinos, ya que durante toda la campaña, que son varios meses normalmente, es está todo el rato a disposición del trabajo, pues además de las guardias se hacen multitud de horas extras para papeleo, maniobras, situaciones extraordinarias, etc.

Según la resolución número A.722 (18) de la Organización Marítima Internacional (OMI)<sup>66</sup> "la fatiga tiene como resultado la degradación del rendimiento humano, la caída de reflejos físicos y psíquicos, así como el deterioro de la capacidad de elaborar un juicio racional". Para ello se estableces los turnos de descanso reglamentarios que hemos visto antes.

Y aunque no se esté trabajando, un marino no puede irse a casa a descansar y a olvidarse del trabajo. Como explica Rodríguez-Martos (Rodríguez-Martos, 1996, 135):

"por ejemplo, navegando en medio de un temporal que tal vez dure una semana. El tripulante tendrá que trabajar con un movimiento sumamente incómodo y a la hora de descansar se encontrará con que el barco sigue zarandeándose y que no puede apenas dormir. Detrás de toda la incomodidad, como un telón de fondo, habitará además un cierto temor: ¿aguantará el barco...?".

Marcovitz (Marcovitz, 1994) enumera entre las causas de fatiga las siguientes:

---

<sup>66</sup> OMI. "Informe para el Comité de Seguridad Marítima". Londres, 1992.

- Breves estancias en puerto que, en el caso de querer salir a tierra, requieren frecuentemente largos desplazamientos.
- Un tráfico más denso en muchos puertos del mundo.
- La automatización: aunque parezca una contradicción ha contribuido a aumentar la fatiga a bordo. De entrada, se enrolan menos tripulantes y, cuando hay un fallo de los sistemas automáticos, hace falta más esfuerzo por parte de la tripulación que en un barco convencional.
- Las banderas de conveniencia que, al enrolar frecuentemente personas poco capacitadas, tiene un riesgo de incendios y accidentes bastante elevado.

Rodríguez-Martos también señala al problema de los barcos viejos y pequeños, explotados por armadores poco solventes con malas condiciones de navegabilidad, lo que provoca que "los tripulantes vivan en un estado de tensión, de temor de que se rompa cualquier pieza del barco, de falta de descanso porque los camarotes no reúnen las mínimas condiciones, de sobrecarga de trabajo". (Rodríguez-Martos, 1996, 136).

Estos barcos, además, suelen contar con tripulaciones reducidas, con lo que es habitual tener solamente unas cinco horas para dormir de seguido, y si hay temporales no se puede cocinar en ellos, con lo que se mal come durante días. En los puertos los tripulantes deberán pelear para que todo se cargue como es debido y para hacer reparaciones para salir al paso, y se empalmará la labor de carga y descarga con la maniobra de salida y la guardia de mar, para posiblemente en pocas horas tener que hacer otra maniobra de entrada y otras horas en puerto.

Finalmente, añade Rodríguez-Martos:

"No parece importar el factor fatiga ni a los armadores ni a la administración. La mar es grande y tampoco hay tantos accidentes y, si ocurren, si el barco se llega a hundir, habrá una póliza de seguro que cubrirá los daños materiales. En cuanto a las responsabilidades, siempre se podrá acusar de impericia o negligencia al capitán o a la tripulación en general". (Rodríguez-Martos, 1996, 137).

### **Comparativa entre un capitán de barco y un piloto de aviación:**

Para cerrar este Capítulo vamos a ver, a grandes rasgos, cuáles son las diferencias de trabajo entre un capitán de la marina mercante y un piloto de aviación civil.

Por un lado, y como hemos visto en la Introducción de la tesis y en este Capítulo, para poder obtener el título de Capitán de la Marina Mercante en España (y en muchos países) hace falta una carrera universitaria superior, cosa que no ocurre para acceder al título de Piloto de Líneas Aéreas.

Por otra parte, quiero exponer también aquí algunos párrafos del editorial de la revista profesional "Recalada" Nº 117<sup>67</sup>, donde el capitán Patxi Garay expresaba lo siguiente:

"En el interesante artículo de Seaway, con el título de 'Marinos jóvenes, ¿qué quieren?' y que reproducimos en este número, podemos leer cómo en opinión de los propios marinos, los Pilotos y tripulaciones de aviones tienen imagen de héroes, mientras que los marinos la tienen de delincuentes.

---

<sup>67</sup> Revista "Recalada", nº 117, pág. 3, febrero 2010. Asociación Vizcaina Capitanes Marina Mercante.

Yo he reflexionado mucho sobre este asunto a lo largo del tiempo y a la conclusión que he llegado es que esa imagen nos hemos empeñado nosotros en darla con nuestra habitual fobia a los uniformes, a no ser que nos obligue la Compañía, fundamentalmente en barcos de pasaje, y la realidad es que si hiciéramos una encuesta entre los felices pasajeros de alguno de estos crucero tan de moda en los último tiempos, veríamos cómo un porcentaje muy alto de usuarios tienen una excelente opinión de sus Oficiales y tripulación en general.

También veríamos cómo los uniformados tripulantes de barcos de pasaje son habitualmente sometidos a controles mucho más benévolos de lo que son los, a veces, descuidados en el vestir, tripulantes de los barcos de carga.

Seguramente la imagen de un Mangouras con su ropa de abrigo y un gorro de lana en la cabeza, intentando salvar el barco después de haber puesto a salvo a su tripulación, nada tiene que ver, para la opinión pública, con la que nos ha llegado de un Capitán Smith perfectamente uniformado, con su gorra de plato intentando salvar a los pasajeros que pueda en un barco que irremediablemente se hunde en las frías aguas del Atlántico en un gélido día de 1912. (...)

Siguiendo con el artículo al que hacemos mención, 'la gente no conoce o tiene una idea atrasada de lo que es la profesión y vida del marino'.

Pues yo creo que la gente conoce lo que se le enseña, y la verdad es que cualquiera de nosotros se sorprende cuando le preguntan ¿qué es un capitán de la Marina Mercante? ¿Qué hace? ¿En qué se diferencia de un capitán de pesca o de un patrón de pesca?"

Quizás tuviera razón el capitán Patxi Garay en una de sus últimas editoriales en la revista de la Asociación que presidía antes de fallecer de forma sorpresiva. Quizás la imagen de los marinos no es tan buena como a ellos les gustaría por no usar habitualmente el uniforme, al contrario que los pilotos de aviación comercial, que siempre trabajan uniformados impecablemente.

Pero, además de esta diferencia en la apariencia, que no por parecer algo superfluo deja de tener una gran importancia, pues ya hemos visto en el Capítulo 4 de esta tesis cómo en la imagen pública tiene gran relevancia el aspecto físico, hay diferencias muy notables en la forma de trabajar de cada una de las profesiones de las que hablamos.

Ya hemos visto que un marino pasa varios meses a bordo en cada campaña, y su trabajo, aunque en teoría y legalmente tiene periodos de descanso, en la práctica puede pasar varios días seguidos sin apenas poder acostarse unas pocas horas sin que se le solicite su presencia para alguna tarea.

Rodríguez-Martos nos recuerda que:

"en la aviación se tiene muy en cuenta la fatiga del personal de vuelo por ser considerado básico para la seguridad del avión. En la marina mercante, ni tampoco en la de pesca, parece tener incidencia este fenómeno, dado que apenas es tenido en cuenta" (Rodríguez-Martos, 1996, 135).

Y añade más adelante,

"cuando nos hemos referido en algún momento a la gran importancia que se da en la aviación al descanso y buenas aptitudes psíquicas del personal de vuelo, hemos dejado ya

entrever que tampoco en la aviación la razón parece ser un desvelo humano por esas personas, sino la preocupación por la buena conservación del avión y por lo que compromete el nombre de cualquier compañía aérea un accidente" (Rodríguez-Martos, 1996, 210).

Parece que los propietarios de los barcos no tienen el mismo desvelo por la buena conservación del buque y por el buen desarrollo de la expedición marítima como tienen las empresas de aviación por el buen cuidado de sus aeronaves.

Puede ser que como la navegación marítima es una actividad humana de siglos de antigüedad, y en la que no siempre los accidentes acaban en tragedias, mientras que la aviación es algo moderno y con consecuencias siempre alarmantes en caso de un siniestro, se podría pensar que en temas de seguridad hay que ser mucho más cautos en un avión que en un barco.

Rodríguez-Martos (Rodríguez-Martos, 1996, 185) apunta a varias explicaciones, como son que:

“- La navegación se remonta a los orígenes de la humanidad. Siempre se ha visto como una actividad que entraña peligro, pero más por razones de los elementos naturales, que por las implicaciones psicológicas y físicas que puedan afectar a los tripulantes. Durante siglos las tripulaciones se reclutaban entre la gente que andaba deambulante por los puertos. Los fuertes aguantaban y los débiles acababan en el fondo del mar.

- La navegación ha sido vista como algo puramente rutinario en su técnica y especialmente apropiada para los que tenían espíritu de aventura.



- No se ha visto nunca la necesidad de una formación para la marinería, salvo unas ideas mínimas (en España, por ejemplo, el Certificado de Competencia de Marinero), que realmente no suponen ningún tipo de preparación.

- La oficialidad recibió tradicionalmente una enseñanza técnica adecuada, y en nuestros días ha llegado a ser en muchos países, como por ejemplo en España, una carrera universitaria de grado superior.

Sin embargo, está generalmente olvidada una preparación desde el punto de vista psicológico y sociológico, de quienes deben organizar y controlar, no sólo el trabajo, sino también la vida a bordo.

- Aunque la creciente automatización, evidencia una necesidad de elevada formación técnica de los oficiales, que de hecho se va realizando, en el mundo marítimo en general sigue habiendo una idea de que navegar es rutina y poco más.

- Finalmente podemos decir que los accidentes marítimos sólo ocupan la atención de la prensa o de la población en general si se trata de un gran transatlántico y hay muchas víctimas, o bien si se trata de un petrolero, cuyo naufragio es causa de una marea negra. Apenas interesa cuando un barco pequeño de cabotaje se hunde, aparte de que aquí no hay caja negra para investigar.”

Y contra esta idea de la navegación marítima, explica que, "sin embargo, la aviación en sus comienzos fue vista como peligrosa y las compañías de aviación quisieron dar confianza al público en general destacando lo seleccionadísimas que estaban las tripulaciones y con qué grado de esmero se cuidaban todos los aspectos relacionados a la fatiga y el estrés del personal de vuelo.

Se puede pensar, también, que la responsabilidad de un piloto de una aeronave comercial es mucho mayor que la de un capitán de un buque mercante. Pero esta idea hoy en día no se sostiene ya que no se puede decir que el costo de un avión sea superior al de un moderno superpetrolero cargado, ni que el número de pasajeros sea mayor al de un crucero de lujo.

Sin embargo, como dice Rodríguez-Martos:

“En la aviación se tiene muy en cuenta la fatiga del personal de vuelo por ser considerado básico para la seguridad del avión. En la marina mercante, ni tampoco en la de pesca, parece tener incidencia este fenómeno, dado que apenas es tenido en cuenta.”

Y añade que:

“La propia tripulación de un avión, cuando descansa en una ciudad, es llevada a un hotel y hasta que tengan que volver a volar, durante el tiempo de estancia en ese lugar podrán ir a donde deseen o recibir en su habitación de hotel a quien quieran.

Cuando un barco llega a puerto, la tripulación no inicia un período de descanso, sino que sigue en plena actividad, atendiendo las tareas que según su cargo a bordo, les corresponda desempeñar durante la carga o descarga.”

Como vemos, las diferencias son muy grandes en las condiciones de trabajo. No sólo es la imagen del uniforme la que dignifica a un piloto de aviación, sino que su trabajo y su descanso también están más dignificados por sus empresas. Aunque la actual situación económica también ha afectado,

cómo no, a las condiciones laborales de los pilotos, y, por ejemplo, son mucho peores las condiciones y los salarios de un piloto de una filial de Iberia de *low cost*, que las condiciones y salario de un comandante veterano de Iberia.

Según noticia fechada el 30 de abril de 2012 en el periódico económico Cinco Días:

“(…) el universo de los tripulantes aéreos durante la última década se ha deslizado por un acentuado proceso de rebaja en las condiciones salariales y laborales.

El fenómeno se visualiza en la horquilla salarial del colectivo de los aproximadamente 2.000 pilotos vinculados a la aerolínea Iberia y a su grupo de filiales en el segmento de bajo coste. Mientras que un comandante de larga experiencia de la flota intercontinental Airbus 340 de la matriz se embolsa al mes hasta 9.000 euros netos, un segundo piloto recién llegado a la *low cost* de nueva creación Express ha aceptado unos ingresos que se sitúan en torno a los 2.700 euros. (…)

En Vueling, participada al 45% por Iberia, se ensayaron fórmulas de contratación de copilotos muy económicas con un llamado programa cadete que convertía a estos profesionales en mileuristas. Esa forma de contratación se abandonó y un comandante de la compañía ingresa unos 7.000 euros; los segundos, 2.200. A diferencia de los pilotos de la matriz, sus condiciones de trabajo son más exigentes”<sup>68</sup>.

Además, según la misma fuente, no sólo han empeorado los salarios de los pilotos, sino que mientras antes un piloto sólo tocaba los mandos del avión y en las escalas no tenía responsabilidades, con la entrada de las *low cost* el comandante y el piloto asumen algunas tareas para reducir los tiempos en la escala.

---

<sup>68</sup> [http://www.cincodias.com/articulo/empresas/jovenes-pilotos-iberia-ganan-tercera-parte-veteranos/20120430cdscdiemp\\_1/](http://www.cincodias.com/articulo/empresas/jovenes-pilotos-iberia-ganan-tercera-parte-veteranos/20120430cdscdiemp_1/)

Sobre los salarios de los capitanes, hay que decir que depende mucho del estado de abanderamiento del buque. El capitán de un petrolero matriculado en EE.UU. puede tener un salario anual de más de 120.000 dólares (aunque son muy pocos los buques mercantes con bandera de EE.UU.), pero en la mayoría de los anuncios publicados solicitando capitanes para petroleros de empresas con buques de Bandera de Conveniencia los salarios mensuales que se ofertan están en torno a los 4.000 dólares al mes<sup>69</sup>.

En el Convenio Colectivo de Acciona-Transmediterránea 2010-2013 el salario base de un capitán es de 2.835,68 euros (por 14 pagas), aunque tiene bastantes pluses mientras está embarcado por horas extras y tipo de embarcación y ruta.

Y en el Convenio de la empresa de petroleros *Teekay Shipping Spain, S.L.*<sup>70</sup> el salario base de un capitán de uno de sus petroleros es de 4.674,55 euros (que con pluses se queda en 65.491,51 euros brutos anuales).

---

<sup>69</sup> <http://www.m-i-link.com/crew/viewJob.asp?cat=27&desc=Oil+%26+Gas>

<sup>70</sup> Disponible en <http://www.bopsantacruzdetenerife.org/2012/05/069/Bop069-12.pdf>

**ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LOS  
TEXTOS ANALIZADOS.-**



## **11. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LOS TEXTOS PERIODÍSTICOS ANALIZADOS**

En este capítulo voy a dar los resultados del análisis cuantitativo de los datos obtenidos tras el análisis de las 359 fichas de los textos periodísticos seleccionados y de los elementos contabilizados según se explica en el Capítulo 6 (Metodología).

Hay que decir que estas 359 fichas corresponden casi en su totalidad a textos periodísticos publicados en los medios seleccionados en los primeros días tras producirse el naufragio, que es cuando los periódicos publican por lo menos una noticia al día, y en muchos días más de una noticia, entre la noticia principal y otras noticias relacionadas y que aparecen en forma de breves o de artículos de opinión o de declaraciones. En los días posteriores, las noticias ya dejan de centrarse en las causas de los siniestros para pasar a informar casi en exclusiva sobre las consecuencias de los vertidos de petróleo, consecuencias tanto medio ambientales, como económicas o políticas. Como el estudio se ha centrado en lo publicado referente a la marina mercante en general, y a los tripulantes en particular, cuando ya no se publicaba nada referente a la tripulación dejé de seleccionar más textos.

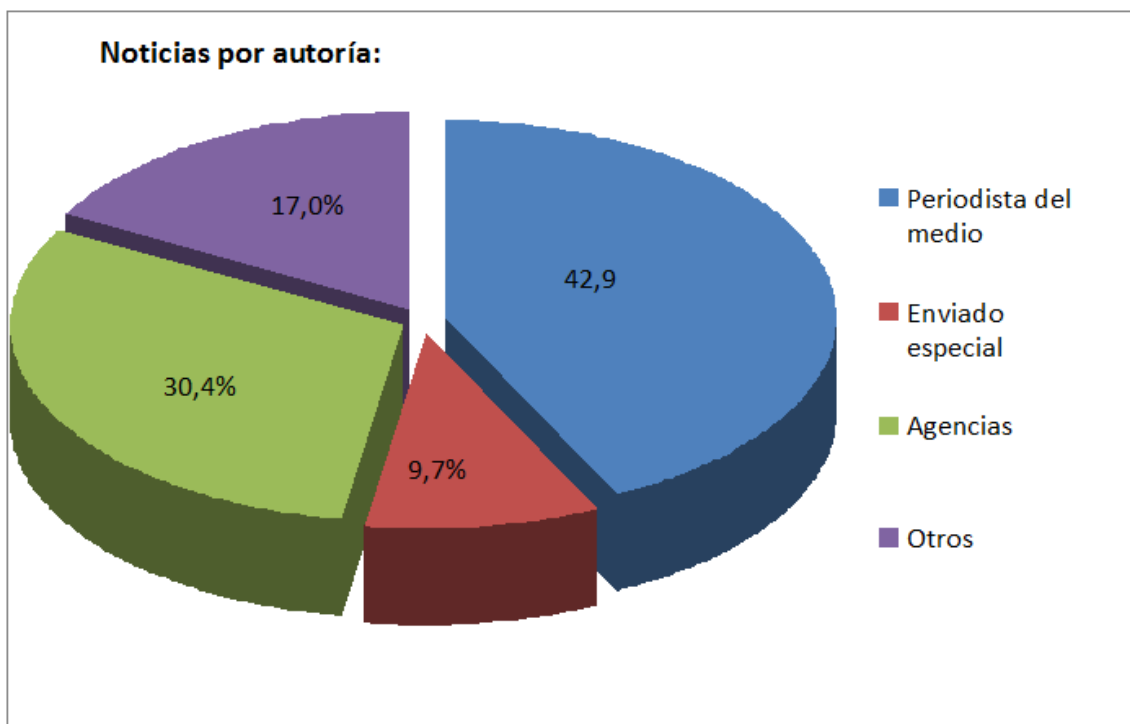
Tanta presencia de noticias en las primeras semanas tras un naufragio nos indica el interés de los medios en este tipo de noticias sobre catástrofes, interés que contrasta con la poca aparición, casi nula, de textos periodísticos relacionados con la Marina Mercante cuando no se trata de siniestros y hundimientos.

Analizando ya cuantitativamente las fichas obtenemos:

## Autoría:

En cuanto a la autoría de los textos periodísticos analizados, la mayoría están elaborados por los propios periodistas del medio (el 52,6%, sumando los enviados especiales), seguido por los firmados por Agencias (el 30,4%). Otros textos son firmados por analistas o personas ajenas al medio, sobre todo en cuanto a los artículos de opinión se refiere.

Autoría	Porcentaje	Nº de textos
Periodista del medio:	42,9 %	154
Agencias:	30,4%	109
Enviado especial:	9,7%	35
Otros:	17,0%	61





Hay que señalar que no siempre el periodista del medio ni las Agencias elaboran una información muy rigurosa en aspectos técnicos y se nota en los múltiples comentarios erróneos y datos equivocados que aparecen en los textos estudiados (como analizaré más adelante en un análisis cualitativo).

Esto es debido, sin duda, a que los medios tienen pocos periodistas especializados en temas náuticos. Todo ello hace que la información publicada sea demasiadas veces la misma que reciben los periodistas sin que ellos hagan algo más que editarlas un poco antes de publicarlas, sin poner en duda lo que viene de las fuentes (muchas veces interesadas) o sin tratar de contrastar las informaciones o dar diferentes puntos de vista.

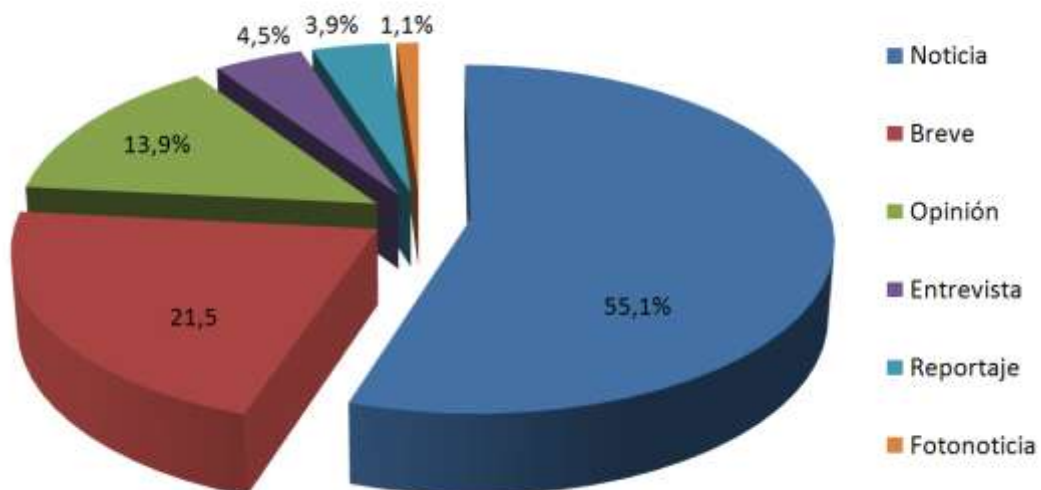
### **Tipo de texto periodístico:**

Sobre el tipo de textos periodísticos que se publican, como es lógico, la mayor parte de los textos publicados en los medios analizados en los primeros días tras el accidente son del tipo de noticia (55,1%). Las noticias breves también abundan (21,5%), sobre todo cuando van publicadas como complemento a la noticia principal del día.

A medida que se avanza en las fechas, ya empiezan a verse textos que mezclan el estilo de noticia al del reportaje y aparecen artículos de opinión de personas externas al periódico. Los periódicos tratan con ello de dar diferentes puntos de vista sobre el hecho, aunque, como se puede comprobar, la mayor parte de los artículos de opinión, en los que se dan por ciertas las informaciones publicadas, no van firmados por expertos en temas de Marina Mercante, por lo que su opinión no aporta puntos de vista novedosos respecto a lo que se ha ido publicando en los días anteriores.

