

1. EL MARO.

La mar estaba en calma, la visibilidad era buena y el barco no tenía ninguna avería. Sin embargo, el mercante Maro terminó en las rocas de la cala Turulla de Jaizkibel.

Un año después, la investigación sigue en curso. Las autoridades marítimas, no tienen ninguna duda de que aquella noche los oficiales del barco desatendieron la vigilancia en la navegación.

Del barco ya no queda nada en las rocas. La retirada fue trabajosa, pero la rehabilitación ha sido modélica. Los trabajos de salvamento de la tripulación, limpieza del entorno recuperación de la zona y extracción del barco han costado unos 600.000 €

Incluso han replantado la hierba que desapareció de la ladera del monte debido al ir y venir de los camiones. El Maro encalló sobre la medianoche del 7 de marzo cuando se dirigía al Puerto de Pasaia. En las horas posteriores al siniestro, los intentos por reflotar el buque resultaron infructuosos. De esta manera, le mercante, de 96m de eslora y con 54 toneladas de gasoil en sus tanques, quedó a merced de un fortísimo temporal que hizo añicos el barco.

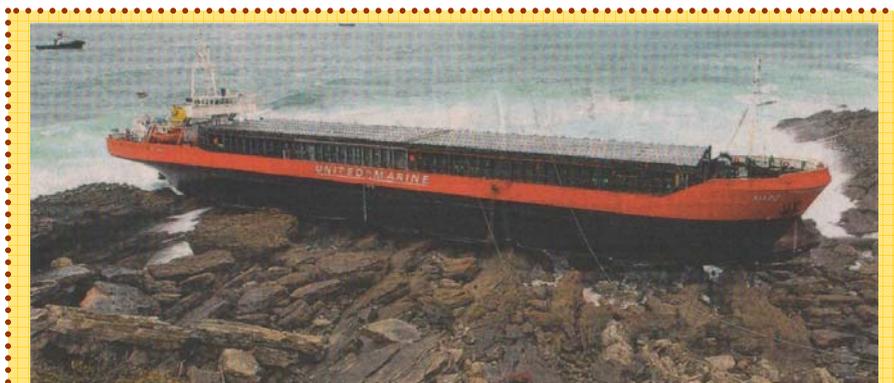


FOTO 10. El “MARO” encallado en Punta Turulla –Hondarribia-

Todo induce a pensar de que hubo cuando menos una dejación de funciones por parte de los mandos del barco, con su capitán al frente. Ningún tripulante se percató de la proximidad de las rocas, lo que induce a pensar de que en el puente del mando no había nadie, o sino hubiesen tirado el ancla. Cuando sólo ésta medida hubiera bastado para impedir el accidente. Es de recordar que la mar se encontraba en buenas condiciones, aquella noche soplaban viento del suroeste y la visibilidad era buena.

2. EN DOÑANA, DE NUEVO.

Se produjo un vertido en una línea submarina de la Refinería La Rábida de Cepsa, en Huelva, mientras un petrolero descargaba en la monoboya, ronda las 30

toneladas. Según Bago, pese a que se detectó una mancha de dos kilómetros de longitud y 1,5 de ancho que posteriormente se dividió en dos.

En la zona estaban operando dos embarcaciones de salvamento y el remolcador Miguel Cervantes para luego recogerlo. Mientras unos quitaban hierro al asunto, los grupos conservacionistas WWF, Ecologistas en Acción y SEO/Birdlife alertaron de una catástrofe ambiental en las costas.

Con el visto bueno del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino a la ampliación de la Refinería de la Rábida en Huelva, aumenta el riesgo de marea negra en la zona, uno de los paraísos marinos identificados en las costas nacionales, según los ecologistas.

El dispositivo desplegado tras el vertido en la refinería de CEPSA en Huelva detectó la presencia de hidrocarburo en unas 10 millas de la costa onubense, así como en parte del litoral de la provincia de Cádiz, entre las zonas de Bajo de Guía y Playa de Poniente. La Junta de Andalucía informó de que la recogida tiene que realizarse a mano por el pequeño tamaño de los restos, que siguen sin suponer riesgo para el baño ni para las personas que están en la playa.

Alrededor de 250 personas trabajaron en la retirada de restos de hidrocarburo de las costas onubenses y gaditana en una franja de 14 kilómetros en el entorno del Parque Doñana. Ya se han recogido cerca de 60.000 kilos de arena mezclada con combustible. Los operarios de Cepsa, continuarán trabajando en la zona a mano hasta que “se cercioren de que no queda nada y no aparezca ningún nuevo resto”.

3. EL MARO, TODAVÍA CON NOSOTROS.

El 6 de marzo de 2008, El Maro de encalló entre Hondarribia y punta Turulla y dejó toneladas de chatarra.

La labor fue muy complicada y después de 165 días limpiando los acantilados, los empleados pudieron regresar a casa creyendo que el trabajo estaba terminado.

Pero solo era la primera fase de la remoción de los restos. Todavía quedaban unas toneladas de chatarra bajo el mar.

3.1. Pieza a pieza.

Como dice el capitán del Puerto de Pasajes, no se sabe con exactitud donde embarrancó el barco, ya que en su momento se advirtió usar un método rudimentario para evitar el menor impacto ambiental posible en el medio, es decir, en los acantilados.

La chatarra fue retirada con la ayuda de un cable de 30 milímetros enganchado a 2 excavadoras situadas a 30 metros de altura.

A pesar de todo el trabajo realizado, todavía quedan huellas invisibles del accidente del Maro.

En verano de 2009, empezaron con la segunda fase.

3.2. Bajo el agua.

Los submarinistas deben localizar las piezas cortadas soldadas e izarlas mediante una embarcación especial para luego llevarlas a puerto, no es una tarea fácil porque las piezas hundidas tienen un tamaño considerable.

También, el Maro se fracturó en 3 secciones, derramando 54 toneladas de gasoil y 2,6 de aceite.

3.3. Negligencia.

Había indicios suficientes para que se hubiera cometido una infracción.

Al principio se habló de un fallo mecánico o un brusco choque con otro pesquero.

El expediente de que hubiera sido una negligencia se abrió cuando se mostraron circunstancias de que había sido un fallo humano.

Se entiende por tanto de que fue una negligencia en la guardia de navegación, que esto considera una infracción muy grave hacia la seguridad marítima. Este tipo de multas pueden llegar a 901.518,16 €