Tipo de texto	Porcentaje	Número de textos
Noticia	55,1	198
Breve	21,5	77
Opinión	13,9	50
Entrevista	4,5	16
Reportaje	3,9	14
Fotonoticia	1,1	4

Noticias por Tipo de texto periodístico:

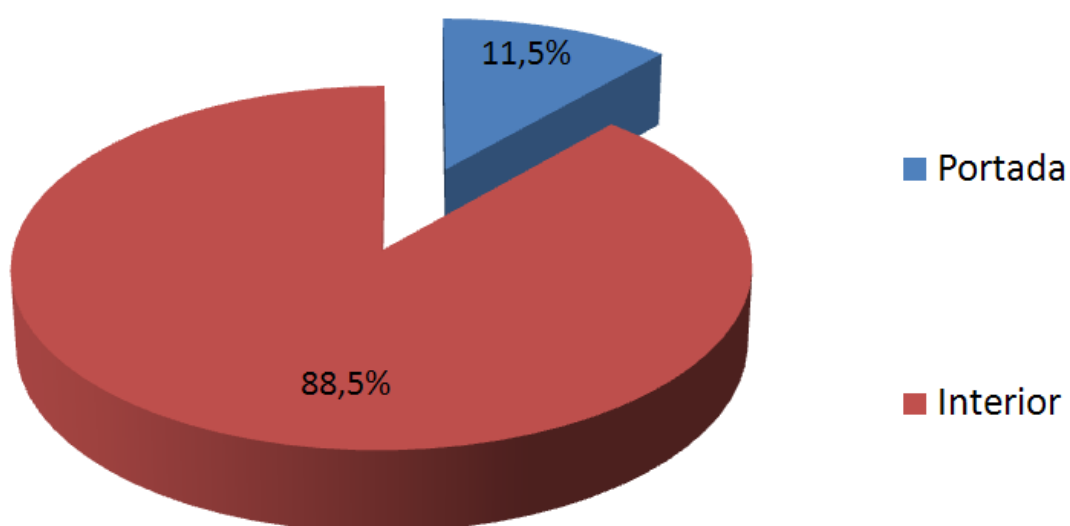


### Página:

Analizando la ubicación de los textos en los medios estudiados, vemos que el 11,5% de los textos (41) aparecen en portada, sobre todo en los primeros días tras el accidente, lo que es normal. Luego ya casi todos los textos sólo aparecen en páginas interiores.

Lugar en la página	Porcentaje	Número de textos
Interior:	88,5%	318
Portada:	11,5%	41

### Noticias por página:

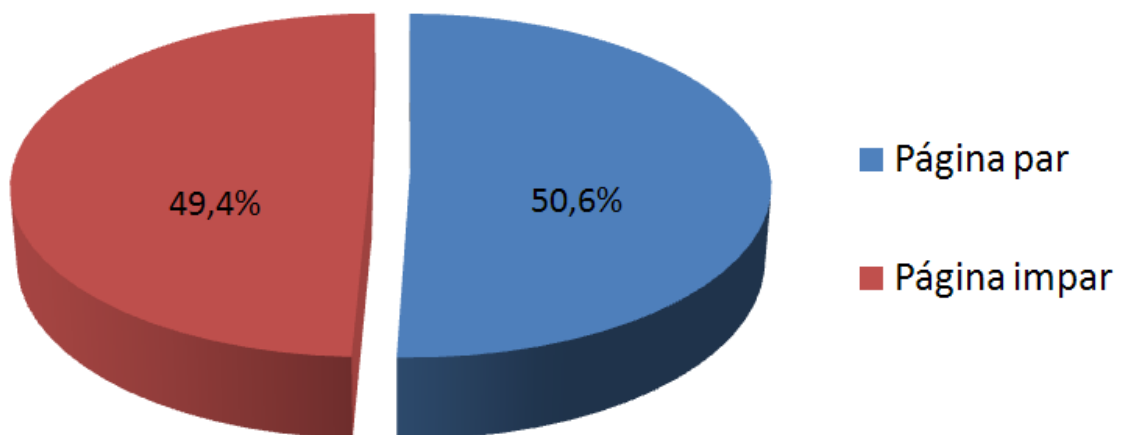


### Lugar en el interior:

Sobre el lugar que ocupan los textos estudiados en las páginas interiores, vemos que poco más de la mitad se publicó en página par, supuestamente la menos leída de los periódicos, aunque éste no es un dato significativo ni relevante.

Lugar en el periódico	Porcentaje	Número de textos
Página Par:	50,6%	182
Página Impar:	49,4%	177

### Noticias por página par o impar:



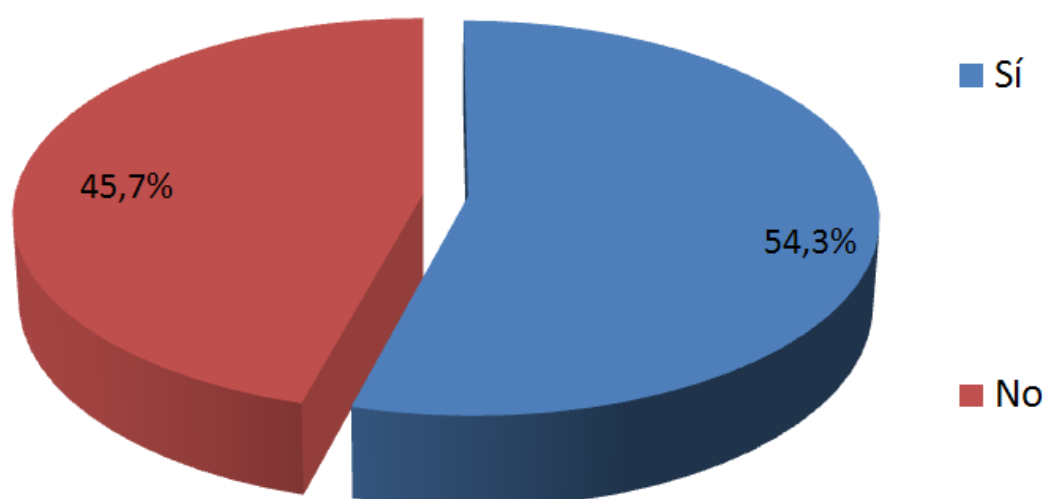
### Foto o gráfico:

Más de la mitad de los textos periodísticos analizados (54,3%) venían acompañados de una foto o de un gráfico, lo que indica la importancia que el medio quería dar a esa información, lo que es importante teniendo en cuenta que la mayoría de los textos publicados en los diarios españoles no llevan ese acompañamiento gráfico, y menos en los años a los que no estamos refiriendo en muchas de estos siniestros.

Una explicación también puede ser la espectacularidad de las fotografías de este tipo de siniestros, que son muy expresivas y dan una información muy gráfica de lo que estaba sucediendo.

Acompañamiento gráfico	Porcentaje	Número de textos
Sí:	54,3%	195
No:	45,7%	164

### Noticias con foto o gráfico:



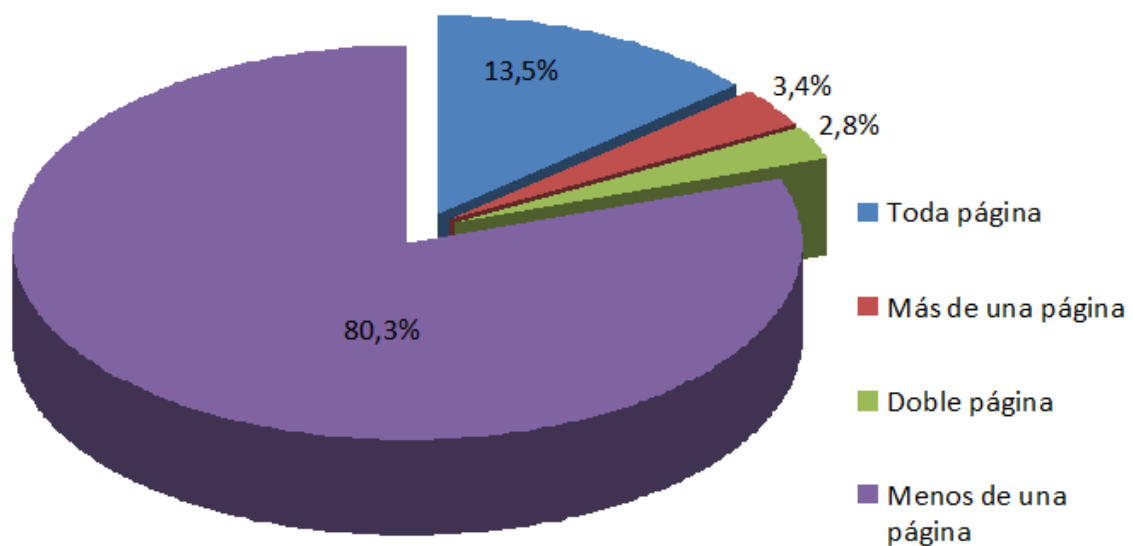
### Espacio del texto en la página:

La gran mayoría de los textos periodísticos analizados (80,3%) ocupaban menos de una página. Tan sólo en los primeros días de las noticias aparecían informaciones que ocupaban más de una página, incluso doble página, pero, como se ve en los datos, no fue lo habitual. Esto se puede explicar porque una buena parte de los textos fueron publicados en formato breve.

Si analizamos los textos aparecidos en los primeros días, aunque de una en una ocupaban poco, en conjunto tenían una relativa importancia dentro del periódico.

<b>Espacio ocupado</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Número de textos</b>
Menos de una página	80,3%	288
Más de una página	3,4%	12
Toda página	13,5%	49
Doble página	2,8%	10

**Noticias por ocupación de página:**

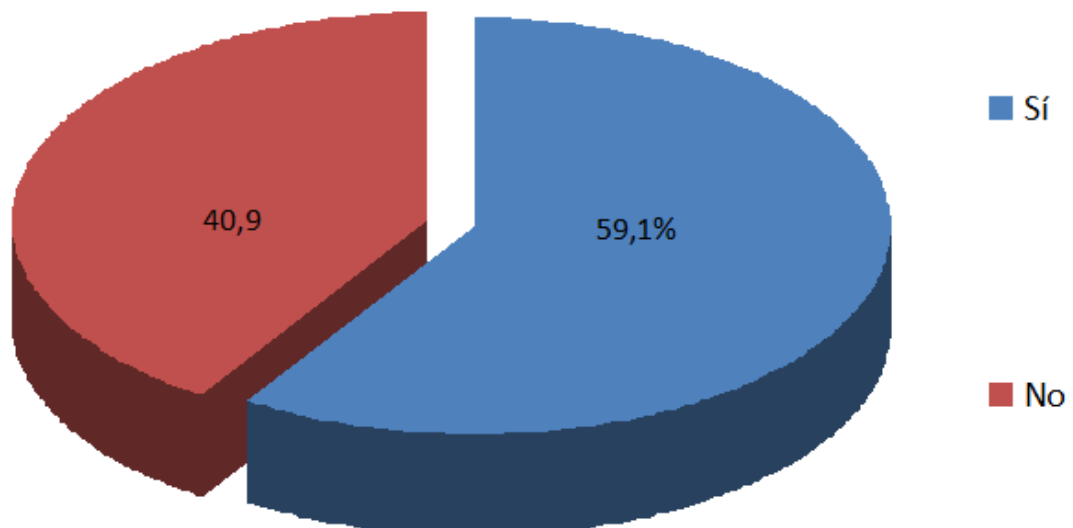


### Vinculada a otra noticia:

También vemos que buena parte de los textos publicados y analizados aparecen vinculados a otra noticia principal del día (59,1%). La mayoría son informaciones en formato breve que amplían datos o dan declaraciones de personas que tienen algo que decir sobre los hechos (autoridades, damnificados, técnicos, testigos, etc.). Esto también indica que los medios dieron importancia a esas informaciones.

Vinculada a otra noticia	Porcentaje	Número de textos
Sí:	59,1%	212
No:	40,9%	147

### Noticias vinculada a otra noticia:



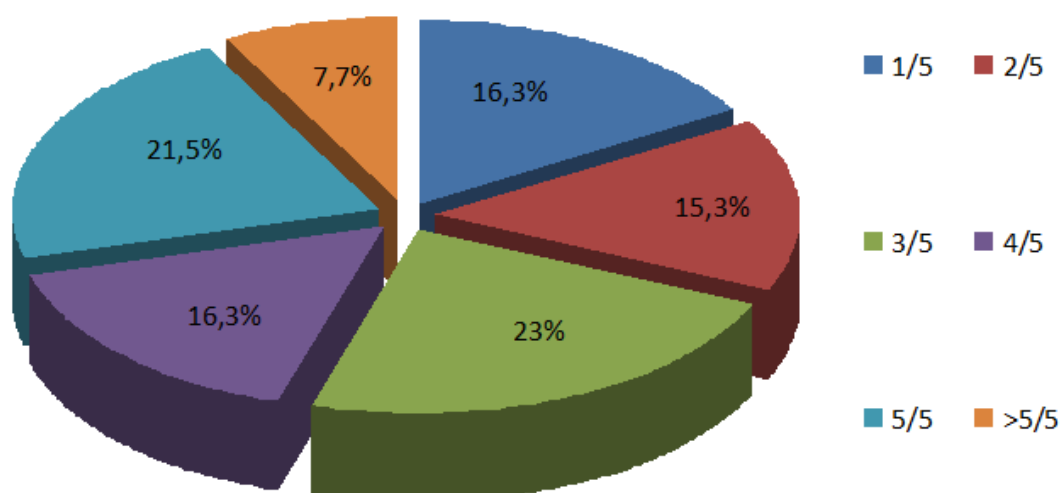
## Columnas:

Sobre la extensión de los textos por columnas, podemos decir que, por poco, la mayor parte se publicaron a tres columnas (23%), seguidos por los aparecidos a 5 columnas (21,5%) y a una columna (16,3%). Hay muchas informaciones en formato breve o de declaraciones que van a una columna. Sin embargo, se ve que, quitando estos breves, la mayor parte van a más columnas. Incluso hay un número importante que se publicaron a más de cinco columnas (7,7%) ocupando más de una página. De nuevo es signo de relevancia de estas noticias entre la información de cada día.

<b>Nº de columnas</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Número de textos</b>
1 columnas	16,26%	58
2 columnas	15,34%	55
3 columnas	23,01%	83
4 columnas	16,26%	58
5 columnas	21,47%	77
>5 columnas	7,67%	28



### Noticias por columnas:



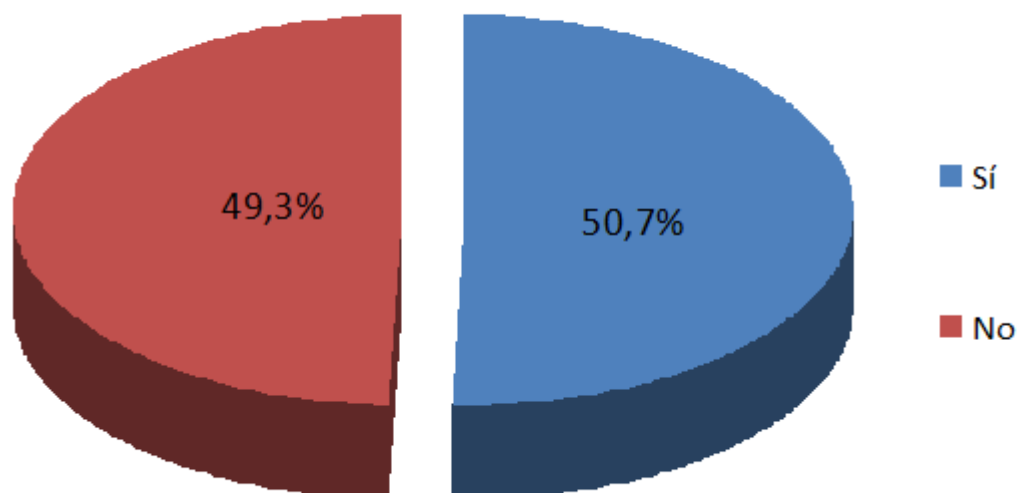
### Subtítulo:

Respecto a la presencia de subtítulos, poco más de la mitad de los textos estudiados fueron publicados sin subtítulo acompañando al titular (50,7%). Esto en muchos casos sólo responde a la maquetación del medio o al tipo de texto publicado.

Entre los textos analizados y publicados de forma destacada, la mayoría sí llevaban subtítulo, o más de uno, para ampliar la información dada en el titular. Esto puede dar una idea de la importancia que el medio quiere dar en cada caso a esa información.

Textos con subtítulos	Porcentaje	Número de textos
Sí:	50,67%	182
No:	49,34%	177

### Noticias por Subtítulo:

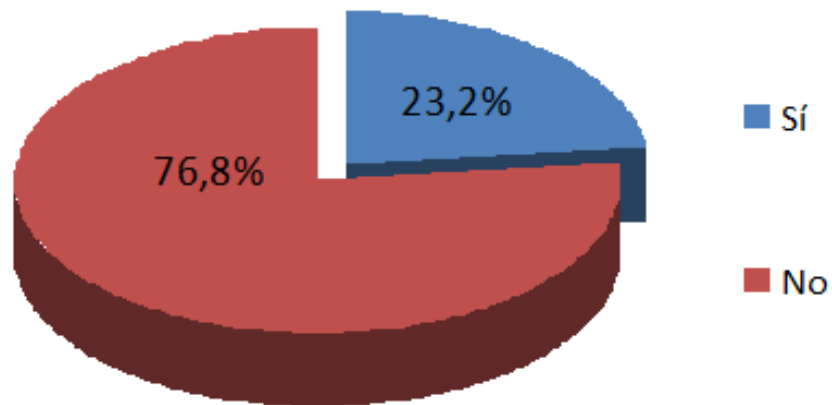


### Entradilla:

La mayoría de los textos analizados no llevaba una entrada, por lo menos destacada tipográficamente. Esto, en la mayoría de los casos, es porque o son textos breves o porque la maquetación del diario en esa época no llevaba entradas normalmente.

Texto con entrada	Porcentaje	Número de textos
Sí:	23,19%	83
No:	76,81%	276

### Noticias por Entradilla:



### Tema tratado:

Viendo ya los contenidos, al estudiar los temas principales tratados en los textos analizados se repiten mayoritariamente siete temas principales, que son:

Causas del accidente.

Responsabilidad del capitán.

Contaminación.

El rescate.

Temas judiciales.

Consecuencias.

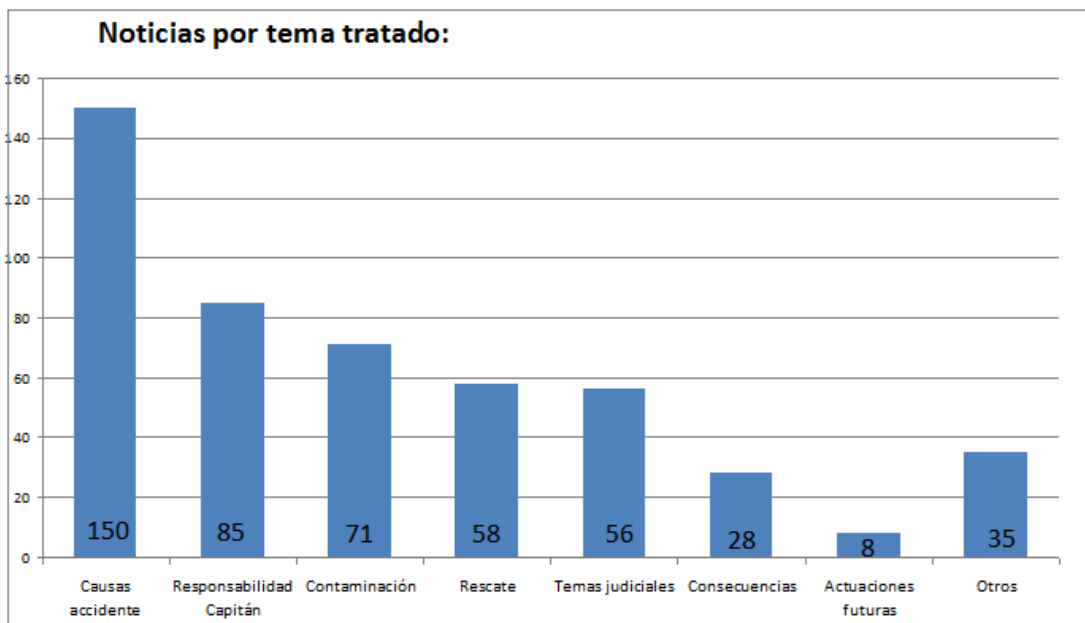
Actuaciones futuras.

Por supuesto hay otros temas, pero que no se repiten tan recurrentemente, como son el negocio del transporte marítimo, la actividad de los armadores, etc.

Como es lógico, el propio hundimiento de los buques y sus posibles causas (incendio, explosión, colisión, etc.) es el tema más tratado ya que aparece en 150 de los textos analizados y con diferencia respecto al segundo tema, que es el de la responsabilidad del capitán, con 85 apariciones. Luego, a más distancia vienen el tema del rescate del buque, con 58 apariciones y los temas judiciales que se tratan en 56 textos. Un tema importante como la contaminación se trata en 71 textos analizados, pero hay que recordar que en este trabajo me he limitado a estudiar las noticias que hablaban de los siniestros con éstos como tema principal, porque, claro está, los periódicos siguieron tratando durante mucho tiempo (como en el caso del “Prestige”) el tema de la contaminación y sus consecuencias.

Me llama la atención que un tema que en este tipo de accidentes debe ser uno de los prioritarios, y que es el de actuaciones futuras para evitar estos siniestros, es el tema menos tratado en los textos analizados ya que sólo se trata en ocho de las 359 noticias estudiadas, y cuando aparecen es principalmente en textos de opinión. Esto puede indicar que para los medios los sucesos de este tipo son muy noticiosos y que “venden” bien en el periódico, pero que no están muy interesados en servir de elemento ilustrativo para el público. También es cierto que en las noticias que se producen tras el siniestro, las fuentes no suelen hablar de este tipo de información, pero tampoco los periodistas parecen interesados en recabar datos sobre este tema, pues cuando sale en los medios es casi siempre en artículos de opinión de expertos externos al periódico.

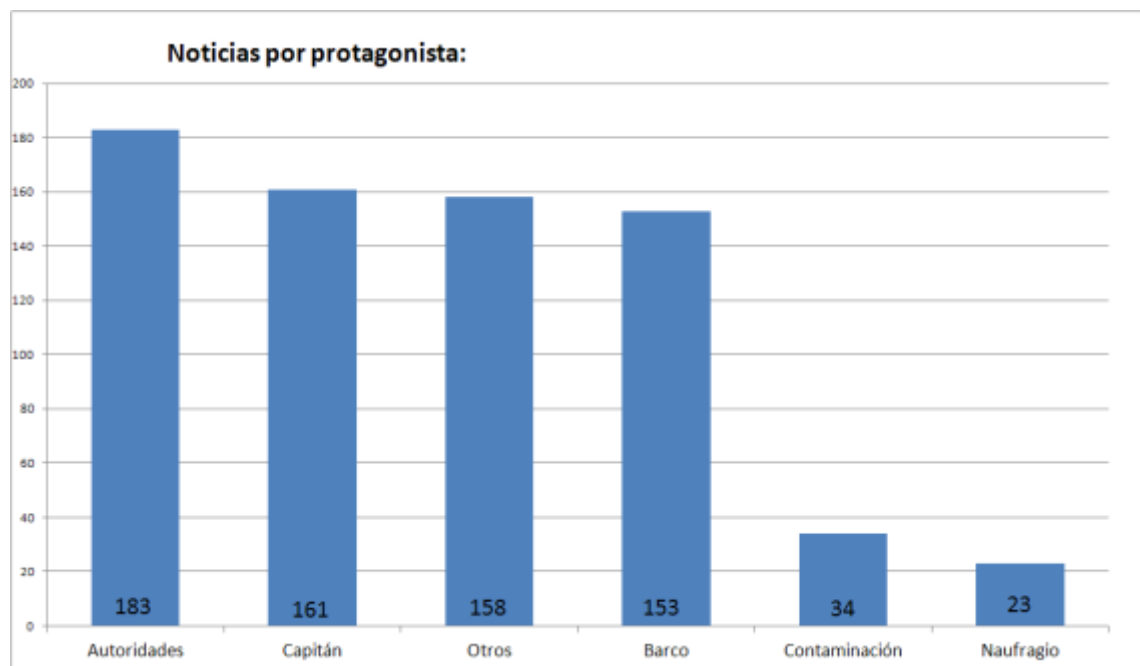
Tema tratado	Nº de textos que lo trata
Causas accidente	150
Responsabilidad Capitán	85
Contaminación	71
Rescate	58
Temas judiciales	56
Otros	35
Consecuencias	28
Actuaciones futuras	8



### Protagonistas:

En cuanto a los protagonistas principales que se llevan la mayor parte del interés de los textos seleccionados vemos que aparecen los siguientes:

Protagonista	Nº de textos que lo trata
Autoridades	183
Capitán	161
Otros	158
Barco	153
Contaminación	34
Naufragio	23



Al hacer la división por protagonistas he decidido integrar en el mismo epígrafe (autoridades) a todos los actores de la noticia que pertenecían a la administración, como políticos, cargos administrativos del gobierno o de sus instituciones con competencias en marina mercante, los prácticos (ya que son un servicio público), etc.

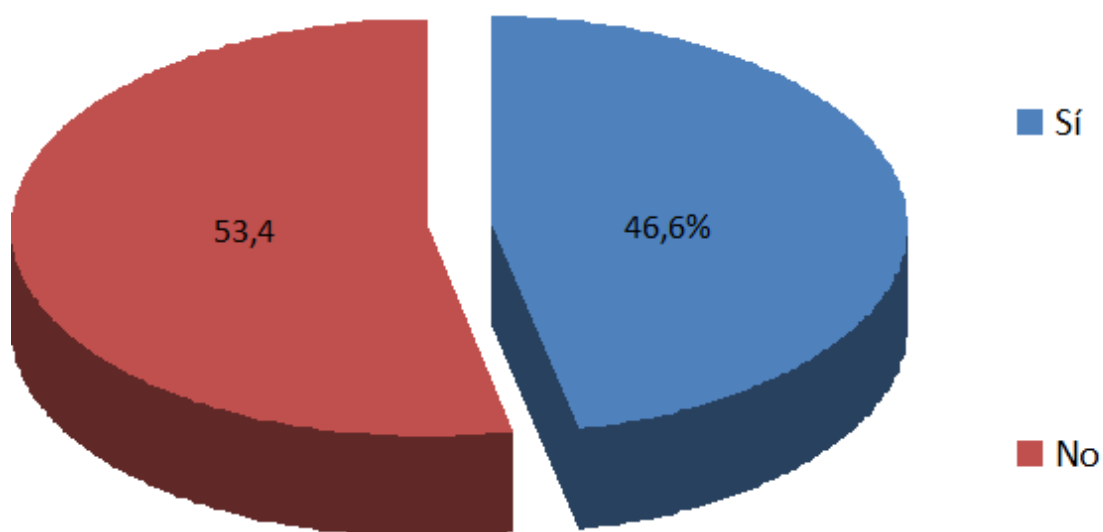
Entre los protagonistas que he agrupado en el apartado “Otros” hay actores de todo tipo que salen dispersos en las diferentes fichas creadas, como son: la industria petrolera, los armadores, otros tripulantes, los países de la UE, los afectados, el medio ambiente, diversas asociaciones, etc.

### **Juicios de valor:**

Una parte importante de los 359 textos analizados contienen juicios de valor del periodista (46,6%), y no siempre correctamente documentados. Esto da a entender que el redactor no cuenta con el suficiente conocimiento del mundo de la profesión de marino mercante como para valorar ecuánimemente los datos que posee y eso le lleva a hacer estos juicios de valor en ocasiones sin fundamento contribuyendo, sin quererlo, a dar una mala imagen de los capitanes y del sector de la Marina Mercante en general. No es una buena praxis profesional el que un periodista a la hora de redactar una información dé tantos juicios de valor. Deberían ser más neutrales.

<b>Texto con juicios de valor</b>	<b>Porcentaje</b>	<b>Número de textos</b>
Sí:	46,55%	167
No:	53,45%	192

### Noticias por juicios de valor:



En el siguiente capítulo, dedicado al análisis cualitativo, analizo los ejemplos de juicios de valor negativos que he encontrado en los textos periodísticos elegidos para esta investigación.

### Imagen:

Aunque es un tanto subjetivo el determinar qué imagen de un tema se ofrece en un texto periodístico, desde mi punto de vista, y estudiando los 359 textos seleccionados en cuanto a sus comentarios, léxico utilizado, fotografía, etc., he obtenido como resultado que el 39% de ellos dan una imagen negativa de la profesión o del sector, frente al 25% que dan una imagen positiva y un 35,9% una imagen neutra. El porcentaje de textos que dan una imagen negativa me parece muy alto, ya que se debería esperar una mayor neutralidad en el tratamiento de las informaciones.



Cierto es que en un accidente del tipo de los que estoy analizando (siniestros de petroleros con graves daños al medioambiente y con imágenes espectaculares) es difícil destacar cosas positivas, pero no es lo mismo decir, por ejemplo, que el capitán actuó con profesionalidad para intentar minimizar los daños de un accidente cuya causa aún no está determinada, a decir que “la maniobra fue una temeridad suicida” (editorial de EL MUNDO, 4-12-1992), o decir que a pesar del buen conocimiento del Capitán sobre el puerto el buque chocó contra un arrecife desconocido, a decir que “El petrolero debió haber esperado a que subiese la marea” (La Voz de Galicia, 13 mayo de 1976), cuando la marea no tuvo nada que ver en el accidente.

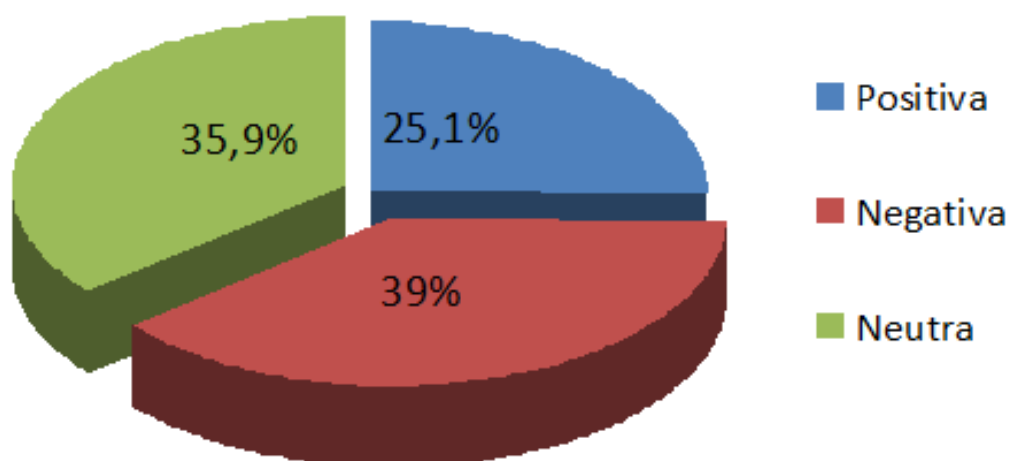
También es verdad que muchos de los textos periodísticos que he analizado y a los que he contabilizado como que dan una imagen negativa de los marinos lo hacen no por culpa de los periodistas o de los medios, sino por el propio hecho noticioso en sí mismo. Por ejemplo, ante la detención de un capitán tras un siniestro es imposible que, se escriba como se escriba el texto, la imagen de la fotografía del capitán esposado y conducido a la comisaría escoltado por una pareja de la Guardia Civil no ofrezca una imagen negativa de la profesión. De eso no tienen culpa los medios, sino la legislación vigente que criminaliza a un capitán de un buque ante una contaminación marítima sea o no responsable del accidente, aunque, como ya he apuntado, los medios sí pueden optar por sacar esta noticia en portada o en un lugar menos destacado.

Pero, sin tener responsabilidad en contribuir en dar esa mala imagen, los medios, como hemos visto en el Capítulo 4, son actores fundamentales para la propagación de una imagen, en este caso más bien negativa, de un colectivo de personas, y en este análisis cuantitativo que he realizado de los textos seleccionados en cuanto a la imagen que ofrecen al lector así queda reflejado.

De todas formas, a pesar de que el siniestro de un petrolero es negativo *per se*, la imagen que se da en el texto sobre el capitán y la tripulación puede ser neutra o positiva, como por ejemplo hablando de los esfuerzos del capitán en controlar una situación de la que él no era directamente responsable y evitar daños mayores.

Imagen que da el texto periodístico	Porcentaje	Número de textos
Negativa	38,98%	140
Positiva	25,14%	90
Neutra	35,88%	129

### Noticias por Imagen que da:



Igual que en el apartado de "Juicios de valor", en el siguiente capítulo, dedicado al análisis cualitativo, analizo varios ejemplos de textos periodísticos que tienen una imagen negativa para la profesión entre los elegidos para esta investigación.



la actuación más o menos irresponsable del capitán no hay ninguna que haga referencia a que gracias a la actuación del capitán se minimizaron los daños una vez producido el siniestro.

### Adjetivos y sustantivos, análisis de nubes:



Está claro que al analizar qué sustantivos y adjetivos son los que predominan en los textos de las noticias analizadas no son precisamente palabras de sentido positivo las que más se han utilizado: “desastre” (27 veces), “viejo” (13 veces), “peligro” (19 veces), “basura” (6 veces), “consecuencias” (10 veces), “ecológico” (40 veces), “catástrofe” (16 veces), “delito” (6 veces), “grave” (14 veces), “riesgo”, “bomba” (8 veces), “error” (9 veces),... Ya se ve por dónde van los argumentos principales de las noticias, aunque lo podemos considerar normal, ya que estamos analizando hechos catastróficos muy negativos por sí mismos.

Prácticamente los sustantivos o adjetivos de significado positivo, como pudieran ser “profesional” (10 veces), “héroe” (4 veces), “veterano” (6 veces), “humano” (8 veces), etc. son mucho menos utilizados.

La imagen que dan estos adjetivos y sustantivos utilizados por los periodistas es bastante negativa para el tripulante profesional de buques mercantes, pese a que muchas veces no puedan evitar que las palabras negativas sean mucho más utilizadas que las positivas.

### **Verbos:**

De la misma forma, haciendo un primer análisis cuantitativo entre el número de verbos de carácter positivo y el número de verbos de carácter negativo, está claro que estos últimos son mucho más empleados en las noticias analizadas, ya que se repiten 336 verbos negativos contra 124 positivos. “Evitar” (21 veces), “salvar” (15 veces) y “rescatar” (7 veces) son los verbos positivos más usados.

Entre los verbos negativos vemos que destacan: “amenazar” (20 veces), “detener” (16 veces), “verter” (12 veces), “hundir” (11 veces), “acusar” (10 veces), “encallar” (9 veces), “denunciar” (8 veces), “negarse” (8 veces), “derramar” (7 veces), “incendiar” (6 veces), “incumplir” (6 veces), “desobedecer” (5 veces), y otros verbos similares.

Probablemente los periodistas no pueden evitar al informar de estos accidentes el utilizar muchos más verbos negativos que positivos, pero en lo que queda al final, la imagen de los marinos y del sector marítimo es mayormente negativa en general atendiendo al lenguaje utilizado.



Verbos positivos más utilizados.



Verbos negativos más utilizados.

**ANÁLISIS CUALITATIVO DE LOS  
TEXTOS ANALIZADOS.-**





## 12. ANÁLISIS CUALITATIVO DE LOS TEXTOS ANALIZADOS

En este apartado analizaré desde el punto de vista de los contenidos de los textos periodísticos estudiados, los que, a mi entender, ofrecen una imagen negativa de la Marina Mercante con juicios de valor o adjetivos que van más allá de la mera información.

Si nos centramos en hacer un estudio cualitativo de los contenidos de las noticias, sobre todo de las que, desde mi punto de vista, ofrecen una imagen negativa de la Marina Mercante, vemos que los periodistas que firman las noticias añaden en los textos (titulares y cuerpo de las noticias) juicios de valor que en muchos casos no responden a la realidad, desinformando, más que informando, sobre las causas de los siniestros y fiándose de las informaciones que las autoridades iban emitiendo a medida que se desarrollaban los hechos. Los periodistas, seguramente por no tener más elementos de juicio, se limitaban en la mayoría de los casos a publicar las notas que les llegaban. Esto puede ser lógico, pero se echa en falta el intento, al menos, de contrastar esas informaciones y de dar otros puntos de vista, por ejemplo hablando con capitanes de petroleros que intentaran dar una explicación a las acciones de los capitanes implicados.

A continuación voy a ir comentando las fichas de los textos periodísticos que, según mi análisis, son una muestra representativa de las que ofrecen una imagen negativa de la profesión por contener juicios de valor gratuitos o por el tipo de lenguaje que se utiliza. Para este análisis, como he explicado en el Capítulo 6, se ha tenido en cuenta el contexto de cada noticia y el tipo de lector al que van dirigidos estos textos.

Para que el lector pueda tener la oportunidad de contrastar mis comentarios que van a continuación (ordenados por casos) y mi análisis de cada uno de los textos estudiados, he anexado al final de este trabajo copia de los mismos según su número de ficha para que sea más fácil encontrarlas.

### ***CASO: "URQUIOLA"***

El 12 de mayo de 1976, el petrolero "Urquiola" de 276,54 metros de eslora y 111.225 TPM llegaba a A Coruña desde Arabia Saudita con un cargamento de 107.678 toneladas de crudo. A la entrada del Canal chocó con una aguja no señalada en la carta en aquellos tiempos. El choque no provocó grandes daños, pero las autoridades del puerto, en lugar de fondearlo, tomar medidas antipolución y analizar la situación con calma, decidieron sacarlo de nuevo a mar abierta pero en la maniobra de salida volvió a chocar con la misma aguja, que esta vez le provocó mayores daños y explotó.

Murió el capitán, que era coruñés y ya había entrado varias veces con ese buque en el puerto, y se vertieron unas 101.000 toneladas. Las autoridades de marina de la época (militares) en un principio le acusaron por "infracción de las medidas de seguridad en la navegación", pero años después se sentenció contra el Estado, responsable de las cartas náuticas, y calificó la decisión de volver a sacar el buque del puerto de "...precipitada, desacertada y absurda y criticable en su ejecución". Además, se condecoró al capitán por su actuación.

*Ficha nº: 2*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 13-5-76*

*Comentarios:*

En esta noticia, el periodista afirma que "la marea estaba baja" y que "el petrolero debió esperar". Quedó bien claro en la investigación, y ya se apuntaba en las primeras informaciones publicadas en prensa, que el "Urquiola" estaba entrando al puerto de A Coruña de forma correcta y por donde se indicaba en la carta y recomendaba el práctico del puerto. La causa de la embarrancada fue que la aguja del fondo con la que chocó no estaba señalada en la carta náutica oficial, ni en ningún otro sitio, y según la Carta y

las demás informaciones oficiales había un calado de entrada en el puerto por donde lo estaba haciendo el buque más que suficiente incluso en la marea más baja para el calado del petrolero. De hecho no era la primera vez que entraba el buque en esas condiciones al puerto, cosa que ya se dijo.

Por tanto, afirmar que la marea estaba baja no tiene ningún sentido ni ninguna relación con el siniestro. Sería como decir que había olas de dos metros de altura. Puede ser cierta la información, pero irrelevante en el caso. Viendo el contexto, parece que el periodista, sin más datos que los que ha ido recabando de los testigos y de las autoridades del puerto, se aventura a dar una explicación a sus lectores de lo que había podido ocurrir.

Por otro lado, en la misma noticia, ante la información del hecho de que al buque, tras la primera embarrancada que no produjo daños demasiado serios en el casco como se comprobó más tarde, se le ordenara salir inmediatamente a mar abierta, el periodista añade que esta decisión se tomó “en buena lógica”. No aclara el periodista a qué tipo de lógica se refiere, ya que todos los técnicos y profesionales, y la investigación posterior, señalaron que lo más lógico hubiese sido fondear el buque y valorar los daños antes de hacer nada.

Precisamente fue esa orden precipitada dada por las autoridades de sacar el buque a la mar por donde había entrado la que hizo que, por segunda vez, el “Urquiola” tocara fondo, y esta vez con daños muy serios que causaron su explosión, incendio y hundimiento, con el fallecimiento del capitán.

Estos juicios de valor con poca base solo sirven para confundir al lector y para que éste se haga una idea equivocada de lo ocurrido, llegando a pensar que el capitán se arriesgó temerariamente a entrar a puerto en malas condiciones.

*Ficha nº: 6*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 15-5-76*

*Comentarios:*

En esta noticia, a propósito del posible auxilio inicial de un remolcador al "Urquiola" tras el accidente, el titular dice literalmente que "el capitán del 'Artic' se negó a auxiliar al 'Urquiola'".

Sin embargo, en el cuerpo de la noticia se repite esta afirmación precedida de un "al parecer", y se dice que el juez "parece que va a ordenar la busca y captura del capitán del remolcador".

Por lo que se ve en el cuerpo, solo es un rumor sin confirmar, pero en el titular parece que es un hecho.

*Ficha nº: 191*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 13-5-76*

*Comentarios:*

El periodista dice que el práctico optó "en buena lógica" por dar la vuelta y salir del puerto tras la primera embarrancada. Algo ilógico desde el punto de vista técnico. Es la misma información que la que daba "El Correo", por lo que se puede deducir que el término "en buena lógica" venía de las fuentes oficiales que estaban informando del siniestro, las propias autoridades de Marina y del puerto, quienes, en buena lógica, querían echar las culpas fuera de su terreno.

Por supuesto, en aquella época sería difícil para el periodista cuestionar las informaciones provenientes de esas fuentes oficiales.

También comenta el dato de la carga de 110.000 toneladas, añadiendo que el máximo permitido es de 103.000, lo que, según el periodista, puede explicar que entrara en puerto ligeramente escorado, según las fuentes de los prácticos. Ese dato de 103.000 toneladas máximo no era cierto, ni tampoco el

que llegara ligeramente escorado. Estas informaciones de las toneladas venían de fuentes de los prácticos del puerto, y el periodista, como es lógico, no tiene opción de comprobarlas, pero las usa para plantear que quizás el exceso de peso tuvo algo que ver en el accidente, ya que pone esta información bajo un ladillo que dice "¿Exceso de peso?".

*Ficha nº: 192*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 28-5-76*

Comentarios:

El periodista dice que "parece que el barco carecía de sonar, aunque había entrado 17 veces en el puerto coruñés sin ninguna dificultad". Puede que no tuviera sonar, pero eso no fue relevante en este accidente. Son datos que pueden ser ciertos pero también pueden ser irrelevantes, y que al ponerlos en los textos da la impresión de que el periodista busca dar alguna explicación de qué pudo pasar, pero ése no es su papel en este caso, sino que debe informar de los hechos comprobados y no escribir de datos sin confirmar que sólo sirven para confundir.

*Ficha nº: 193*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 13-5-76*

Comentarios:

El periodista dice que se optó "con buena lógica" a salir de puerto, cuando lo lógico hubiese sido primero saber qué había pasado. Ya hemos visto que este comentario salió en casi todos los medios.

Igualmente insiste en un ladillo que “la marea estaba baja”, cuando eso no fue determinante en el accidente.

*Ficha nº: 195*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 13-5-76*

Comentarios:

Mientras en el cuerpo de la noticia se hace eco de los comentarios de la gente que desde tierra observó la explosión del “Urquiola” y dice de alguno de ellos que apuntaban a una explosión controlada del buque para evitar la marea negra para seguidamente decir que esa hipótesis "no es real" y que "la explosión surgió de modo imprevisto", en el titular y muy destacado pone: “Una hipótesis no confirmada: la explosión controlada del buque”, como si esa hipótesis se barajara realmente.

Es difícil saber por qué el periodista que en el texto explica que había unos comentarios entre la gente que luego se demostraron que eran sólo eso, comentarios sin ningún fundamento, lo destaca en el titular principal de la noticia.

El periodista apunta, también, que el buque sufrió el percance “al tocar fondo por navegar desviado del canal de entrada”, cuando eso no era cierto.

*Ficha nº: 196*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 13-5-76*

Comentarios:

En una entrevista al secretario de la Junta del Puerto el periodista insiste dos veces en el tema de que la marea estaba baja, aunque en la respuesta ya le dejan claro que eso no impedía la entrada del buque. A pesar de ello el titular es que “el petrolero debió haber esperado a que subiese la marea”.

*Ficha nº: 198*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 14-5-76*

Comentarios:

La nota de prensa que refleja el texto dice que hasta que no se concluya la investigación no se podrá saber la causa del accidente, y dice también que el calado con el que había entrado el buque en anteriores ocasiones era de menos de 16 metros y que en bajamar hay una profundidad en el canal de 21 metros, más que suficiente, por lo tanto.

Pero el titular dice que “el 'Urquiola' necesitaba un calado de 16 metros”, y añade en un subtítulo que “el canal de acceso al puerto coruñés es de 21 metros en bajamar”, como si eso fuese importante, que no lo era, ya que si había una profundidad mínima de 21 metros y el calado que necesitaba el buque era de 16 metros pues no había ningún problema. Todo indica que el periodista que ha publicado esta nota con esos titulares no entendía muy bien qué significaba.

*Ficha nº: 210*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 27-5-76*

Comentarios:

La noticia destaca en el antetítulo que “el buque no llevaba sonar”, que es la respuesta del segundo oficial de máquinas a la pregunta sobre si se llevaba sonar o no, cuando no era obligatorio ni seguramente hubiera evitado la varada ya que en caso de llevarlo no hubiera dado tiempo a corregir el rumbo de entrada.

Un dato que puede ser cierto o no, pero que es irrelevante.

*Ficha nº: 211*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 13-5-76*

Comentarios:

El periodista resalta el que el barco tocara fondo justo cuando la marea estaba en su punto más bajo. También, ante la información de que algunos tripulantes dijeron que el barco podía haberse salvado tras el primer toque llevándolo hacia los muelles, el periodista dice que “parece que tal medida habría precipitado la ‘marea negra’”, lo que es una afirmación del periodista sin ninguna base.

*Ficha nº: 212*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 13-5-76*

Comentarios:

La noticia recoge supuestas opiniones de “círculos marítimos coruñeses” (según Europa Press) que dicen que el buque “debió haber esperado a que subiera un poco más la marea”. En el titular dice que “se habla de falta de



precaución en el buque". Se busca una explicación y ésta de la marea baja parecía creíble.

También dice que según prácticos de La Coruña el buque llevaba 118.000 toneladas de crudo "cuando la máxima permitida es de 103.000". Esta información no era correcta. Y además, la noticia añade que "quizás debido a ello entró en el puerto, a las ocho de la mañana, ligeramente escorado, según las mismas fuentes". Tampoco entró escorado. De todas formas el periodista no tenía medios de confirmar por otras fuentes estas informaciones, por lo que es lógico que las transcriba en su texto.

*Ficha nº: 333*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 2-1-79*

Comentarios:

Junto a la información de un accidente del petrolero "Andros Patria" hay un despiece hablando de historias de naufragios de petroleros. En él el periodista dice que el "Urquiola" encalló "misteriosamente" al hacer su entrada en La Coruña, cuando para 1979 ya se sabía perfectamente la causa del naufragio y de hecho en el mismo párrafo, al final, lo explica correctamente.

*Ficha nº: 317*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 6-1-93*

Comentarios:

Al hilo de la noticia del naufragio del "Braer", el periódico recuerda otros grandes accidentes de petroleros y cuando habla de "Urquiola", casi veinte

años después, y cuando ya se sabe perfectamente qué le pasó, todavía dice el periodista que se incendió “tras encallar de forma misteriosa”. Curiosamente la misma expresión que usa el mismo medio en el texto de la ficha anterior que está fechada en 1979.

**CASO: “AMOCO CADIZ”:**

El 16 de marzo de 1978, el petrolero de bandera de Liberia "Amoco Cadiz" de 334 metros de eslora y 19,8 metros de calado embarranca en las costas de Bretaña tras quedar sin gobierno por un fallo mecánico en medio del mal tiempo, derramando unas 229.000 toneladas de crudo.

*Ficha nº: 344*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 25-03-78*

Comentarios:

Sobre el naufragio del “Amoco Cadiz”, el periodista se pregunta “¿Cómo es posible que un barco de estas características tuviera un solo sistema de dirección y propulsión? ¿Qué controles se efectúan en los navíos que se amparan (hay quien las denomina ‘piratas’) en banderas de países como Liberia (...) sin que cumplan la normativa vigente? ¿Cómo es posible que el capitán dejase derivar su nave fatalmente hacia los arrecifes durante horas, mientras entablaba unas negociaciones de rescate (...)?”

Todas son preguntas retóricas que no se ajustan a la realidad, ya que todos los buques de este tamaño en aquella época sólo llevaban un sistema de propulsión y de dirección (una sola máquina y un timón o dos, pero que trabajan como uno solo), todos los buques con bandera de conveniencia deben

cumplir las mismas normas que los demás, y el capitán no dejó que el barco fuera a los arrecifes mientras negociaba el salvamento sino que pidió remolque en cuanto tuvo claro por parte de su Jefe de Máquinas que la avería que tenían era irreparable por sus propios medios y el remolque fue dado poco después.

*Ficha nº: 345*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 26-03-78*

Comentarios:

Sigue insistiendo en la idea de que el capitán perdió el tiempo en la negociación del rescate. Habla de que el problema fueron las “reglas del mar” que permitieron que se perdiera un tiempo precioso ya que, dice el periodista, “sin pago no hay salvamento”.

También añade el dato de que algún otro capitán aprovechó para limpiar sus “bodegas” (en lugar de tanques) lo que no es más que una hipótesis.

*Ficha nº: 347*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 6-4-78*

Comentarios:

Es muy significativo este artículo de opinión, ya que tras escribir el autor que "está prevista una investigación cuyas conclusiones, sin embargo, no se conocerán hasta dentro de una decena de años", dando la impresión de que se va a mostrar cauteloso a la hora de explicar lo que pasó y las responsabilidades, resulta que seguido añade que "sí sabemos algo acerca de las causas inmediatas del siniestro: un mar de fuerza nueve (...) partió el timón,

dejando el navío al albur de olas tan altas como rascacielos. Pero parece que la ruta del petrolero se había trazado en atención al deseo de ahorrar tiempo, y por tanto para ganar dinero, renunciando a ciertas medidas de prudencia. Se dice que el petrolero estaba navegando demasiado cerca de la punta rocosa de Porsal, y esto parece verosímil puesto que el 'Amoco Cádiz' dio en los farallones inmediatamente después de sufrir la avería. Y aún podría haber algo peor. Se dice que tras recibir la llamada de socorro del capitán, los armadores perdieron horas enteras contratando el precio del salvamento".

Eso no era cierto. La ruta era la normal, y si se perdieron horas negociando el rescate, estaría en contradicción con lo de que se fue a las rocas en cuanto sufrió la avería.

Pero luego otra vez escribe que sin embargo "conviene ser cautos en el momento de formular juicios. Con frecuencia los rumores acerca de una desgracia nacen de la instintiva necesidad que la gente siente de echarle la culpa a alguien para convertirlo en el chivo expiatorio y descargar la ira sobre él". Pues no parece que él fuera muy cauto.

***CASO: "ATLANTIC EMPRESS":***

El 19 de julio de 1979, en condiciones de fuerte lluvia, niebla y escasa visibilidad, los superpetroleros "Aegean Captain" (cargado con 200.000 Toneladas) y el "Atlantic Empress" (con otras 276.000 Toneladas) colisionaron entre sí cerca de Trinidad y Tobago (en el Mar Caribe). Se produjo un vertido de unas 287.000 toneladas de crudo al arder los dos grandes buques tras la colisión. La tripulación del "Aegean Captain" logró dominar el fuego del buque que fue remolcado los días siguientes hacia Trinidad. Por su parte, el "Atlantic Empress" se hundió el 3 de agosto tras una violenta explosión. Por suerte, el vertido no alcanzó la costa.

*Ficha nº: 326*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 21-7-79*

Comentarios:

Se nota que es una noticia mal traducida de la procedente de Agencias del extranjero, porque dice que el buque siniestrado, el "Atlantic Empress" es "un transportador de petróleo crudo muy grande", que es la traducción literal del acrónimo VLCC, como se conoce técnicamente a los buques de este tamaño: "Very Large Crude Carrier".

También habla de un buque de "más de 1000 metros de eslora", cuando en realidad son más de 1000 pies, unos 300 metros.

Es otra muestra del desconocimiento generalizado sobre el tema de los barcos en la mayoría de los periodistas que deben escribir sobre estos casos.

No es necesario que sean expertos, pero sí sería una buena praxis profesional el que a la hora de redactar ante la menor duda pidieran asesoramiento a alguien, ya que un buque de 1.000 metros de eslora sería de más del doble del más grande que haya existido jamás, el "Jahre Viking", que precisamente ese año 1979 empezaba a operar con 458 metros de eslora.

**CASO: "EXXON VALDEZ":**

El 24 de marzo de 1989 el petrolero "Exxon Valdez" derramó unas 40.000 toneladas de crudo al encallar en Prince William Sound, Alaska. Este desastre es considerado uno de los más grandes en la historia de las mareas negras, no por el volumen, sino por el impacto social que tuvo en EE.UU. y la zona en la que se produjo.

El buque salía de la terminal de carga y ya estaba el tercer oficial de guardia en el puente y el capitán se había retirado tras la maniobra de salida. Por un error de navegación, el buque encalló en unos arrecifes. El tercer oficial de guardia llevaba muchas horas sin dormir, por la fuerte carga de trabajo que tenían en el buque y el capitán había bebido la noche antes de salir del puerto. Esto bastó para que, en las primeras semanas y en todos los medios, se explicara el accidente porque el capitán estaba bebido. En el juicio fue absuelto de este cargo y se apuntó a la excesiva carga de trabajo que la Exxon (la empresa propietaria) imponía a los tripulantes de sus buques como una de las causas del error de navegación, además de responsabilizar al tercer oficial por no maniobrar el buque correctamente (posiblemente por el cansancio y la sobrecarga de trabajo), al capitán, por no ejercer una vigilancia adecuada (posiblemente debido a un impedimento por alcohol), a la Exxon por no supervisar al capitán ni proporcionar una tripulación descansada y suficiente, y al Coast Guard por no proveer un dispositivo de tráfico eficaz y a la ausencia de un servicio efectivo de practicaaje y acompañamiento<sup>72</sup>.

*Ficha nº: 240*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 27-3-89*

Comentarios:

Dice que al capitán y a otros dos tripulantes les hicieron "pruebas de laboratorio y les fueron hallados índices elevados de alcohol en sangre". No quedó probado, aunque eso no lo podía saber el periodista que simplemente se hace eco de los hechos, que son que les practicaron los análisis y que, en un primer momento, el capitán dio positivo por alcohol según se informó.

---

<sup>72</sup> Fuente: [http://www.grijalvo.com/Jar/Exxon\\_Valdez.htm](http://www.grijalvo.com/Jar/Exxon_Valdez.htm)

*Ficha nº: 241*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 29-3-89*

Comentarios:

La noticia titula que el capitán tiene antecedentes de embriaguez, e incluso habla de que le habían detenido por "pilotar" en estado de embriaguez, pero se refiere a conducir coches, cosa que se aclara en el párrafo siguiente, ya que leyendo el primer párrafo parece que fue pilotando buques. Puede ser un problema de traducción ya que la noticia viene de una Agencia americana.

Luego dice que el presidente de la *Exxon Shipping Co.* (la empresa propietaria del buque) reconoció que "detrás de este hombre hay una historia de cinco años o más", y no explica nada más. Si tuviesen sospechas de algo supongo que no le darían el mando de un petrolero.

Luego también dicen que en el momento del accidente al mando de la nave iba el tercero, "que no estaba capacitado para llevar el timón en zona tan peligrosa". Añade que se está investigando "el porqué el capitán no estaba pilotando el petrolero gigante".

No era difícil saber que aunque el tercer oficial no tenga el título de capitán (con el de Piloto de 2ª Clase le valía para ser tercer oficial) sí que podía ir de tercero y hacer sus guardias de mar sin ningún problema, y eso incluye el maniobrar el buque cuando fuera necesario mediante el piloto automático o mediante el timón a mano.

Lo mismo que no era difícil saber que, una vez terminada la maniobra de salida del puerto y que el capitán deje la guardia al oficial de turno (en este caso el tercero), él no tiene obligación de estar en el puente, salvo en pasajes donde por seguridad él prefiera estar al mando. Incluso puede estar físicamente presente en el puente pero seguir la responsabilidad de la guardia en el oficial de turno salvo que el capitán expresamente se haga cargo de la guardia.

*Ficha nº: 242*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 30-3-89*

Comentarios:

La noticia, en un solo párrafo dice que "respecto a la intoxicación etílica del capitán del petrolero accidentado, las declaraciones del práctico que le acompañó confirman que estaba bebido al producirse el accidente". No habla de suposiciones, ni da más datos, pero para la noticia ya está confirmado el hecho de ir bebido.

*Ficha nº: 243*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 1-4-89*

Comentarios:

Dice que el servicio de guardacostas ha iniciado los trámites para retirar la licencia al capitán tras "confirmar que estaba borracho cuando el barco encalló". No estaba confirmado. También informa de que nueva horas después los análisis de sangre tenían residuos de alcohol. El mismo informante dice que el aliento olía a alcohol horas después del choque, aunque el capitán era competente.

Vuelva a informar la noticia de que el capitán no estaba en el puente en el accidente, sino que estaba el tercero, que "carecía de licencia para mandar la nave en esas aguas", cosa tampoco cierta. Curiosamente estos datos, según el texto, venían de la propia compañía Exxon. Es curioso que los periodistas



admitieran esta información como válida cuando la Exxon era parte implicada y salía beneficiada si toda la culpa recaía sobre el capitán por ir éste borracho.

Además, dice que según un almirante de Guardacostas "hasta un niño podría pilotar un petrolero" en esa zona por la anchura del canal, luego, hay que concluir que no era tan importante el que el capitán estuviera o no en el puente, con que estuviera el oficial al mando ya era suficiente.

Las informaciones sobre la alcoholemia probablemente no se pudieran confirmar por la prensa. Los datos venían de fuentes oficiales y en un principio el periodista que las recoge es normal que las tome por confirmadas. Pero el dato de que el tercer oficial carecía de licencia para mandar la nave es fácilmente comprobable que no es que fuera un oficial sin licencia, si no que tenía licencia para ejercer de oficial, aunque no de capitán, como es lo normal en casi todos los oficiales jóvenes, y, como he dicho, el hecho de que esta información proviniera de la propia Exxon debía haber sido sospechoso.

*Ficha nº: 244*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 4-4-89*

Comentarios:

La noticia insiste que según los análisis del capitán "había pruebas más que suficientes de que estaba ebrio cuando ocurrió el accidente. Además, varios testigos han confirmado que el capitán había estado bebiendo bastante antes de que el Exxon Valdez zarpara. Un marinero del petrolero afirmó que el capitán andaba con un equilibrio muy precario".

También dice que como el petróleo se acerca a los bancos de salmones puede acabar matando todos los huevos, cuando éstos son puestos en las cabeceras de los ríos. Otro dato inexacto que viene de la Agencia y que fácilmente se puede por lo menos poner en duda su veracidad.

*Ficha nº: 246*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 10-4-89*

Comentarios:

La noticia recoge las declaraciones de un excompañero del capitán que dice que desde hacía un año y medio "éste estaba a menudo borracho y que no se atenía a los reglamentos". También dice que en el momento del accidente estaba en su camarote y que había bebido, y que solía celebrar allí fiestas con alcohol.

Se hace eco de un chiste de este excompañero que dice que el primer oficial del capitán era Jack Daniels.

No se entiende que si esto es cierto la Exxon le hubiera mantenido de capitán tanto tiempo al mando de uno de sus petroleros en una zona tan sensible como es Alaska.

*Ficha nº: 248*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 15-4-89*

Comentarios:

Con un titular un tanto sensacionalista de "El Crenobyl de América", en este caso el texto analizado nos da una nueva versión de que el capitán "quizás no estaba borracho en el momento del accidente sino que empezó a beber al advertir la magnitud del desastre, de acuerdo con el testimonio de miembros de la tripulación". Esto contrasta con las noticias dadas hasta la fecha en las que no había dudas de que había bebido y con testigos.

Vuelve a comentar los datos de que en dos ocasiones había sido arrestado por conducir coches borracho.

También dice que "uno de los grandes misterios" es saber por qué el capitán no estaba en el puente, y por qué el buque iba con piloto automático a cargo de un "oficial de tercera, sin experiencia y sin autorización para pilotar la nave", cuando esto es lo normal, y no es un oficial de tercera, si no un tercer oficial capacitado para llevar la guardia del buque (y en este caso no viene firmada por Agencias sino por el corresponsal del medio).

*Ficha nº: 251*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 28-3-89*

Comentarios:

En el titular de la noticia se lee: "El piloto del petrolero que causó el desastre ecológico de Alaska carecía de licencia". Y va acompañado por un subtítulo que dice: "El capitán había abandonado el mando antes del accidente".

Se destaca el dato que da un portavoz de la Exxon de que el oficial al mando no tenía la experiencia ni la titulación necesaria para gobernar el buque, y también que el capitán se había retirado a su camarote justo antes del accidente.

Como ya he explicado, esto es perfectamente normal y legal, y no tema del titular, y es sospechoso que sea la empresa la que dé esa información, que claramente es una maniobra de despiste.

También insiste en que "algunos indicios hacen pensar que la noche anterior el capitán había quizá bebido demasiado", sin dar más datos. Y vuelve a informar más tarde que según el portavoz de la Exxon el capitán en el pasado había

tenido problemas con el alcohol, pero se reconoce que aún no se conocen los resultados de las pruebas.

A ningún periodista le llama la atención el que alguien de la compañía diga que el capitán era un bebedor y que el oficial al mando no tenía titulación, pero sin embargo les habían contratado y dado el mando del buque. ¿No puede ser que la empresa quiera echar toda la culpa al capitán?

*Ficha nº: 252*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 29-3-89*

Comentarios:

Se vuelve a decir que parece confirmarse que el capitán "había tomado unas copas de más aquella noche". También dice que el NY Times reveló que en los últimos años le habían retirado tres veces el carné por conducir por embriaguez.

*Ficha nº: 253*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 27-3-89*

Comentarios:

La noticia informa de que según la compañía el capitán estaba en su camarote y no en el puente cuando ocurrió el siniestro, lo que es perfectamente normal.

*Ficha nº: 254*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 4-1-2003*

Comentarios:

Catorce años después del accidente, la noticia habla de que el buque Exxon Valdez fue responsable de la más grave marea negra conocida hasta el momento, sin aclarar que referido a EE.UU., ya que a escala mundial no fue una marea negra de las más grandes.

La periodista dice que "el capitán había bebido ocho vasos de vodka antes de embarcar y que se retiró tras ordenar un cambio de rumbo quedando el buque a cargo del tercer oficial, inexperto, y una tripulación agotada". No dice que en el juicio el juez exoneró al capitán de los cargos de estar bebido, lo cual ya lo podía haber averiguado.

Esto es un ejemplo del poder de los medios en la formación de la imagen, en este caso de una persona, pues el capitán Hazelwood nunca podrá quitarse el sambenito de ser el capitán borracho del Exxon Valdez.

***CASO: "AGIP ABRUZZO":***

Este no es un caso de naufragio de petrolero seguido de marea negra, sino que estado el petrolero italiano "Agip Abruzzo" fondeado el Livorno, el 11 de abril de 1991 colisionó contra él un ferry, el "Moby Prince" que inmediatamente se convirtió en una bola de fuego muriendo carbonizadas 143 de las 144 personas que iban a bordo, entre pasaje y tripulantes. Sólo se salvó un joven tripulante.

Las causas de la colisión no se aclararon del todo, ya que murió el capitán y todos los oficiales y el puente y todo lo que había en su interior quedó calcinado.

*Ficha nº: 255*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 12-4-91*

Comentarios:

A pesar de decir que se desconocen las causas del siniestro, se hace eco en el cuerpo de la noticia y en el subtítulo que, en palabras del ministro italiano de la Marina Mercante, el choque se debió "según las primeras investigaciones, a un error humano".

También dice que "creo que la niebla ha sido decisiva en la provocación del accidente" según una autoridad del puerto, que no explica en qué se basa para decir eso, ya que el único superviviente dice que desconoce si había niebla porque él no estaba en cubierta.

De nuevo una texto sobre un hecho del que apenas se sabe nada pero del que parece que hay prisa por dar alguna explicación a los lectores.

*Ficha nº: 258*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 13-4-91*

Comentarios:

Aunque reconoce que las hipótesis son suposiciones, al estar todo el puente quemado y toda la tripulación muerta, la noticia da datos que son eso, suposiciones, pero queriendo adelantar ya una explicación, que por el tipo de accidente, no será fácil de encontrar.

Dice que, según el comandante de puerto, el buque disponía de las cartas de navegación donde aparecían los buques fondeados, cosa que no es normal que se señale en las cartas. También indica que es posible que se intentara una maniobra de evasión en el último momento, y dice "lo cual indicaría que

procedía 'a vista' y sin la ayuda del radar", lo que no tiene porqué ser así. Podían ir navegando con el radar y el piloto automático y al darse cuenta del peligro pasar a timón manual.

Según el jefe de los pilotos (de los prácticos -mal traducido-) del puerto que se había cruzado con el buque, la visibilidad era buena, mientras que el primer día se señalaba la niebla como posible causa. Y este mismo piloto dice que él no creía "que los oficiales estuvieran viendo el partido de fútbol", como al parecer se decía en medios italianos, algo impensable. El práctico dice que para él "la nave sufrió alguna imprevista avería".

Luego el periodista añade este párrafo: "La conclusión común por ahora es que el 'tifo futbolero' (afición) jugó una mala pasada a los tripulantes del 'Moby Prince' y que el radar no había sido puesto en funcionamiento. El comandante del barco era un hombre de gran experiencia, llevaba muchos años haciendo esta ruta. Probablemente la rutina le jugó una mala pasada".

Resulta del todo impensable que el hecho de que en la tele estuvieran televisando un importante partido de fútbol tuviera algo que ver en el accidente. Seguramente los tripulantes que no estaban de guardia lo estuvieran viendo, pero los que estaban en el puente seguro que no.

*Ficha nº: 260*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 13-4-91*

Comentarios:

Dice que "los expertos atribuyen a error humano el accidente", pero eso sólo lo dijo el ministro de marina mercante. Se hace eco de un comentario de uno de la RAI de si la tripulación estaba viendo un partido de fútbol, y la respuesta del técnico, fue de "algunos sí, pero los oficiales de guardia y el comandante no es inconcebible", y sin embargo en el primer párrafo el periodista escribe: "el fallo

se achaca al descuido por parte de la tripulación, que estaba viendo por televisión el partido Barcelona-Juventus, lo cual descartaría el origen del accidente a la 'espesísima niebla' de la que hablaron las autoridades al principio".

*Ficha nº: 261*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 17-4-91*

Comentarios:

En una noticia sobre el "Agip Abruzzo" comentan al final que ahora, una semana después del accidente, según el diario "La Repubblica" el "Agip Abruzzo" tal vez podría haber estado fondeado en un lugar prohibido cuando el Moby Prince chocó con él.

Se ve que no se sabía nada y cualquier especulación sirve para escribir algo.

*Ficha nº: 266*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 12-4-1991*

Comentarios:

Al poner en el subtítulo las palabras del superviviente de que "todos estaban viendo el Barcelona-Juventus" parece como si la tripulación también lo estuviera haciendo, aunque luego en el texto aclara que los oficiales estaban en el puente. Esta es una información que desinforma.



*Ficha nº: 269*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 13-4-1991*

Comentarios:

Comienza diciendo que hasta que se terminen las investigaciones no se podrá saber la causa del siniestro, pero luego se hace eco de lo que dice el Ministro de Marina Mercante de que "no pudo ser un error técnico ya que el transbordador estaba dotado de tres radares modernísimos". Luego dice que según testigos la visibilidad era buena, cuando el día anterior habían dicho otros testigos que había la niebla más espesa que se recuerda. También añade que "todos los observadores coincidían en que la tragedia fue causada con toda probabilidad por el 'error humano y la negligencia'. Concretamente citaban el hecho de que el comandante y sus compañeros, apenas arrancados los motores de la nave, hubieran puesto en marcha los aparatos automáticamente en vez de usar los comandos manuales 'para no perderse el partido Barcelona-Juventus'". Algo impensable.

Más adelante también dice que el buque tenía que tener en la carta marcadas las posiciones del petrolero, según el ministro de marina mercante, que apunta la posibilidad de un error técnico en un fallo del timón.

Lo de marcar en las cartas la situación de los otros buques fondeados no es habitual, pero se ve que no se sabía nada y algo había que especular sobre posibles explicaciones del siniestro.

### **CASO: "AEGEAN SEA"**

El 13 de diciembre de 1992, el "Aegean Sea", un buque OBO bajo bandera griega con 79.000 toneladas de crudo ligero destinadas a la refinería de Repsol

en A Coruña, encalló en la maniobra de entrada a puerto con muy mal tiempo por unos errores del práctico. Se vertieron unas 75.000 toneladas.

El buque llevaba dos días fondeado a la espera de tener el muelle de atraque libre, con muy mal tiempo cuando le avisaron de que ya iban a proceder al atraque. Debido a la mala mar, el práctico, en vez de salir a la entrada del canal para embarcar a bordo y ayudar al capitán en la maniobra de acercamiento, le indicó al capitán por radio de que fuera entrando y que él le esperaría un poco más adentro. Esto era antirreglamentario, ya que con mal tiempo no se permitía entrar a los buques sin práctico de noche, y el capitán no podía saberlo ya que era la primera vez que venía a ese puerto y no le habían informado de ello.

Ya entrando, un golpe fuerte de viento impidió al buque maniobrar adecuadamente y, sin remolcadores, chocó con las rocas y luego explotó.

El capitán fue acusado de no colaborar con las autoridades y fue detenido. Cuando quedó en libertad bajo fianza huyó de España. Llevaba 30 meses embarcado.

En el juicio posterior, se acusó tanto al práctico como al capitán de imprudencia temeraria, con sendas multas de 300.000 pta, y se declaró al Estado español y al propietario del buque responsables subsidiarios.

En la investigación de los técnicos se estimó que el buque, cuando quiso virar para ponerse al rumbo de la enfilación que le habían marcado para entrar en el canal del puerto, no pudo hacerlo ya que una racha muy fuerte del viento, junto a una insuficiente velocidad al ir despacio por la propia maniobra, se lo impidió.

La imprudencia fue la de intentar entrar en el puerto en esas condiciones y de noche, y aunque la maniobra y el momento se le fue indicado al capitán por el práctico, no hay que olvidar que la responsabilidad de la maniobra siempre es del capitán, ya que legalmente el práctico sólo asesora al capitán pero no asume el mando.

*Ficha nº: 20*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 4-12-92*

Es un texto de opinión en el que se dice que “el petrolero escogió la costa gallega para encallar”, dando una imagen como si el accidente hubiese sido algo casi voluntario o premeditado.

*Fichas nº: 21 y 23*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 5-12-92*

*Comentarios:*

En esta noticia el periodista se hace eco a pie juntillas de lo declarado por el director general de la Marina Mercante poniendo en el titular que “el capitán del ‘Mar Egeo’ y el práctico incumplieron la normativa”, sin dar más explicaciones que las ofrecidas por esta autoridad. El periodista no ofrece otras versiones que explicarían lo que sucedió en realidad, que fue que sólo el práctico incumplió la normativa ya que él sí sabía que debía subir a bordo del buque en un lugar diferente a donde estaba esperando al barco y donde el capitán, con la información de la carta y de los documentos oficiales del puerto de A Coruña, pensaba que era el lugar reglamentario. El capitán tampoco tenía medios de saber que en las condiciones de mar y viento existentes, reglamentariamente no se tenía que haber iniciado la maniobra, cosa que el práctico sí sabía pero no le informó.

De todo esto el periodista no informa, dando por buena una sola versión ni siquiera destacando en el titular (en un subtítulo) que esta afirmación proviene del director general de la Marina Mercante, y añadiendo en el texto que esta

responsabilidad del capitán y del práctico “parece clara”, lo cual es mucho decir antes siquiera de comenzarse la investigación oficial.

*Fichas nº: 22*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 5-12-92*

*Comentarios:*

En un resumen de noticias de prensa aparecidas en otros medios el día anterior, el periodista destaca entre otros textos, el de un editorial de El Mundo en el que se dice, sobre los armadores de los petroleros, que "hoy el mar vuelve a estar dominado por los piratas", y precisamente elige esta frase para titular su artículo, dando así una imagen bastante negativa del sector marítimo en general.

*Ficha nº: 25*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 6-12-92*

*Comentarios:*

De nuevo el periodista sirve de altavoz sin poner en duda la versión de las autoridades de que el capitán actuó negligentemente. En este caso es la gobernadora de A Coruña la que dice en el titular que “hay evidencias más que suficientes” de negligencia del capitán.

En el subtítulo se informa de la salida de la cárcel bajo fianza del capitán, y en el texto se vuelve a dar la versión sólo de la gobernadora diciendo que el capitán se negó a colaborar en el primer momento de la catástrofe y de la existencia de evidencias de negligencia. No se da ninguna otra versión de los

hechos, ni siquiera se dice si se ha intentado hablar con el capitán o sus representantes para ver su versión sobre esa falta de colaboración. Y tampoco se dice nada del práctico, quien tuvo también responsabilidad en los hechos y ya se estaba comentando entonces.

Es muy posible que fuese difícil para el periodista acceder a otras fuentes relacionadas con la defensa del capitán, pero al menos se podía comentar en el texto si se trató de dar otros puntos de vista para que la noticia sea más completa.

De todas formas, aunque no se puede achacar aquí al periodista falta de objetividad, para el lector de la noticia que no estuviera muy al tanto de los hechos el leer que para la gobernadora de A Coruña "hay evidencias más que suficientes" de negligencia del capitán del "Aegean Sea" y luego en el subtítulo leer que "ha salido de la cárcel tras pagar su abogado la fianza y retirársele el pasaporte" la imagen que queda del capitán era claramente negativa.

*Ficha nº: 27*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 9-12-92*

*Comentarios:*

En esta entrevista que hace el periodista del medio al jefe de los prácticos del puerto de Bilbao, el titular destaca una de las frases del entrevistado (capitán de la Marina Mercante) en la que dice que "los capitanes griegos son los peores", basándose en su experiencia con algunos capitanes griegos en el puerto de Bilbao.

No tengo datos para corroborar si eso es cierto, y por los comentarios que hace el propio entrevistado en la entrevista, él tampoco tiene más datos que una percepción personal y subjetiva, pero tampoco puedo decir que lo que dice no sea cierto.

Pero como el capitán del "Aegean Sea" es también de esta nacionalidad, esto no ayuda mucho a formar una imagen distinta de la imagen tan negativa que se está dando en las noticias de los días previos sobre este capitán.

Respecto a la labor aquí del periodista respecto a la imagen negativa que da la noticia sí quiero comentar que de todas las declaraciones que hace el práctico entrevistado el periodista elige esa frase de que "los capitanes griegos son los peores" para ponerla de titular de la entrevista en vez de alguna otra opinión profesional que da sobre el accidente del "Aegean Sea".

*Fichas nº: 28 y 29*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 4-12-92*

*Comentarios:*

En esta primera información del diario El Correo sobre el accidente del "Aegean Sea", el periodista dice que "al parecer" el capitán comenzó la maniobra sin recurrir a ningún práctico, cosa que no responde a lo que pasó en realidad, ya que fue el práctico quien le dijo que iniciara la maniobra de acercamiento. También escribe en la noticia que "los técnicos" consideraron que el mal tiempo pudo averiar los instrumentos de navegación, cosa que no ocurrió y no explica con qué técnicos habló el periodista. A pesar de decir claramente que todavía no se conocían las causas del siniestro, parece que, como en otras ocasiones, el periodista tiene necesidad de dar una explicación a sus lectores, por lo que, precedida de un "al parecer" añade una explicación de las causas del siniestro, explicación que, como suele ocurrir, no se acerca a las causas reales.

Entre otras cosas erróneas y sin confirmar (cuando eran fácilmente comprobables) que comenta la noticia, están el que dice que el petrolero llevaba varios días fondeado a la espera de que amainara el temporal, cuando

la razón del fondeo era la espera para tener libre el muelle de descarga, que estaba ocupado y por ello le indicaron al capitán que fondeara “donde quisiera”.

Parece que los periodistas muchas veces tienen demasiada urgencia para dar explicaciones a los hechos, y este tipo de accidentes tienen la mayor parte de las veces varias causas muy difíciles de discernir sin una investigación larga y exhaustiva, imposible de aventurar en las primeras informaciones con los pocos datos de los que el periodista dispone, y además teniendo en cuenta que muchas veces son datos e informaciones filtradas de forma interesada por alguna parte para desviar la atención ante responsabilidades propias.

*Ficha nº: 30*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 4-12-92*

*Comentarios:*

En esta información de Agencias, el medio se hace eco de una valoración a bote pronto del accidente por parte de algunas agrupaciones ecologistas, una de las cuales, Aedenat, transcurridas unas pocas horas tan solo desde el accidente, ya dice de quién es la culpa, del armador y de las autoridades por no realizar controles más rígidos del tráfico marítimo de crudo. Como se demostró posteriormente, la responsabilidad del accidente no fue del armador y tampoco de las autoridades por falta de control del tráfico de crudos, sino por falta de control en el cumplimiento del propio reglamento portuario de A Coruña, en este caso.

Por supuesto, aquí la labor del periodista sólo fue la de publicar una información tal y como le llegó, sin más, con lo que los medios sirven de altavoz de muchas fuentes interesadas o sin un conocimiento del caso lo suficientemente profundo como para que sean informaciones interesantes

para el público, quien, al leerlas, obtiene una imagen distorsionada de la realidad.

*Fichas nº: 32 y 36*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 5-12-92 y 6-12-92*

*Comentarios:*

En este caso la imagen negativa del capitán es la buscada por las autoridades al ordenar su detención y haciendo así que la foto y la noticia del arresto del capitán sea vista por todo el mundo.

*Ficha nº: 33*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 5-12-92*

*Comentarios:*

Como en el caso del diario Deia, El Correo también se limita a transcribir las acusaciones de negligencia al capitán y al práctico por parte del director general de la Marina Mercante, aunque en este caso el titular no pone la acusación entrecomillada, sino que directamente titula con la afirmación "El capitán del 'Mar Egeo' y el práctico no respetaron el reglamento portuario", y hay que ir a la entradilla para leer que esto es según el director general de Marina Mercante. Por lo tanto, claramente la imagen del capitán es muy negativa para el lector, sobre todo para el lector de titulares (que son muchos), que pasa la página pensando que ese titular es lo que ocurrió realmente y que ya está demostrado.



*Ficha nº: 35*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 5-12-92*

*Comentarios:*

En este editorial de El Correo, el medio lanza muchas teorías sobre la falta de seguridad de muchos petroleros que no reúnen, a juicio del editorial, la seguridad necesaria. Para ello utiliza adjetivos como “fallos humanos”, “lógica responsabilidad”, “demasiados petroleros son antiguos armatostes”, “preguntas francamente comprometedoras” y “omisiones profesionales”.

Finalmente, opina, sin esperar a los resultados de la investigación, sobre el modo de actuar del capitán, del práctico y de la administración, usando expresiones como que “es probable que el capitán haya actuado con impericia, ligereza o imprudencia”.

Es cierto que es un texto de opinión, en donde se puede opinar sobre los hechos, pero es un editorial, lo que indica que este parecer es el del medio (en este caso El Correo) y con ello, el lector puede inferir que esa probabilidad de la actuación imprudente sea una posibilidad muy grande de que sea así lo que ocurrió. No costaba tanto, para ser más objetivos, el dejar claro en el editorial que no se sabía aún nada definitivo y que hay que dejar que los técnicos y las autoridades lleven a cabo la investigación antes de dar explicaciones a la ligera con los pocos datos que se podían tener a mano confirmados.

*Ficha nº: 370*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 4-12-92*

*Comentarios:*

En la portada, en uno de los subtítulos, dice: “El ‘Mar Egeo’ encalló frente a la Torre de Hércules al intentar entrar ilegalmente en el puerto sin un práctico a bordo”.

Cualquiera que lea esto puede pensar que el buque estaba entrando de tapadillo al puerto por su cuenta. Pero eso sería imposible, Aunque no llevara Práctico sí necesitaría remolcadores y amarradores para poder hacer la maniobra, por lo tanto habría tenido que pedirlos al puerto y éste le ha debido autorizar la entrada.

En otro subtítulo en portada informa de la detención del capitán “por no colaborar con las autoridades”. Es una información cierta de un hecho real, que como hemos dicho ofrece una imagen muy negativa del capitán.

**CASO: “BRAER”:**

El 5 de enero de 1993 el petrolero liberiano "Braer" naufraga en la costa de las Islas Shetland, al norte de las Islas Británicas al tener un fallo en la máquina al golpear uno tubos que se destrincaron en cubierta por el temporal las ventilaciones de los tanques de diesel que se inundaron. Fue durante uno de los temporales más fuertes de las últimas décadas. Se vertieron 86.200 toneladas de petróleo.

*Ficha nº: 301*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 7-1-1993*

Comentarios:

La comento aquí sólo como ejemplo del poco conocimiento técnico que tienen los periodistas que escriben de estos sucesos. La noticia es de Agencias de Londres y no sé si se tradujo en el periódico, pero habla de las toneladas de petróleo que el buque “almacenaba en sus contenedores”, cuando, claramente es en sus tanques.

Por supuesto que el periodista no tiene por qué saber esto pero sí que debe preguntar ante la menor duda, y creo que a la mayoría de la gente le podría sonar raro que se transporte el petróleo en contenedores.

*Ficha nº: 318*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 8-1-93*

Comentarios:

Sobre el “Braer”, y a raíz de unas declaraciones de un diputado escocés sobre la peligrosidad de los petroleros en esa zona, el periodista dice que “los petroleros no respetan las distancias mínimas a la costa –de cumplimiento voluntario-”.

Bueno. Si es una distancia de cumplimiento voluntario, pero no obligatoria, no cabe hablar de “no respeto” de la distancia ya que algo voluntario no es obligatorio respetarlo.

**CASO: “ERIKA”:**

El 12 de diciembre de 1999, el petrolero "Erika" de bandera de Malta se hundió tras partirse en dos en el Finisterre francés debido al temporal y a problemas estructurales del casco. Unas 28.000 toneladas de fuel provocaron un desastre

ecológico y una reacción social muy grande que desencadenaron una serie de medidas (conocidas como Erika I y Erika II) por parte de la Comisión Europea para evitar que vuelvan a producirse estos desastres.

El capitán era indio y en un principio fue detenido, aunque luego tras un informe preliminar, se dedujo que las causas del accidente fue un fallo estructural del casco que se evidenció por el muy mal tiempo que hacía y se reconoció que el capitán y su tripulación habían hecho todo lo posible por evitar el naufragio. Se le permitió volver a casa en febrero de 2000.

*Ficha nº: 220*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 15-12-99*

Comentarios:

Según los expertos del puerto de A Coruña a los que se refiere la noticia (que no dice quiénes son) el buque se mostró inseguro "a pesar de contar con todas las inspecciones en regla" cuando hizo escala allí, pero sólo explica que "no disponía de los avances técnicos que se le suponen a un petrolero de esas características, entre ellos el doble casco", lo que era lo normal para un petrolero de esa edad en aquellos años, cuando empezaban a construirse petroleros con doble casco.

También dice que "algunos de esos expertos" apuntaron a que el accidente podría haber ocurrido cerca del litoral gallego, que no es lo mismo que en A Coruña como dice el titular ("El accidente podría haber ocurrido en A Coruña"). También dicen estos supuestos expertos que pudo ser por una "carga inadecuada", cosa muy rara en petroleros.

También es destacable el que sobre el titular de la noticia ponga "la conexión gallega", solamente porque había hecho escala en A Coruña.

Parece que se busca algo de sensacionalismo con estos datos.

*Ficha nº: 229*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 19-12-99*

Comentarios:

Un suelto de opinión en el que habla de las banderas de conveniencia de los petroleros. Dice que "los detractores de la globalización en Francia han señalado al 'Erika' como ejemplo funesto de este mundo sin barreras. Olvidan que este 'gremio' (se refiere a los armadores) es toda una tradición naval, como la piratería en su día...".

Luego habla del número de petroleros censados en países de bandera de conveniencia (de 2.117 petroleros, según el autor 800 son de Panamá, 510 de Liberia, 188 de Bahamas y 167 de Chipre) y da el dato de que de los 94 naufragios contabilizados en 1998, 39 correspondían a buques con bandera de conveniencia. Curiosamente, si analizamos estos datos que da el artículo veremos que, según éstos, el 78,6% de los petroleros censados están matriculados en los países que indica (sin contar el resto de países de bandera de conveniencia), y sin embargo solo el 41,4% de los naufragios que dice que hubo en 1998 son de buques de bandera de conveniencia. Por lo tanto, estos datos indicarían que son más seguros que los buques matriculados en países de primera matrícula.

Y sin embargo, termina el artículo diciendo: "Los piratas no debían inspirar simpatía en su tiempo. Los petroleros hoy, tampoco".

Nombrar dos veces la palabra "pirata" hablando de banderas de conveniencia no es una buena imagen para el sector.

### **CASO: "PRESTIGE"**

El 18 de noviembre de 2002 el petrolero "Prestige" se partió en dos a 133 millas del cabo Fisterra (Galicia) y se hundió con unos 77.000 toneladas de fuel pesado en sus tanques. El 13 de noviembre había lanzado un SOS en medio de un temporal fuerte por una rotura en el casco que se agravó al ser remolcado mar adentro con mal tiempo. Se supone que la rotura pudo ser causada por fallo estructural del casco del buque debido a su antigüedad. También se dijo que podía haber chocado contra algún contenedor perdido por otro barco debido al temporal de esos días, o por el choque de una gran ola que hizo que su casco, debilitado, sufriera una grieta.

Cuando el capitán solicitó auxilio el buque navegaba correctamente por el dispositivo de separación de tráfico, pero debido a la avería quedó a la deriva y se acercó a unas 5 millas de la costa gallega antes de ser remolcado a alta mar. El capitán logró que rescataran a toda su tripulación, logró corregir la escora lastrando unos tanques, y solicitó ser llevado a algún puerto o lugar resguardado para poder trasvasar la carga. Sin embargo, las autoridades españolas enviaron técnicos a bordo y cuando lograron hacer firme el remolque decidieron alejarlo lo más posible de la costa. Detuvieron al capitán, acusándole de obstaculizar el rescate, y estuvo en la cárcel varios meses hasta que se le dejó instalarse en Barcelona hasta el juicio. Estuvo dos años en España sin poder volver a casa. El juicio ha comenzado en 2012.

El buque, una vez afianzado el remolque, fue atado durante cinco días a diferentes rumbos erráticos hasta que se partió en dos al ir agrandándose la grieta por el mal tiempo y el propio sufrimiento del material del casco al ser remolcado durante esos días con mal tiempo.

La contaminación producida fue muy grande al estar muy esparcida, llegando a diferentes países del Golfo de Vizcaya, y el escándalo mediático y político fue inmenso, nada visto hasta entonces.

*Ficha nº: 42*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

Esta noticia sólo refleja la versión de las autoridades sobre que el capitán se negara a poner en marcha las máquinas y a colaborar con Salvamento Marítimo, sin buscar la versión del capitán sobre los hechos, y sin explicar que el capitán no quería encender las máquinas porque sabía que el barco tenía unos daños estructurales muy grandes y que al arrancar la máquina estos daños se agravarían y que lo mejor era remolcar el buque a tierra para poder evitar su fractura. Habla de escasa colaboración de los tripulantes, algo no demostrado.

También, la noticia refleja la versión de asociaciones ecologistas sobre este tipo de buques, sin dar otras opiniones que contrasten con éstas, y acusando la falta de regulación de las banderas de conveniencia. Curiosamente, y no lo dicen los grupos ecologistas ni lo comentó ningún medio, entre las banderas de conveniencia, como hemos visto al final del Capítulo 7, hay tres listas: blanca, gris y negra. Pues bien, en el año que naufragó el Prestige, España era uno de los países en la lista gris, mientras que Bahamas (la bandera del "Prestige") estaba en la lista blanca<sup>73</sup>.

También, en uno de los subtítulos dice literalmente que “el petrolero, con 26 años de antigüedad, eludía las revisiones”, cosa que se demostró que no era cierto.

Es verdad que es muy difícil para un periodista obtener toda la información necesaria para poder contrastar lo que le llega por fuentes oficiales, pero no

---

<sup>73</sup> Fuente: [http://www.grijalvo.com/Batracius/Batracius\\_Prestige\\_Con\\_toda\\_la\\_mar\\_detras.htm](http://www.grijalvo.com/Batracius/Batracius_Prestige_Con_toda_la_mar_detras.htm)

debe obviar, en casos como éste, que estas fuentes oficiales son parte interesada y, por lo tanto, ha de ser cautos al darlas por válidas.

Además, todo ello, pese a que el periodista sea muy profesional en su trabajo, siempre va a crear una imagen negativa del sector y del capitán.

*Ficha nº: 43*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

Esta noticia se hace eco de la petición por parte de los pescadores gallegos de la ruta de los mercantes se aleje más de tierra, con el argumento de los pescadores de que sus pesqueros pueden ser abordados por buques que navegan con el piloto automático, dando a entender que el hecho de navegar con piloto automático supone la falta de vigilancia por parte de los tripulantes de los mercantes, cuando en los buques siempre hay alguien en el puente y siempre, salvo en maniobras, navegan con el piloto automático. Esto era fácilmente contrastable por el periodista a la hora de publicar la petición de los pescadores.

Por otro lado, el titular de la noticia es: "Exigen que la ruta de los barcos se distancie de tierra". Esto puede hacer creer a cualquier lector que los barcos podían pasar, en su ruta del norte de Europa hacia el sur, tan cerca de tierra como querían, cuando la exigencia, como se explica en el cuerpo de la noticia, era que el dispositivo de tráfico existente y por el que deben navegar todos los buques se alejara 24 millas más de por donde ya pasaba.

*Ficha nº: 44*

*Medio: El Correo*



*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

El titular de la noticia insiste en que el petrolero “Prestige” eludía las revisiones, y añade en el subtítulo que este siniestro evidencia los problemas de las autoridades para controlar los barcos que evitan los “puertos exigentes”. En la noticia se habla de “vetusto petrolero”, “barco sospechoso”, “deficiente mantenimiento” y “barco bañera”, y añade que el capitán se negó a dirigir el barco a mar abierto sin intentar buscar una explicación a esto, como si el capitán no quisiera que se salvara el barco. Se dice que no había sido revisado desde 1999, cuando había pasado una inspección entre el 15 y el 25 de mayo de 2002 en Fujairah.

En el texto también se da como dato el que los petroleros, cuando están en aguas de Gibraltar (británicas) derraman el fuel de manera sistemática en la Bahía de Algeciras, una información claramente propagada por el Gobierno español para intentar hacer recaer la responsabilidad en los armadores, que no tienen escrúpulos, y en Gibraltar, ya que en las informaciones de estos días se pretendía hacer creer a la opinión pública que el buque se dirigía a Gibraltar y que éste era un puerto laxo en sus responsabilidades de vigilancia de estos viejos barcos.

Casi toda esta información procede de fuentes oficiales, aunque también hay datos aportados por el presidente de la Asociación Española de Titulados Náutico Pesqueros y de la Asociación de Navieros Españoles, por lo que, al menos, se ve un interés del periodista en obtener datos de fuentes externas a las oficiales.

*Ficha nº: 45*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

El titular de esta noticia dice que “Los oficiales del barco se resistieron a colaborar con Salvamento Marítimo”, aunque en el cuerpo de la noticia dice que son confirmaciones del ministro de Fomento de unos rumores y el periodista explica que “al parecer” pasaron las cosas como dice el ministro sobre que los oficiales dejaron el barco a la deriva, permitiendo que se acercara a la costa. Sólo se da la confirmación de unos rumores por parte del ministro de Fomento, sin dar una posible explicación de la actuación del capitán o la versión de éste.

Se podría haber tenido la precaución de poner también en el titular que se está dando una información de una hipótesis de lo que pasó según el ministro, parte interesada.

*Ficha nº: 46*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

Otro editorial de El Correo en el que ya en el titular, “Inseguridad marítima”, deja claro por dónde va a ir la línea argumental.

El editorial habla de “sospechosa actitud obstruccionista de la tripulación”, “irregular aplicación de recientes y severas directivas comunitarias”, “obsoleto buque”, “irresponsable autonomía gibraltareña”, “gravísima contaminación”, “atentado ecológico”, etc.

En el editorial se da por hecho la veracidad de la versión del Ministerio según la cual el capitán se opuso a colaborar sospechosamente. También dice que el buque fue denunciado en New York y Rotterdam, cuando no era cierto, y da por hecho que iba a Gibraltar a descargar, cuando tampoco estaba probado y

resultó ser falso. Dice, finalmente, que el accidente fue debido a una negligencia, cuando aún no se había comenzado la investigación para saber las causas.

Se debe ser más cauto al dar este tipo de afirmaciones en los primeros días tras un siniestro de este tipo, ya que es imposible evitar la filtración de noticias no confirmadas e interesadas que pueden hacer que los periodistas se centren en informaciones y en explicaciones que luego no sean del todo ciertas.

*Ficha nº: 47*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 16-11-02*

*Comentarios:*

Esta noticia se hace eco de la detención del capitán por parte de la Guardia Civil al llegar a tierra tras ser rescatado del buque acusado de obstaculizar las maniobras de los remolcadores y, según la versión de las autoridades, de negarse a colaborar por razones económicas.

No se dan más versiones (posiblemente porque no había otras en ese momento), pero la imagen de la detención ya es una imagen negativa por sí misma y al no contrastar las acusaciones para muchos lectores la imagen es que se le ha detenido porque ha hecho realmente eso de lo que se le acusa. Dentro del contexto y analizando de quién sale la noticia y a quién va dirigida, podríamos decir que la detención del capitán está propiciada por las autoridades para tener la foto de un acusado detenido y demostrar así que ya está el tema controlado por parte de las autoridades.

*Ficha nº: 48*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 16-11-02*

*Comentarios:*

Artículo de opinión firmado por un columnista del medio en el que, bajo el título de “Negligencias”, da por ciertas las informaciones que se habían ido publicando, muchas sin verificar y que más tarde resultaron erróneas, o por lo menos sin apuntar a otras versiones, como que el buque iba a Gibraltar, que no había pasado inspecciones o que debía haber sido inmovilizado hacía meses.

Bien es verdad que no es el periodista que está siguiendo el día a día de la noticia y que en su columna analiza, sin mucha profundidad, el caso dando simplemente su opinión y llevándola a otros terrenos en el que el firmante se siente más cómodo (en este caso meterse con “nuestros sueños soberanistas de futuro”).

Sin embargo, de cara a la imagen pública del sector marítimo, el que este columnista de El Correo, uno de los más leídos, dé estos datos no hace sino confirmar su veracidad para los lectores.

*Ficha nº: 50*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 18-11-02*

*Comentarios:*

Entre otras informaciones, en uno de los subtítulos se da la noticia de que el Juez envía a prisión al capitán. Lo mismo de otras veces. Es cierto el dato y el periodista debe publicarlo, pero la imagen que queda es negativa.

Hay que señalar también, que en todo el texto, en tres ocasiones, se dice que el nombre el capitán es Apostolus Marulas, cuando realmente es Apostolus Mangouras. Un error del periodista no confirmar este dato, días después de comenzado el incidente.

*Ficha nº: 51*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 19-11-02*

*Comentarios:*

Un artículo de opinión firmado por un “abogado ambiental” que habla de “nueva y penosa catástrofe ecológica”, “tristes imágenes”, “osada respuesta”, “oscuros destinos”, “pabellones de conveniencia”, “tripulaciones mínimas”, “buques obsoletos”, “escasas medidas de seguridad”, “Estados artificiales”, “devastadoras consecuencias”, “hechos tristes y sistemáticamente similares”, etc.

El autor generaliza las malas prácticas de ciertos armadores a todos los buques y dice que los accidentes más graves de los últimos años son “hechos tristes y sistemáticamente similares”, cuando eso no es cierto. Puede que sean similares las consecuencias, pero no las causas ni las circunstancias ni los responsables.

Es un caso claro de artículo de opinión en el que un experto en un tema (Derecho del Medio Ambiente) habla de otros temas sin que tengan más fundamentos sus afirmaciones que las que podrían tener las de los demás ciudadanos.

*Ficha nº: 53*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 20-11-02*

*Comentarios:*

En esta noticia, bajo el titular “El triste destino de un barco de gangas”, se intenta explicar cómo funciona el negocio del transporte de productos petrolíferos y habla de “crudo barato”, “mejor postor”, “barco de gangas”, “flota de fortuna”, “fuel barato”, “días de riesgo con la carga a costas”, “carga de mala calidad”, “pequeño e insomne capitán”, “cabeza de turco ideal”, “fatídico casco”, “problemas legales”, etc.

Según el periodista, este accidente “ha servido para descubrir la existencia de una flota de fortuna, los ‘bargains’ (literalmente, ofertas, oportunidades) que recorren los mares en busca de negocio”.

Bueno, puede que haya servido para que él, y muchos lectores, lo descubran, pero es algo legal y habitual en el sector marítimo y no tiene por qué entrañar ningún riesgo añadido al normal en la navegación marítima.

Por cierto, dos días después de la noticia comentada en la ficha número 50, el mismo periodista sigue llamando al capitán Apostolus “Magulas”.

*Ficha nº: 54*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 20-11-02*

*Comentarios:*

En este breve apunte editorial, el medio califica de “desmanes de armadores y petroleras”, sin comentar siquiera que, como en cualquier negocio, habrá buenos y malos empresarios y que no se debe generalizar a la ligera. Debería haber escrito “desmanes de algunos armadores”.

*Ficha nº: 59*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 26-11-02*

*Comentarios:*

Artículo de opinión de una columnista habitual del medio, que nos habla de las navieras y las petroleras con palabras como “tormenta política”, “sucio mundo”, “corredor peligroso”, “delito internacional”, “mafias rusas”, “interesada falta de controles”, “chatarras”, “personajes nefastos”, “juego sórdido del capitán”, “jugar impunemente”, “cosas torcidas”, “vacíos legales” o “dispositivos inexistentes”.

Casi todo el texto da por buenas informaciones sin contrastar y hechos aún sin investigar con frases como “parece que esto es un hecho” o como “esto es verdad: las chatarras trasvasando fuel oil en Gibraltar sin ningún control” y “también es verdad el juego sórdido que jugaron en aguas gallegas el propio capitán del ‘Prestige’ y los remolcadores que no remolcaron a tiempo”.

Además, la columnista es escritora y Licenciada en Filología Hispánica, por lo que su formación para prejuzgar los hechos de los que habla es nula. Pero, pese a ello, al ser una de las columnistas habituales del medio, tiene bastantes lectores que al leer esta columna se quedarán con esa confirmación de los datos como si fueran ya contrastados.

*Ficha nº: 64*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 30-11-02*

*Comentarios:*

En esta noticia se habla de la actuación del capitán en el momento del siniestro y sólo se da la versión de las autoridades, que insiste en que se negó tajantemente a obedecer, y no se da la del propio capitán, del cual sólo se cita una frase suya que dice “sólo recibe órdenes de mi armador”.

Aunque el periodista sólo se encarga de transcribir la información que viene de la fuentes oficiales y del juzgado sobre la declaración del capitán y del Capitán Marítimo de A Coruña, la mera imagen del capitán declarando y siendo acusado de esas acciones ya es negativa.

*Ficha nº: 67*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 3-12-02*

*Comentarios:*

La noticia es de las declaraciones del técnico que subió a bordo del “Prestige” para intentar arrancar la máquina y facilitar el remolque. Da sus opiniones sobre el estado del buque, normal, pero el periodista añade que “se descolgó desde un helicóptero sobre la cubierta del buque, batida por olas de ocho metros y enfangada de fuel. Sólo así podía evitar que terminara por embarrancar en la Costa de la Muerte, provocando una catástrofe de dimensiones muy superiores a la que ya afecta al litoral gallego”.

El periodista no contempla ninguna otra posibilidad de que no embarrancara el buque, como podía ser la de fondearlo, que es lo que pretendía hacer el capitán si se acercaba mucho a la costa, tal y como manifestó en su declaración.

Ficha nº: 75

Medio: El Correo

Día de la noticia: 7-12-02

Comentarios:



Un comentario de opinión de una colaboradores del medio (periodista y ensayista). Según esta autora detrás del “Prestige” “lo que encontramos es no sólo desprestigio, sino muerte, basura, rapiña, desprecio, abuso y crimen”. Dice que “estamos ahora mismo ante las consecuencias de esa nueva forma de terror provocada por la inconsciencia, la corrupción y el egoísmo”.

Habla de “armadores espabilados”, “marinos sin escrúpulos”, “marineros desplazados”, “países mercenarios que alquilan banderas”, “funcionarios corruptos”, “gobiernos que hacen la vista gorda”.

La autora no se detiene a analizar la información que ha ido leyendo los días previos en la prensa, y comenta desde un punto de vista moral algo de lo que aún poco se sabía sin ser ella misma una gran conocedora del mundo marítimo.

Por supuesto, deja una mala imagen de los marinos y de los armadores generalizando estos hechos.

*Ficha nº: 93*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 31-12-02*

*Comentarios:*

El titular y la noticia explican que el capitán Mangouras navegaba con una licencia provisional de tres meses expedida en Bahamas, lo que el periodista califica como “pirueta legal para esquivar las leyes griegas”. También dice que “en cualquier caso, y de acuerdo al convenio internacional que regula las normas de formación y titulación para la gente de mar, para poder gobernar un petrolero Mangouras debería haber seguido en los meses siguientes a la expedición de la licencia provisional un curso de familiarización con buques tanque, otro contra incendios y un tercero específico para el manejo avanzado de buques tanque”, y añade, “cursos que no pudo realizar, ya que se encontraba navegando”.

No explica el periodista que el capitán podía tener su título caducado, un tema administrativo, pero eso no implica que no tuviera la mejor preparación para mandar un petrolero o que tuviera caducado esos otros cursos.

Después dice que con sus oficiales de confianza la tripulación de Mangouras “constituiría lo que los marinos llaman un equipo ‘subestándar’, profesionales por debajo de los niveles óptimos para el mantenimiento y gobierno de un buque”. Y luego enlaza esto con el “error” que según el periodista cometió el capitán al lastrear los tanques de babor para equilibrar el buque, como si este error fuera en parte cometido por ser los oficiales una tripulación poco preparada.

Mangouras era un capitán de petroleros con muchísima experiencia y muy preparado, muy lejos de ser calificado como tripulante subestándar.

*Ficha nº: 98*

*Medio: El Correo*

*Día de la noticia: 14-01-03*

*Comentarios:*

En un reportaje bajo el titular “Las preguntas del ‘Prestige’” el periodista trata de aclarar algunas incógnitas. Una de ellas es “¿Obró bien Mangouras?”. Su explicación es que “tiene dos vertientes: la técnica y la ética”, pero solo explica la técnica sobre las decisiones que tomó el capitán y lo que supusieron, esto es, que lastreó los tanques de babor para equilibrar la escora, lo que, según el periodista, “podría haber roto el equilibrio de fuerzas de la estructura hasta propiciar el desenlace”, cuando, visto los días que aguantó el buque remolcado hasta que se rompió, es fácil deducir que con la actuación del capitán de equilibrar la escora podía haber llegado a un punto de refugio y allí trasvasar la carga sin que el buque se partiera.

Pero luego dice que no está acusado de eso, sino de “desobedecer a la autoridad” (vertiente ética) porque, según el periodista (que se basa en las acusaciones de partes interesadas) “se negó durante dos horas y cuarto a recibir remolque”, lo que al parecer fue una mala acción.

Sin embargo, seguido añade que Asociaciones de marinos de todo el mundo “han alabado la actuación del veterano patrón”. Si es así, no se explica cómo habiendo actuado tan mal éticamente es alabado por sus colegas. No se pregunta el periodista si esa acusación de negarse a colaborar fue realmente cierta, ya que si fuera así no tendría un respaldo unánime de marinos de todo el mundo.

*Ficha nº: 103*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

En un editorial bajo el titular “Santa Bárbara” se da por buena alguna información que en esa fecha estaba sin confirmar, como que el Prestige iba a Gibraltar (erróneo) o que no había sido revisado desde 1999 o que había sido sancionado en los puertos de New York y Rotterdam. No eran ciertas estas informaciones, pero el editorial se basa en ellas para criticar las actuaciones de los armadores.

Igualmente, señala que el buque había sido sancionado en tres ocasiones en 1999 por infracciones de seguridad, pero no dice si estas infracciones eran graves o simplemente eran pequeños fallos que no le impedían seguir navegando, como se puede suponer, ya que dos de esas infracciones se habían dado en Nueva York (EE.UU.) donde son muy estrictos con la normativa y si hubiesen sido infracciones graves seguramente hubieran inmovilizado el buque, cosa que no ocurrió.

*Ficha nº: 105*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 15-11-02*

*Comentarios:*

Bajo el epígrafe de “El transporte irregular del petróleo” pone como ejemplos los naufragios de los buques “Exxon Valdez”, “Aegean Sea” (al que llama “Mar Egeo”), “Erika” y “Jessica”, accidentes que no tuvieron nada que ver con banderas de conveniencia o buques viejos y en mal estado.

Por cierto, de los tres primeros habla de miles de toneladas derramadas y sin embargo del último (que fue un vertido pequeño, aunque en una zona ecológicamente sensible como las Islas Galápagos) habla de 600.000 litros, en vez de 600 toneladas. Tal vez el periodista consideró que si ponía 600 toneladas no iba a tener el impacto suficiente en el lector y que era más escandaloso poner 600.000 litros.

Los datos que da en el cuerpo principal de la noticia, muchos de ellos provienen de un miembro de Greenpeace y de “grupos ecologistas” que son tomados como fuentes fiables sin contrastar esas informaciones.

*Ficha nº: 107*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 16-11-02*

*Comentarios:*

En la noticia de la detención del capitán se dice que “al parecer” el capitán no colaboró porque pretendía evitar que el petrolero fuera remolcado a alta mar,

como querían las autoridades. No explica por qué el capitán tenía esa intención.

En el cuerpo de la noticia transcribe las palabras del consejero de Pesca gallego que dice que “los buques no pueden estar al capricho de un mal capitán”.

Con esto, y la foto del capitán escoltado por la Guardia Civil, la imagen es muy negativa, sin que sea achacable a una mala praxis profesional del periodista.

*Ficha nº: 108*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 17-11-02*

*Comentarios:*

En un editorial de titular “No conveniencia” habla de las banderas de conveniencia, echando todas las culpas del accidente a que el Prestige navegara bajo pabellón de conveniencia. Dice que el uso de las banderas de conveniencia es una “complejidad” habitual en el transporte marítimo, pero que da “la sensación de que se trata de un mecanismo infernal diseñado precisamente para eludir responsabilidades”. No dice que también estos buques pasan inspecciones y certificaciones o que en aquel año la bandera de Bahamas estaba en la lista blanca del MOU y la de España en la lista gris como he comentado antes.

Insiste en la idea al decir que “una cosa es intentar la reducción de fletes e impuestos y otra bien distinta es dar cobertura legal a lo que se asemeja inquietantemente a la pura piratería”. Y añade que “a diferencia de las fortísimas –y justificadas- regulaciones que pesan sobre el transporte aéreo, parece que cualquiera puede hacerse a la mar, transportando lo que sea y por la ruta que se el antoje”, lo cual es cierto pero siempre cumpliendo, como en el transporte aéreo, toda la legislación internacional existente, que es mucha.

Por tanto, la imagen que se da del sector es mala y se basa en juicios de valor no contrastados.

*Ficha nº: 111*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 21-11-02*

*Comentarios:*

En un apunte de opinión, el periodista del medio dice que los buques bajo pabellón de conveniencia son “barcos de imposible control tripulados por marinerías poco expertas y mal pagadas”. Sin dar más explicaciones, generalizando los defectos de algunas banderas de conveniencia a todos los buques que navegan bajo éstas, lo que representa un porcentaje altísimo de toda la flota mundial.

*Ficha nº: 112*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 22-11-02*

*Comentarios:*

En un artículo de opinión, el periodista Fernando Ónega escribe que uno de los culpables de la situación es quien permite la circulación de estos buques tan cerca de la costa, y añade el dato de que “por Fisterra lindando la Costa de la Muerte, pasan 600 petroleros diarios”. No dice que lo hacían en ese tiempo por el dispositivo de separación de tráfico que estaba a 45 millas de la costa, una distancia bastante grande (que luego se amplió para los petroleros).

*Ficha nº: 119*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 8-02-03*

*Comentarios:*

Al hilo de la excarcelación del capitán del Prestige, el periodista hace un reportaje sobre su papel en el accidente y dice que mientras para el Gobierno fue un “villano griego”, para los marinos fue una “cabeza de turco”.

Entre las frases dice que “Mangouras cumplió aquel papel protagonista, como si alguien lo hubiera vinculado con el linaje de una conocida saga de capitanes griegos que con malsana querencia se estampan cada dos por tres en la costa gallega”, cuando sólo dos de los capitanes de los buques naufragados en las últimas décadas cerca de Galicia eran griegos, y ninguno de ellos responsable directo del naufragio.

La foto que acompaña al texto es la de la detención del capitán, que podríamos decir que es la imagen paradigmática de los capitanes de los petroleros en los medios, arrestados, mal vestidos y sucios (tras varios días luchando contra el temporal por salvar el buque) y escoltados por la Guardia Civil. Diga lo que se diga en el texto, con esa foto es imposible que la imagen sea neutra, sobre todo si se publica de forma destacada.

*Ficha nº: 137*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 17-11-02*

*Comentarios:*

En un reportaje se añaden declaraciones de vecinos de Muxía (uno de los pueblos más afectados por el fuel). Uno de ellos dice en gallego que “el capitán

tenía que salir a patadas del barco”, ya que la información que se dio es que el capitán se negó a abandonar el barco obstruyendo la labor de los técnicos del rescate.

Esto es un juicio de valor de una persona entrevistada, pero esta declaración se destaca en uno de los despieces elegidos para acompañar la noticia, propiciando en el lector la idea de la culpa principal del capitán en el desastre.

*Ficha nº: 138*

*Medio: La Voz de Galicia*

*Día de la noticia: 17-11-02*

Comentarios:

El científico y divulgador Manuel Toharia, al que se puede considerar un buen divulgador de temas científicos y con amplios conocimientos, es entrevistado sobre el Prestige y al hablar de los petroleros en general y de este caso en concreto mete la pata hasta el fondo cuando dice que “el problema de los grandes petroleros es que son barcos que tienen muy poca estabilidad, aunque sean grandes y estén bien hechos, y si el capitán no tiene la suficiente precaución y se mete en pleno temporal pueden ocurrir estas cosas. Él sabía que corría un riesgo tremendo. ¿Por qué lo ha hecho? Pues, por razones económicas. Debería haber desviado el rumbo o no haber salido de puerto y esperar cuatro días, pero ese tiempo representa mucho dinero.”

Si Manuel Toharia se hubiera tomado la molestia de investigar un poco, se hubiera dado cuenta de que los petroleros, como todos los buques que transportan graneles líquidos, son muy estables ya que ante cualquier movimiento del barco la carga líquida tiende enseguida a recuperar su situación de equilibrio y no se queda escorada como pasa, por ejemplo, con graneles sólidos (grano, cemento, etc.). Y son igual de estables cuando navegan en lastre (sin carga) por su diseño.



Sobre lo que dice de que un capitán no debe salir de puerto al saber que hay temporal, el periodista-científico no se ha preocupado de informarse bien, ya que el “Prestige” salía de un puerto muy alejado (unos cuatro días) de Finisterre, donde le cogió una tormenta que, por otro lado, tampoco era fuera de lo normal en esas aguas y en esas fechas. Un barco como el “Prestige” puede navegar perfectamente en ese temporal con una serie de precauciones normales que ya había tomado el capitán. Si se hiciera lo que dice Toharia la mayoría de los buques no saldrían de puerto al ser imposible saber si van a encontrarse con un temporal unos días después. Hay que aclarar, igualmente, que el “Prestige” seguía en su derrota el dispositivo reglamentario de separación de tráfico existente en ese momento por donde los buques debían realizar el paso por Galicia en su ruta entre el norte de Europa y el sur de la Península Ibérica.

*Ficha nº: 147*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 15-11-02*

Comentarios:

En un editorial con el título, ya muy expresivo, de “Los nuevos piratas del mar” dice que los expertos creen que el Prestige, un barco anticuado de 26 años, volcó (que no volcó, sólo se escoró) por el desplazamiento del petróleo de un depósito (no dice tanque) a otro al romperse su debilitada estructura interna.

No habla de qué expertos dicen eso, que no es lo que ocurrió, sino que se rompió una de las planchas del casco.

También habla de lo de las denuncias de Nueva York y Rotterdam, sin decir si eran por faltas graves o leves. Si hubiesen sido denuncias por temas graves hubiera quedado inmovilizado en esos puertos.

*Ficha nº: 148*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 15-11-02*

Comentarios:

En la noticia, los autores insisten en explicar el accidente por “las irregularidades, falta de mantenimiento, bandera de conveniencia, tripulación mal pagada y vejez evidente”. Comienza diciendo que “la historia se repite”, sin explicar qué historia es la que se repite, ya que los demás accidentes de petroleros en Galicia fueron por causas diferentes, y todo el rato da por válidas las informaciones que llegan del Gobierno sobre las irregularidades del buque, su paso por Gibraltar donde no se inspeccionó y a donde, según el Gobierno, se dirigía, etc. Vuelve a hablar de las denuncias en EE.UU. pero no las aclara.

*Ficha nº: 149*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 16-11-02*

Comentarios:

Junto a la información de que el capitán fue detenido al llegar a tierra tras ser rescatado, el periodista añade que el capitán “al negarse a atar el cabo de los remolcadores provocó que el barco derivara a la costa lo que aumentó el riesgo y acercó el vertido de fuel a tierra”. Esto lo da como un hecho, no como la acusación que se le hace que estaba sin probar y que no era cierta.

La foto del capitán junto a los Guardias Civiles vuelve a ser totalmente negativa para la imagen de la profesión.

*Ficha nº: 151*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 23-11-02*

Comentarios:

Un breve bajo el titular “El capitán se resistió y pudo provocar un desastre mayor”. Luego en el cuerpo explica que ésta es la versión del ministro de Fomento, pero en el titular al lector le queda el dato como si hubiese sido exactamente así.

*Ficha nº: 152*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 23-11-02*

Comentarios:

En un artículo de opinión, un miembro de la asociación ecologista WWW-Adena, “experto en mareas negras”, según pone junto a la firma, además de cargar contra los armadores de los buques, su falta de escrúpulos y de control real, dice sobre el capitán: “Es indignante que a un conductor le retiren el permiso si le pillan borracho, y que a un capitán desalmado al mando de un buque con bandera fantasma que arruina a miles de familias ni se le cuestione su título de navegación”.

Puede que el capitán estuviera al mando de un buque viejo con bandera de conveniencia, pero no fantasma y no tenía por qué ser un desalmado.

*Ficha nº: 153*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 24-11-02*

Comentarios:

Un reportaje del periodista del medio sobre las supuestas trampas e irregularidades que cometen los buques para pasar las inspecciones.

Ya el titular “‘P’ de ‘Prestige’ y de pirata” deja claras sus intenciones.

Comienza dando el dato de que el armador del Prestige es el mismo que el del Aegean Sea (le llama Mar Egeo), el buque que encalló en A Coruña en 1992. Pero no explica que en aquel caso era un buque en buen estado y que la causa del accidente fue una falta de aplicación del reglamento del puerto por el Práctico, no por fallos en el buque o impericia del capitán.

Luego da una serie de datos, proporcionados por un exmarino español, que aseguran que muchos marinos extranjeros no tienen títulos homologados. Pone un ejemplo de un marino catalán quien, según explica el texto, pasó en cinco años de trabajar de engrasador en un barco a ser Primer Oficial sin tener ninguna titulación, cosa muy difícil de creer.

También habla de la falta de formación de las tripulaciones poniendo como ejemplo el que “los prácticos de puertos como Barcelona y Algeciras están hartos de bajar al puerto para amarrar barcos porque las tripulaciones no saben”. Esto es poco creíble ya que los tripulantes de los buques no son los que saltan a tierra a amarrar los barcos, sino que ese servicio lo dan los amarradores de cada puerto. Además, en el caso de un buque algo grande, para bajar a tierra tiene que estar ya amarrado y con la escala puesta, por lo que es imposible saltar a tierra antes de amarrarlo.

*Ficha nº: 154*

*Medio: El Mundo*

*Día de la noticia: 29-11-02*

Comentarios:

En un editorial el medio dice que el Prestige “navegaba muy cerca de tierra”, lo cual no es cierto ya que cuando lanzó el SOS iba por el dispositivo de separación de tráfico, a 45 millas de la costa, siguiendo los reglamentos.

*Ficha nº: 169*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 7-01-03*

Comentarios:

Confunde la fuerza 9 del viento con velocidad de 9 nudos.

El periodista insiste continuamente en lo extraño de que no se registrara nada del accidente en el Cuaderno tras anotar la petición de socorro. Aunque señala que la defensa lo explica por la urgencia del momento, el periodista insiste en ello y añade la opinión de expertos consultados.

Ante lo extraño de que las autoridades pidieran al capitán buscar el diario y que éste se hallara en el Hotel con el 3º oficial el periodista dice que eso puede interpretarse como otra falta más de entendimiento entre las autoridades y el capitán.

Luego el periodista da una definición académica entrecomillada de lo que es el cuaderno de bitácora y dice que “curiosamente” ésa es la definición de Cuaderno. No explica por qué le resulta curioso.

También señala como “paradójico” el que en el cuaderno se anotaran todos los datos del viaje hasta el punto del accidente y luego nada más. No piensa que en mitad de un temporal y con todo lo que estaba ocurriendo a bordo es muy difícil anotar nada en el cuaderno. Normalmente se toman unas notas y luego se pasan a limpio con más calma.

*Ficha nº: 171*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 21-12-02*

Comentarios:

Sobre la última declaración del capitán del Prestige al Juez, el periodista dice que el capitán tuvo una “particular amnesia” al no recordar lo que ocurrió el día de su supuesta desobediencia a dar remolque. También el periodista califica este olvido de rebeldía. La foto que acompaña al texto vuelve a ser la de la detención.

*Ficha nº: 172*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 11-12-02*

Comentarios:

El periodista dice que el problema en el rescate fue que el capitán no permitió dar remolque y paró las máquinas mientras se negociaba el salvamento, sin decir que ésa es la versión del ministro y que más tarde se vio que según las comunicaciones no era cierta.

*Ficha nº: 174*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 28-11-02*

Comentarios:

El autor dice que en el momento del primer escape de crudo el buque navegaba a 15 millas de la costa, cuando en realidad iba reglamentariamente por el dispositivo de separación de tráfico a 45 millas (dio el SOS a 28 millas). Dice textualmente que “no existe un mapa de separación de tráfico adecuado, como desgraciadamente se acaba de comprobar”, y eso es falso.

También señala como causa de los accidentes en general a los fallos humanos, y dice que “hay que formar continuamente a las tripulaciones”, como dando a entender que las tripulaciones son inexpertas. Esto puede ser cierto en los marineros, pero no en los oficiales que tienen una formación universitaria.

El autor no es marino, sino abogado, aunque preside el Instituto de Estudios Marítimos. Seguramente, y es comprensible, para el medio esto es suficiente para poder considerarle un experto en temas náuticos.

*Ficha nº: 179*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 3-12-02*

Comentarios:

El periodista dice que, como llega otro capitán de la compañía de rescate a bordo, Mangouras “ya no es nadie”, aunque omite que la responsabilidad final del buque aún es suya. Puede que este capitán se haga cargo del rescate, pero mientras Mangouras estuviese a bordo y su armador no diga nada en contra, él era la máxima autoridad a bordo.

Dice que este nuevo capitán lo primero que hace al llegar a bordo es parar las máquinas que las había arrancado el técnico del Estado contra el parecer de Mangouras. Tampoco dice que la idea de “llevar a la costa el buque para salvarlo” del nuevo capitán es lo que quería hacer Mangouras.

Aunque el periodista utiliza abundante terminología náutica, confunde millas con nudos cuando habla de la velocidad a la que navega el buque.

*Ficha nº: 180*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 4-12-02*

Comentarios:

El autor, un economista y consultor ambiental, trata el tema de la responsabilidad del accidente para evitar hechos similares en el futuro, y entre otras cosas apunta a que los buques de este tipo llevan “tripulaciones escasamente preparadas y mal pagadas”, pero no separa marinería de oficialidad. También dice que están “al amparo de las banderas de conveniencia a niveles de inspección y mantenimiento francamente insuficientes”. Lo cual puede ser cierto en algunos caso pero no en todos los buques que navegan bajo bandera de conveniencia.

*Ficha nº: 181*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 27-11-02*

Comentarios:

En una transcripción del relato del naufragio según las declaraciones del capitán, el periodista añade coletillas como que “si el capitán no miente”, también dice que “va contestando o saliéndose por la tangente, según los casos”, “se ve que trabaja para sí mismo y sabe que todo lo que diga de más puede ser utilizado en su contra”, “Mangouras se hace el sordo cuando los investigadores le preguntan: ¿Por qué no colaboró usted con el Ría de Vigo



cuando intentó remolcarlo? Habla de mala mar, de que los mecanismos no funcionaron...”, “Sin embargo todo su orgullo no tuvo más remedio que plegarse cuando los técnicos holandeses (...) subieron al barco”.

*Ficha nº: 183*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 25-11-02*

Comentarios:

El texto, ante la declaración del capitán de que les golpeó un contenedor, añade que “las declaraciones del capitán a La Voz del Galicia no aclaran, sin embargo, de dónde salió ese contenedor ni cómo pudo llegar hasta el casco de la nave y causar un destrozo tal que, a la postre, acabó hundiendo el barco”.

Cualquiera puede entender que el capitán no tiene manera de saber cómo llegó allí el contenedor, que se habría caído de algún mercante. Lo de cómo llegó hasta el Prestige, pues está claro que con un golpe de mar.

*Ficha nº: 184*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 25-11-02*

Comentarios:

Entre las causas que citan de posibles accidentes marítimos, el autor (ingeniero naval) apunta a “la baja cualificación y entrenamiento de los marinos”. Puede que sea de los marineros, pero no de los marinos (oficiales)

*Ficha nº: 185*

*Medio: El País*

*Día de la noticia: 26-11-02*

Comentarios:

El periodista dice que la maniobra de llenar los tanques para equilibrar el buque fue arriesgada y casi lo liga con el hecho del hundimiento, cuando no fue causa directa.

También dice que el capitán es un hombre huraño y que ha dejado en prisión constancia de su mal carácter, sin ni siquiera apuntar que ese mal carácter puede ser por la tensión del naufragio y por verse preso sin considerarse más que un náufrago.

También infiere el periodista que como el capitán en la prisión pide (“farfulla en inglés”, escribe) un intérprete de griego, no debe conocer bien el inglés y añade “no deja de resultar curioso que tamaño buque con semejante carga fuera capitaneado de un lado al otro del planeta por un hombre mayor, delicado del corazón, y sin los conocimientos de inglés para manejarse adecuadamente”.

Es extraño que un capitán con tantos años navegando por todo el mundo no domine el inglés, por lo que no sería descabellado pensar que en la cárcel española, cuando insisten en hablar con él, solicite un intérprete de inglés para poder hablar con los funcionarios pues son ellos los que no le entienden en inglés, no que él no sepa hablarlo.

*Ficha nº: 352*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 15-11-02*

Comentarios:

Sobre el remolque del Prestige, dice que "tras una difícil operación, el 'Prestige' logró arrancar su máquina y disponer de propulsión, por lo que pudo apoyar así las labores de remolque, aunque inicialmente el capitán del petrolero se negó a realizar esta labor". No da la explicación del capitán o de otro técnico que aclare por qué el capitán no recomendaba encender la máquina. Es una noticia de Agencias y en el medio es probable que no tuvieran forma de contrastarla.

*Ficha nº: 357*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 23-11-02*

Comentarios:

En una columna de opinión, el autor, ante las declaraciones del Vicepresidente del Gobierno de que no sabían lo que había ocurrido (hablando del hundimiento del "Prestige") dice que "ha ocurrido que un petrolero filibustero se le ha hundido en la costa gallega. Ha ocurrido que nadie sabía qué hacer con él". No dice que muchos técnicos, y el propio capitán, sí sabían qué hacer con él.

El tildar de "filibustero" o de "pirata" a estos barcos es una recurrencia habitual de los medios cuando hablan de buques bajo bandera de conveniencia, y de tanto ponerlo la imagen que queda es que son piratas los barcos, los armadores y los tripulantes.

*Ficha nº: 360*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 28-11-02*

Comentarios:

En una fotonoticia sale un buque navegando cerca de la costa y el pie de foto dice: "Tras la catástrofe del 'Prestige', barcos petroleros continúan su navegación frente a las costas gallegas, rozando su litoral como en el caso que se aprecia en la fotografía y que ha servido para trasladar preguntas parlamentarias para evaluar la regulación de este tráfico marítimo".

Resulta que el buque de la foto es un *bulkcarrier*, no un petrolero, y además, si está tan cerca de la costa (en esa foto es un buque que puede estar a menos de una milla) será porque está arribando o saliendo de algún puerto gallego (seguramente A Coruña, ya que la foto se sacó en esa zona). Los buques que pasan por Galicia en tránsito entre el norte y el sur de Europa pasaban ya por entonces por el dispositivo de separación de tráfico a unas 40 millas de la costa.

Parece un caso claro de manipulación de la información con una imagen real pero usándola para explicar algo que no es real.

*Ficha nº: 366*

*Medio: Deia*

*Día de la noticia: 6-01-03*

Comentarios:

En un artículo de opinión de un jurista y escritor, hablando de las causas posibles del accidente del "Prestige" dice: "Que el buque primero tocado, luego partido y finalmente hundido era de los que van haciendo negocio por los mares a costa de lo que sea, no es cuestión que albergue dudas. Hay un filibusterismo en forma de pericia maniobrera con la que trata de encubrir la imprudencia de la navegación con un barco y una carga inapropiada".

También habla del negocio marítimo del que dice: “Pero la Europa timorata, si se despereza, tendrá que preguntarse, además de por el Derecho Marítimo Internacional y los sucios negocios que regula, qué se hace y por qué en el Peñón de Gibraltar, puerto de refugio de fraudes y bucanerías de la peor calaña imaginable o por imaginar”.

Está bien que en un artículo de opinión uno pueda decir lo que piensa y no se debe limitar a dar la información que hay, pero creo que la opinión que se dé debe tener una cierta base y no sólo reflejar prejuicios y lugares comunes como es decir que los petroleros y sus armadores rozan la piratería, etc.

***CASO: “HEBBI SPIRIT”:***

El 6 de diciembre de 2007 en Corea del Sur la colisión de una gabarra que estaba siendo remolcada y que se soltó del remolque contra el petrolero "Hebei Spirit", de 269.605 toneladas mientras éste se encontraba fondeado correctamente, provocó la pérdida de 10.800 toneladas de crudo hasta el momento de su reparación de emergencia.

Siguiendo las leyes internacionales contra la polución y el principio de responsabilidad objetiva, de entrada se responsabilizó al capitán del petrolero de donde había salido el petróleo. El capitán indio pasó varios meses en la cárcel, cuando no era, claramente, responsable del accidente.

*Ficha nº: 216*

*Medio: La Vanguardia*

*Día de la noticia: 10-12-07*

Comentarios:

El apunte de opinión habla de plaga de buques monocasco como el “Prestige” o el “Hebei Spirit” y su peligrosidad, dice que son “bombas de destrucción ecológica” y que son una “plaga”. No dice nada de las causas del accidente, ya que sólo dice que una barcaza chocó con el petrolero, pero no dice que éste estaba correctamente fondeado, que la culpa fue de la barcaza ni habla de la detención del capitán por el principio de responsabilidad objetiva que propicia la criminalidad que tantos marinos y organizaciones denuncian.

Al juntar este caso con el del “Prestige”, diciendo que ambos eran buques monocasco (lo único que tienen en común los dos casos) y que éstos son una plaga, generaliza y hace pensar al lector que todos estos buques son “bombas de destrucción ecológica”, como los califica.

### ***Comentarios al análisis de las fichas:***

Una vez analizadas las fichas de las 359 noticias según la metodología expuesta, vemos que en cuanto a la frecuencia de publicación de las noticias, en los primeros días tras producirse el naufragio los periódicos publican por lo menos una noticia al día, y en muchos días más de una noticia, entre la noticia principal y otras noticias relacionadas y que aparecen en forma de breves o de artículos de opinión o de declaraciones. En los días posteriores, las noticias ya dejan de centrarse en las causas de los siniestros para pasar a informar casi en exclusiva sobre las consecuencias de los vertidos de petróleo, consecuencias tanto medio ambientales, como económicas o políticas.

Tanta presencia de noticias en las primeras semanas tras un naufragio nos indica el interés de los medios en este tipo de noticias sobre catástrofes, interés que contrasta con la poca aparición, casi nula, de noticias relacionadas con la Marina Mercante cuando no se trata de siniestros y hundimientos.

En cuanto a la autoría de las noticias, la mayoría de las noticias analizadas están elaboradas por los propios periodistas del medio, seguido por las noticias firmadas por Agencias de Noticias. Los primeros días, sobre todo, es cuando los medios dedican a alguno de sus periodistas a seguir la noticia. Luego, las noticias que aparecen alrededor del caso ya son más las que provienen de Agencias.

Hay que señalar que no siempre el periodista del medio ni las Agencias elaboran una información muy rigurosa en aspectos técnicos y se nota en los múltiples comentarios erróneos y datos equivocados que aparecen en las noticias. Esto es debido, sin duda, a que los medios tienen pocos periodistas especializados en temas náuticos. Todo ello hace que la información publicada sea, demasiadas veces, la misma que reciben los periodistas sin que ellos hagan algo más que publicarlas, sin poner en duda lo que viene de las fuentes (muchas veces interesadas) o sin tratar de contrastar las informaciones o dar diferentes puntos de vista.

Sobre el tipo de noticias que se publican, como es lógico, la mayor parte de las noticias publicadas en los medios analizados en los primeros días tras el accidente son del tipo de noticia pura y dura. A medida que avanza en las fechas, ya empiezan a verse noticias que mezclan el estilo de noticia al del reportaje. Las noticias breves también abundan, sobre todo en noticias publicadas como complemento a la noticia principal del día.

También hay abundancia de artículos de opinión, ya que los periódicos tratan con ello de dar diferentes puntos de vista sobre el hecho. Aunque, como se puede comprobar, la mayor parte de los artículos de opinión, en los que se dan por ciertas las informaciones publicadas, no van firmados por expertos en temas de Marina Mercante, por lo que su opinión no aporta puntos de vista novedosos respecto a lo que se ha ido publicando en los días anteriores.

Salvo en los primeros días tras el accidente, la mayor parte de las noticias se publican en las páginas interiores del medio. Sólo en los primeros días tras el hecho noticioso, la mayor parte de las noticias vienen de la portada del medio, como es comprensible debido a la actualidad de la noticia y su importancia.

Sobre el acompañamiento gráfico que se da a las noticias, poco más de la mitad de las noticias vienen acompañadas de fotografías o gráficos, lo que se puede decir que es bastante ya que la mayoría de las noticias de los periódicos no llevan como acompañamiento una foto. Esto es un indicio de que a este tipo de noticias de naufragios se le da bastante relevancia informativa en los medios, como no podía ser de otra manera, sobre todo cuando ocurren en territorio español. También hay que apuntar que las fotografías de naufragios son espectaculares y llamativas por lo que “venden” bien en los medios.

Si miramos en qué página aparecen las noticias, vemos que no hay mucha diferencia entre la situación de las noticias dentro del periódico en cuanto a si van en página par o impar, aunque son un poco más las que aparecen en página par, en principio la menos destacada de un periódico y la que menos se lee (en teoría).



La gran mayoría de las noticias analizadas ocupaban menos de una página. Tan solo en los primeros días de las noticias aparecían informaciones que ocupaban más de una página, pero, como se ve en los datos, no fue lo habitual. Esto se puede explicar porque la mayor parte de las noticias fueron en formato breve. Si analizamos las noticias aparecidas en los primeros días, aunque de una en una ocupaban poco, en conjunto tenían una relativa importancia dentro del periódico.

También vemos que gran parte de las noticias publicadas y analizadas aparecen vinculadas a otra noticia principal del día. La mayoría son informaciones en formato breve que amplían datos o dan declaraciones de personas que tienen algo que decir sobre los hechos (autoridades, damnificados, técnicos, etc.). Esto también indica que los medios dieron importancia a esas informaciones.

Sobre la extensión de las noticias, podemos decir que, por poco, la mayor parte de las noticias analizadas se publicaron a una sola columna, pero esto es así porque hay muchas informaciones en formato breve o de declaraciones que iban a una columna. Si embargo, se ve que, quitando estos breves, la mayor parte fueron a cuatro columnas. Incluso hay un número importante que se publicaron a cinco columnas o a más, ocupando más de una página. De nuevo es signo de relevancia de estas noticias entre la información de cada día.

Respecto a la presencia de subtítulos, la mayoría de las noticias analizadas no fueron publicadas con subtítulo acompañando al titular. Esto en muchos casos sólo responde a la maquetación del medio o al tipo de noticia publicada. Entre las noticias analizadas y publicadas de forma destacada, la mayoría sí llevaban subtítulo, o más de uno, para ampliar la información dada en el titular. Esto puede dar una idea de la importancia que el medio daba en cada caso a esa información.

También son mayoría las noticias que no llevaban una entradilla destacada tipográficamente como tal. Esto responde al tipo de maquetación que cada medio estudiado tenía en ese momento y no es representativo de la

importancia o relevancia que se quería dar a la noticia, porque algunas de las noticias publicadas de forma destacada, a toda página incluso, no tenían una entradilla diferenciada del resto del texto.

Viendo ya los contenidos, al estudiar los temas principales tratados en las noticias analizadas, vemos que, como es lógico, el propio hundimiento de los buques es el tema más tratado y con diferencia respecto al segundo tema, que es el de la contaminación causada. Hay que recordar que en este trabajo me he limitado a analizar las noticias que hablaban de los siniestros con éstos como tema principal, porque, claro está, los periódicos siguieron tratando durante mucho tiempo (como en el caso del “Prestige”) el tema de la contaminación y sus consecuencias.

Me llama la atención que un tema que en este tipo de accidentes debe ser uno de los prioritarios, y que es el de actuaciones futuras para evitar estos siniestros, está entre los temas menos tratados en las noticias, porque cuando aparecen es principalmente en textos de opinión. Esto puede indicar que para los medios los sucesos de este tipo son muy noticiosos y que “venden” bien en el periódico, pero que no están muy interesados en servir de elemento educativo para el público.

En cuanto a los protagonistas que se llevan la mayor parte del interés de las noticias, vemos que son el propio buque siniestrado y el capitán los actores recurrentes que se destacan del resto de protagonistas. También la contaminación aparece compartiendo importancia junto que los demás protagonistas principales, como es lógico, puesto que es, a priori, lo que más preocupa a la opinión pública en este tipo de accidentes.

Una parte importante de las noticias analizadas (un 58%) contienen juicios de valor del periodista, y no siempre correctamente documentados. Esto da a entender que el redactor no cuenta con el suficiente conocimiento del mundo de la profesión de marino mercante como para valorar ecuánimemente los datos que posee y eso le lleva a hacer estos juicios de valor en ocasiones sin fundamento contribuyendo, sin quererlo, a dar una mala imagen de los capitanes y del sector de la Marina Mercante en general.

Aunque es un tanto subjetivo el determinar qué imagen de un tema se ofrece en una noticia, desde mi punto de vista, y estudiando las noticias analizadas en cuanto a sus comentarios, léxico utilizado, fotografía, etc., he obtenido como resultado que el 62% de las noticias dan una imagen negativa de la profesión o del sector, frente al 26% que dan una imagen positiva.

Respecto al tipo de lenguaje utilizado en las noticias, llaman la atención dos sustantivos en los titulares al analizar la frecuencia de aparición de palabras: petrolero y capitán. Capitán es la palabra que más se repite en los titulares (incluyendo en éstos los subtítulos). Resulta curioso este hecho, puesto que podíamos esperar que en los titulares apareciesen muchas menciones al buque siniestrado, como es el caso, pero no tendría por qué ser el capitán de los buques el más mencionado en los titulares, salvo que él, y sus acciones u omisiones, fueran el responsable directo del accidente.

También es llamativo que palabras como: naufragio, incendio, explosión, etc., no aparezcan con más frecuencia, ya que, objetivamente, de lo que se está informando es de un naufragio, un incendio o una explosión en la mayoría de los casos.

Se podría deducir al leer los titulares que el capitán es el centro de las noticias, incrementando de esa forma una imagen negativa de la profesión al asociar directamente su figura con la de los naufragios. Esto se sustenta igualmente si analizamos las noticias desde el punto de vista del contenido, ya que frente a la abundancia de noticias sobre la gravedad de los naufragios o de la actuación más o menos irresponsable del capitán no hay ninguna que haga referencia a que gracias a la actuación del capitán se minimizaron los daños una vez producido el siniestro, que, hemos de recordar, en la mayoría de los casos no fue responsabilidad del capitán, o por lo menos no por su responsabilidad única.

Está claro que al analizar qué sustantivos y adjetivos son los que predominan en los textos de las noticias analizadas no son precisamente palabras de sentido positivo las que más se han utilizado: desastre, explosión,

consecuencias, ecológico, catástrofe,... Ya se ve por dónde van los argumentos principales de las noticias.

Prácticamente no hay sustantivos o adjetivos de significado positivo, como pudieran ser: profesional, cualificado, etc.

La imagen que dan estos adjetivos y sustantivos utilizados por los periodistas es claramente negativa para el tripulante profesional de buques mercantes.

Haciendo un primer análisis cuantitativo entre el número de verbos de carácter positivo y el número de verbos de carácter negativo, está claro que estos últimos son mucho más empleados en las noticias analizadas.

Evitar, salvar y rescatar son los verbos positivos más usados, aunque tampoco hay muchos verbos positivos como para poder destacar uno, ya que “salvar”, que es el más usado, solo se usa veintiún veces. Y son muchos más los verbos negativos usados, en concreto se usan 336 verbos negativos contra 124 positivos en las noticias analizadas.

Entre los verbos negativos vemos que destacan: amenazar, verter, encallar, hundir, incendiar, negarse, incendiar y otros verbos similares.

Por supuesto, y siendo objetivos desde este trabajo con la labor periodística de los profesionales que informaron de cada uno de los accidentes estudiados, hay que decir que es casi imposible informar de un siniestro de un petrolero con una gran marea negra y recibiendo casi en exclusiva la información de fuentes oficiales sin que la imagen que resulte de los tripulantes, de los armadores y del negocio marítimo del tráfico de petroleros en general sea negativa.

Aquí hay un problema inevitable que es que el informar de un hecho objetivamente negativo para un colectivo hace que la imagen de ese colectivo se vea deteriorada. Es difícil esperar otra cosa.

El problema se agrava cuando los periodistas que dan estas informaciones de un tema para ellos farragoso y que requiere un especialización para poder comprender muchas de las cosas de las que se

escriben e informa no tienen esos conocimientos y, muchas veces, no pueden discernir si la información que les llega de las fuentes es objetiva, es real y tiene sentido.

Además, si aparte de las informaciones que se publican sobre la marina mercante cuando hay catástrofes de este tipo los medios dedicaran atención también al sector con noticias o reportajes en los que se reflejara realmente la realidad del día a día de la marina mercante, con noticias laborales, empresariales, o de otro tipo a lo largo del año, el público lector de los medios podría poner en su justo valor estas noticias de hechos negativos y así la imagen de los marinos y del sector sería más neutra.

Si nos centramos en hacer un estudio cualitativo de los contenidos de las noticias, sobre todo de las que, desde mi punto de vista, ofrecen una imagen negativa de la Marina Mercante, vemos que los periodistas que firman las noticias añaden en los textos (titulares y cuerpo de las noticias) juicios de valor que en muchos casos no responden a la realidad, desinformando, más que informando, sobre las causas de los siniestros y fiándose de las informaciones que las autoridades iban emitiendo a medida que se desarrollaban los hechos. Los periodistas, seguramente por no tener más elementos de juicio, se limitaban en la mayoría de los casos a publicar las notas que les llegaban. Esto puede ser lógico, pero se echa en falta el intento, al menos, de contrastar esas informaciones y de dar otros puntos de vista, por ejemplo hablando con capitanes de petroleros que intentaran dar una explicación a las acciones de los capitanes implicados.

En la mayoría de los artículos de opinión y de los editoriales publicados, sólo se ratifican las versiones oficiales y no se es nada imparcial a la hora de analizar los hechos. Esto es preocupante, sobre todo teniendo en cuenta que a la hora de escribir esos artículos ni siquiera se había comenzado a investigar oficialmente los hechos y las causas de los accidentes. Hay que recordar que en la mayoría de los siniestros marítimos las causas de los accidentes no son fáciles de determinar, y las investigaciones, demasiado largas casi siempre,

suelen determinar que son una serie de acontecimientos (y no sólo uno) los que conducen al desastre.

Igualmente, es de destacar que casi todas las informaciones que hacen referencia a los armadores de los petroleros siniestrados son bastante críticas con las actividades de éstos y generalizan las malas prácticas de algunos armadores a todo el sector.

Por el contrario, llama la atención que en muchas informaciones se da credibilidad a notas de prensa elaboradas por agrupaciones ecologistas, que cuentan con “buena prensa” habitualmente, sin poner en entredicho las afirmaciones que se dan desde dichas entidades.

## **CONCLUSIONES.-**





### 13. CONCLUSIONES

Tras el estudio y análisis de los textos periodísticos seleccionados, he podido sacar varias conclusiones en relación a la hipótesis de trabajo de que la imagen de la Marina Mercante en los medios escritos no es buena.

Vemos que, pese a la poca presencia habitual de temas del sector marítimo en las páginas de los periódicos, cuando se trata de informar de accidentes importantes la frecuencia de aparición de textos se dispara, sobre todo en los días siguientes a la ocurrencia del hecho noticioso, con muchos textos vinculados a la noticia principal.

También es significativo el que estos textos cuentan con una presencia notable en portada y en páginas destacadas, y en un porcentaje muy amplio llevan fotografía o gráfico acompañando al texto.

Sobre los temas tratados, los más destacados son el hundimiento en sí, la contaminación provocada y la responsabilidad del capitán, muy por delante de otros temas que podrían aportar una mejor imagen de los marinos, como el rescate, sus esfuerzos por minimizar los daños una vez ocurrido el inicio del siniestro o la profesionalidad demostrada por el capitán.

Precisamente, el capitán y el buque son los protagonistas destacados de los textos, pero siempre desde un punto de vista negativo, sin que se señale en ningún momento el que el capitán haya podido no ser responsable del accidente y que gracias a él los daños han podido ser menores.

Esto me lleva a la conclusión de que el público de los medios de comunicación escritos normalmente no visualiza al sector marítimo salvo cuando ocurren catástrofes, lo que no ayuda precisamente a que la gente tenga una imagen normalizada (no digo ya buena) de la Marina Mercante y de su importancia en nuestra vida, puesto que las únicas informaciones que le llegan es de hundimientos, incendios, contaminación, etc.

Aunque en los días posteriores a la del accidente inicial los medios intentan complementar la información que han ido ofreciendo con artículos de

opinión, éstos son redactados por gente que no es experta en los temas de los que escribe, y además lo hacen de forma muy poco objetiva, sin ampliar los puntos de vista sobre lo ocurrido y sin aportar información válida, novedosa o relevante, limitándose a dar por buenas las informaciones publicadas los días previos sin cuestionarlas. Esto puede provocar en el lector la sensación de que el medio está informándole ampliamente sobre el hecho, con artículos escritos, en principio, por diferentes expertos. Pero, en realidad, el periódico no hace más que dar redundantemente la misma información, que en muchos casos es la proporcionada al medio por las autoridades (parte interesada), sin aportar más puntos de vista o un análisis más objetivo de los hechos, con el punto de vista de verdaderos técnicos en buques petroleros y en siniestros que pudieran dar a los lectores pistas sobre el porqué de algunas acciones realizadas por el capitán y la tripulación.

En el análisis podemos concluir, igualmente, que los textos que se publican en estos días aparecen bastante destacados en los medios analizados, con lo que los lectores asumen la importancia del hecho y reciben mucha información, pero esto no quiere decir que la información sea buena y objetiva, como he comentado antes.

También es de señalar al analizar el lenguaje utilizado en los medios, la gran presencia de verbos y adjetivos de carácter negativo al referirse a los armadores y a las tripulaciones, muy por encima de las palabras de carácter positivo. Esto unido a numerosos juicios de valor poco documentados emitidos por los periodistas son los datos analizados que más llevan a ratificar la hipótesis de la mala imagen que se desprende de la Marina Mercante tras leer los textos periodísticos sobre estos accidentes, pues creo que queda claro que el lector no recibe una información imparcial y neutra sobre estos protagonistas, sino que es conducido a pensar negativamente sobre ellos. A esto hay que sumar el gran porcentaje de textos publicados que dan una imagen negativa en relación a las que la ofrecen neutra o positiva, como se ve en los datos del análisis.

El análisis de los contenidos me lleva a concluir que los periodistas, en la mayoría de los casos, no tienen la formación necesaria para valorar las informaciones que les llegan desde diferentes fuentes, y las prisas les hacen publicar estas informaciones sin contrastarlas con otras fuentes y, lo que es peor, añadiendo sus propios juicios de valor la mayor parte de la veces erróneos. Además, abusan de los adjetivos de carácter negativo o de lugares comunes respecto al sector marítimo.

Por todo ello, la conclusión a la que he llegado tras el análisis de las fichas es que, tal y como se adelantaba en la hipótesis de trabajo, queda claro que en los medios de comunicación estudiados la imagen reflejada de la Marina Mercante en general, y de los profesionales de la mar, en particular, es bastante negativa, y es lo que se transmite a la opinión pública que se informa de los hechos a través de los medios de comunicación, básicamente.

Con todo esto, la información que llega al público no es completa y esto abunda en la poca formación en estos temas técnicos del público en general, que se queda con una imagen sesgada, negativa y que en muchos casos no responde a la realidad del mundo profesional de la Marina Mercante.

Además, la repetición de las hipótesis sobre las causas del siniestro que se da en los medios en los días posteriores a las noticias, hipótesis que ni siquiera han empezado a investigarse y que muchas veces son intoxicaciones de partes interesadas para desviar la atención sobre otras causas, provoca que en la opinión pública muchos años después quede afianzada la idea de que eso de lo que se hablaba fue realmente así. Esto lo vemos en comentarios de la gente y de los propios periodistas que años más tarde siguen diciendo que las causas del siniestro fueran ésas de las que se hablaba. Por ejemplo, este año 2012 a raíz del siniestro del crucero "Costa Concordia" hemos podido leer en artículos de prensa que el "Exxon Valdez" embarrancó porque su capitán estaba borracho, como se repitió entonces hasta la saciedad, pero de lo que fue absuelto en el juicio posterior. Una vez repetida una información varias veces por todos los medios, aunque luego se publique que no era cierta ya es muy difícil que el público cambie la percepción que tuvo inicialmente.

Resumiendo las conclusiones:

- Se publican pocas noticias sobre los marinos en los medios impresos españoles y cuando se publican suelen ser malas noticias, lo que provoca en sí mismo una mala imagen de los marinos.
- Las malas noticias se publican en su mayor parte en forma destacada en el periódico, lo que también colabora en potenciar esa mala imagen.
- Los temas negativos de los siniestros son a los que más atención se presta en los periódicos.
- Las palabras con componente negativo son las más usadas.
- El capitán y el buque suelen ser los principales protagonistas, pero normalmente de forma negativa.
- Los periodistas y colaboradores que escriben sobre estos temas no son buenos conocedores del sector y recurren demasiadas veces a lugares comunes y a ratificar las informaciones que están recibiendo de las fuentes oficiales.
- A menudo los periodistas dan sus propias opiniones al escribir sobre estas noticias, pero demasiadas veces esta opinión no está bien fundada en hechos objetivos.
- No se puede evitar que, debido a la propia legalidad vigente en materia anticontaminación que criminaliza con la ley en la mano a los capitanes de buques implicados en derrames sean o no culpables, los medios ayuden incluso sin quererlo a fomentar esa imagen negativa en el público general.
- Por tanto, la imagen pública de los marinos que se desprende de los medios generalistas españoles es negativa.

## **BIBLIOGRAFÍA.-**



## 14. BIBLIOGRAFÍA

Aboli, José Luis: "Escasez de marinos mercantes en el mercado laboral. Causas y consecuencias". Ponencia presentada en unas Jornadas sobre el futuro de la profesión marítima organizadas por ANAVE y BIMCO. Madrid. 28-11-2007.

Agraso, M.F.; Eirexas Santamaría, F. y Jiménez Aleixandre; "El Prestige en la prensa gallega en el 2002. Un análisis preliminar". Quark, Ciencia, medicina, comunicación y cultura 28-29, M.P. (2003). Accesible en:  
<http://www.prbb.org/quark/28-29/028044.htm>

Alba Fernández, Manuel: "El régimen jurídico privado del capitán del buque". Valencia: Ed. Tirant Lo Blanch, 2006. 733 p.

Alba Fernández, Manuel: "Poder de representación y responsabilidad civil del capitán del buque". Valencia: Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas. Vitoria-Gasteiz, 2000. 138 p.

Alemaný Yern, Marcos y Rodrigo de Larrucea, Jaime (Director): "La responsabilidad del capitán del buque tras la implantación del Código ISM", Trabajo para la obtención del título de Licenciatura, Facultad de Náutica de Barcelona, 2005.

Álvarez, J.J. (Dr) et al.: "Las lecciones jurídicas del caso Prestige. Prevención, gestión y sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos", Thomson Reuters. Pamplona, 2011. 246 p.

Andréu Abela, Jaime, "Las técnicas de análisis de contenidos. Una revisión actualizada", 2001. Accesible en:  
<http://public.centrodeestudiosandaluces.es/pdfs/S200103.pdf>

Arroyo Martínez, Ignacio, "Código de Comercio y Legislación Mercantil", 25ª Edición, Ed. Tecnos, Madrid, 2009, 1.616 páginas.

Asociación Española De La Marina Civil; Jornadas sobre la catástrofe del "Prestige" [en línea]. Jornadas organizadas por la Asociación Española de la Marina Civil, el Gobierno del Principado de Asturias y la Consejería de Xusticia, Seguridá Pública y Relaciones Exteriores de la Xunta de Galicia. Gijón: Asociación Española de la Marina Civil, 13 y 14 de febrero de 2004 [consulta: 29 de septiembre de 2005]. Disponible en web: <<http://www.marinacivil.com/prestige/conclusiones3.asp>>.

Asociación Vizcaina de Capitanes de la Marina Mercante; Revista "Recalada", varios números. Bilbao.

Baeza Baeza, José M<sup>a</sup> y Berenguer I Comas, Lluís (Director); "Responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos. Trabajo para la obtención del título de Licenciatura". Facultad de Náutica de Barcelona, 1993.

Bardin, L., "Análisis de contenido". Akal. 1996. 2<sup>a</sup> Ed.

Baquerín de Riccitelli María Teresa, "Cerca o lejos de Internet". EDUCA Buenos Aires, Abril del 2007. Pág. 25-26

Borrás Carnero, Gonzalo: "Mareas negras", CETMAR. Vigo, 2003. Accesible en: [http://www.cetmar.org/documentacion/mareas\\_negras.htm](http://www.cetmar.org/documentacion/mareas_negras.htm)

British Broadcasting Corporation (BBC), Editorial Guidelines. (On-line) Disponible en: <http://www.bbc.co.uk/editorialguidelines/page/guidelines-impairity-principles/>

Cahill, Richard A.: "Disasters at sea. Titanic to Exxon Valdez". American Merchant Marine Foundation, 1990, 274 p.

Carlier, Manuel: "¿Cómo fomentar más vocaciones marítimas en los jóvenes europeos? Problemática, consecuencias y posibles soluciones a la actual escasez de jóvenes profesionales". Ponencia presentada en Madrid en unas Jornadas sobre el futuro de la profesión marítima organizadas por ANAVE y BIMCO. Madrid. 28-11-2007.



Carlier, Manuel: "Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia: prioridad de las instituciones de la Unión Europea", Revista "Marina Civil" nº 69.

Colectivo de Marineros del Sindicato Libre de la Marina Mercante-CC.OO.: "Aegean Sea, la verdad de una catástrofe repetida". Muros: Ed. Toxosoutos, 1994. 208 p.

Comisión Europea; "En pleno combate por una mayor seguridad en el mar: evolución de la situación desde el accidente del Prestige" [en línea]. Memorandum. Bruselas: Dirección General de Energía y Transportes, 21 de octubre de 2003 [consulta: 29 de septiembre de 2005]. Disponible en Web: <[http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/doc/prestige/2003\\_10\\_21\\_memo\\_es.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/doc/prestige/2003_10_21_memo_es.pdf)>.

Comunicación de la Comisión Europea sobre estrategia de transporte marítimo 2009-2018 - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, resumen elaborado por ANAVE, febrero de 2009.

Coslada Díaz, Carlos. "Los medios de comunicación como generaciones de imagen corporativa: los públicos internos." Comunicación y sociedad. 2002, vol. XV, núm.2, p.95-113.

Costa, J., "la imagen de la empresa", Ibérico Europea de Ediciones, Madrid, 1977.

Cuesta, Ubaldo. "Psicología Social de la Comunicación", Ed. Cátedra, Madrid, 2000, 221 pp.

Del Corte, J. "Criminalización de los marinos en los accidentes". Ponencia presentada en el 1er Congreso de Accidentes Marítimos, Bilbao. Abril 2012.

Delgado Truyols, Álvaro, "La prensa y los juicios paralelos", Blog "¿Hay derecho?", 27 noviembre de 2011, accesible en <http://hayderecho.com/2011/11/27/la-prensa-y-los-juicios-paralelos/>.

Diezhandino Nieto, María Pilar, "Especialización y periodismo de servicio" en ESTEVE, Francisco (coord.) "Estudios sobre información periodística especializada", Fundación San Pablo-CEU, Valencia, 1997.

Elías, Carlos. "Ampliación del modelo comunicacional de Jakobson como fórmula para acercar el mensaje experto al periodístico: la figura del emisor secundario." *Comunicación y sociedad*. 2002, vol. XV, núm.2, p.29-54.

Estudio de necesidades formativas del sector marítimo vasco, Foro Marítimo Vasco, abril 2008.

Fernández del Moral, Javier y Esteve Ramírez, Francisco, "Fundamentos de la información periodística especializada", Ed. Síntesis, Madrid, 1993. 200 pp.

Fromm, Erich: "El miedo a la libertad", Ed. Paidós . Barcelona, 2006. 313 pp.

Gabaldón García, José Luis y Ruiz Soroa, José María: "Manual de Derecho de la Navegación Marítima", 3ª ed., Marcial Pons, Barcelona-Madrid, 2006. 960 pp.

García Mira, "Aspectos psicosociales y sociopolíticos en torno al desastre del Prestige". *Ciclos, Cuadernos de Comunicación, Interpretación y Educación Ambiental*, 15, 26-30 R. (2004).

García Sanz, Arcadio, "Llibre del Consolat de Mar". Nueva enciclopedia jurídica, Seix, Barcelona, 1986, T. XV.

Garmendia Arruabarrena, José, "Cádiz, los vascos y la Carrera de Indias", Euskomedia, 1990. Accesible en <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/vasconia/vas13/13011231.pdf>

Garzón, A. y Seoane, J., "La memoria del procesamiento de información" en Delclaux y Seoane (eds.), "Psicología cognitiva y procesamiento de la información", Ed. Pirámide, Madrid, 1982.

González Laxe, Fernando, "Lecciones de economía marítima", Netbiblo, A Coruña, 2001, 248 pp.

Hooke, Norman, "Maritime Casualties" 1963-1996, 2ª edición. Ed. LLP. Londres, 1997.

IEO (2003): "El IEO y el Prestige", ([www.ieo.es/prestige.htm](http://www.ieo.es/prestige.htm)), Instituto Español de Oceanografía.

Informe sobre el empleo marítimo. Dirección general de la marina mercante, Ministerio de Fomento, septiembre de 2005

International Maritime Organization, IMO, (2008). GO TO SEA! A campaign to attract entrants to the shipping industry, In association with ILO BIMCO, ICS/ISF, INTERCARGO, INTERTANKO, ITF. (On-line) Disponible en: <http://www.imo.org/ourwork/humanelement/gotosea/Pages/Default.aspx>

International Maritime Organization, IMO, 2012. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. (On-line) Disponible en: <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>

Jar Torre, Luis, "Con toda la mar detrás", REVISTA GENERAL DE MARINA, junio de 2003. Accesible en: [http://www.grijalvo.com/Batracius/Batracius\\_Prestige\\_Con\\_toda\\_la\\_mar\\_detras.htm](http://www.grijalvo.com/Batracius/Batracius_Prestige_Con_toda_la_mar_detras.htm)

Jar Torre, Luis, "Hablando en serio", Suplemento CONTRASTES de EL IDEAL GALLEGO, noviembre de 2003. Accesible en: [http://www.grijalvo.com/Jar/Prestige\\_dos.htm](http://www.grijalvo.com/Jar/Prestige_dos.htm)

Jar Torre, Luis, "El Hundimiento del Mar Egeo", REVISTA GENERAL DE MARINA, junio de 2004.

Jiménez Burillo, Florencio, "Psicología social", UNED, 1981, 384 pp.

Krippendorff; K. "Metodología del análisis de contenido. Teoría y práctica", Barcelona, Paidós, 1990.

Latorre Latorre, V., "Función jurisdiccional y juicios paralelos", Ed. Civitas, Madrid, 2002.

León Arias, Àlex; Zamora Terrés, Juan.; Serie Prestige: ISM Code [en línea]. Barcelona: UPC, febrero 2003 [consulta: 22 de julio de 2005]. Disponible en Web: <[http://www.upc.es/celsem/down/prestige\\_ism.pdf](http://www.upc.es/celsem/down/prestige_ism.pdf)>.

Lippman, Walter, "La opinión pública", Ed. Cuadernos de Langre, Madrid, 2003, 336 pp.

Losada Díaz, José Carlos. "Los medios de comunicación como generadores de imagen corporativa: los públicos internos", Comunicación y Sociedad, Vol. XV, núm. 2, 2002, p. 95-113.

Lucas Marín, Antonio, "La comunicación en la empresa y en las organizaciones", Ed. Bosch, Barcelona, 1997.

Marcovitz, E., "Fatigue on board ships". Lisboa, 1994, citado por Rodríguez-Martos, en Op. Cit., pág. 135.

Marina Mercante y Transporte Marítimo 2011-2012, ANAVE, julio de 2012.

Martini, Stella, "Periodismo, noticia y noticiabilidad", Ed. Norma, Buenos Aires, 2000.

Martínez, Felipe: "El Sector del Transporte Marítimo", Dirección General de la Marina Mercante, noviembre de 2006.

Martínez-Salanova Sánchez, E.: "El periódico como estrategia globalizadora". Jornadas andaluzas de cine, radio y televisión. Almería, noviembre de 1989

Memoria sobre la importancia del sector marítimo en la economía del País Vasco, años 2006-2007, desarrollo y perspectivas, Bizilan, febrero 2008.

Meyers, W., "Los creadores de imagen", Ed. Planeta, Barcelona, 1987

Monzón, Cándido, "Opinión e imagen pública, una sociedad bajo control", Revista Palabra-Clave, Universidad de la Sabana, Bogotá, número 4, febrero 2004, pp. 9-25.

Montalvo Abiol, Juan Carlos, "Los juicios paralelos en el proceso penal: ¿Anomalía democrática o mal necesario?", Universitas. Revista de Filosofía, Derecho y Política, nº 16, julio 2012, pp. 105-125.

Noelle-Neumann, E., "La espiral del silencio", Ed. Paidós, Barcelona, 1995.

Pazos, Lino J.: "Naufragios. Costa NW (1900/2002)", Ed. Damaré. Pontevedra, 2003.

Pérez-Reverte, Arturo.: "Esos barcos criminales, etcétera", Revista El Semanal, 18 marzo 2007. Disponible en:

<http://www.perezreverte.com/articulo/patentes-corso/138/esos-barcos-criminales-etcetera/>

Petit, Carlos, voz "Ordenanzas de Bilbao", Nueva Enciclopedia Jurídica, Seix, Barcelona, 1986, T. XVIII.

Pinto, M. y Gálvez, C., "Análisis documental de contenido", Ed. Síntesis, Madrid, 1996.

Pulido Begines, José Luis: "Instituciones de Derecho de la Navegación marítima", 1ª ed., Tecnos, Madrid, 2009. 712 pp.

Ramírez de la Piscina, Txema. "Realidad y utopía de la especialización". En ZER. Bilbao. Universidad del País Vasco", 1999, Nº 6.

Rodrigo de Larrucea, J. "Trato justo a los marinos en la investigación de accidentes marítimos". Ponencia presentada en el 1er Congreso de Accidentes Marítimos. Bilbao. Abril 2012.

Rodríguez-Martos, Ricardo, "El buque mercante. Un análisis sociológico", Edicions Universitat Politècnica de Catalunya, 2ª Edición, 2006, 221 páginas.

Ruíz Soroa, José María; "Manual de Derecho Marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar", Bilbao: Instituto Vasco de Administración, 1990. Pág. 156.

Sagan, Carl. "El mundo y sus demonios". Editorial Planeta. Barcelona, 1997.

Salazar López, Alfredo: "Banderas de Conveniencia y el Medio ambiente", Publicado en Internet en Revista de Estudios Marítimos y Sociales, México, Septiembre 2009. Disponible en Web:

<http://estudiosmaritimos.wordpress.com/2009/09/12/banderas-de-conveniencia-y-el-medio-ambiente/>

Sinclair Oubre, Fr., "What Are Your Options When You Don't Get the Basketball Scholarship?", 2008, accessible en:

<http://www.uscg.mil/proceedings/fall2008/articles/58%20BASKETBALL.PDF>

Sotelo, Carlos, "Introducción a la comunicación institucional", Ed. Ariel, Barcelona, 2001.

Stoetzel, Jean., "Teoría de las opiniones", Universidad Central de Venezuela", Caracas, 1972.

Sulpice, G. (2011). "Study on EU seafarers employment. Final Report. Directorate- General for mobility and transport, European Commission". (Online) Accesible en: <http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

Sindicato Libre de la Marina Mercante: "Urquiola, la verdad de una catástrofe". Copyright de Zamora, Juan; Lozano, Javier; Alonso, alfonso. 2ª Ed. Barcelona: Ed. Avance, 1976. 128 pp.

Villafañe, J., "La imagen positiva", Ed. Pirámide, Madrid, 1993.

VV.AA. "Economía del sector marítimo", Instituto Marítimo Español. Madrid. 2009. 1.216 páginas.

VV. AA.: "Marina Mercante: Situación actual y perspectivas de futuro. Estudio de necesidades". Nº EXP: C20020462, CC.OO. Federación de Comunicación y Transporte, Sector del Mar

VV.AA.: "Times Atlas of the Oceans", Times Books, Ltd., Londres, 1983.

Wolf, M.: "Los efectos sociales de los media", Barcelona, Paidós, 1994.

Wolton, Dominique, "Sobrevivir a Internet", Ed. Gedisa, Barcelona, 2000. 160 pp.

Wolton, Dominique: "Sobre la comunicación", Madrid, Acento ediciones. 1999. 394 pp.

Zamora, Juan: "La desgracia del Prestige", Editado por la Plataforma Nunca Mais de Catalunya. Barcelona, 2003. Accesible en:  
[http://marenostrium.org/ecologia/medio\\_ambiente/prestige/desgracia.htm](http://marenostrium.org/ecologia/medio_ambiente/prestige/desgracia.htm)