

Inspectores de Algeciras revisan barcos españoles en Gibraltar



Otro de los asuntos relacionados con Gibraltar que causa sorpresa es la constante reparación de barcos españoles que se vienen realizando en los astilleros del Peñón Cammel Laird. Según el acuerdo de apertura de la Verja, tras la llegada de la UCD al poder, este tipo de actos quedó absolutamente prohibido, sin que hasta el momento se hayan promulgado nuevas normas al respecto, al menos de forma oficial y apoyadas en el debate parlamentario.

Semana tras semana, muchas compañías españolas vienen utilizando estos astilleros gibraltareños para realizar las reparaciones de sus barcos. También los usan, lo que todavía es peor, para las obligatorias revisiones en seco que deben de pasar los buques, dependiendo de su tipo, eslora y actividad. Pero lo más sorprendente de esta situación es que los inspectores de buques de Algeciras se desplazan hasta los astilleros gibraltareños para realizar tales revisiones, violando el artículo 39 del Reglamento de Inspección de Buques, que determina las excepciones en las cuales un buque español puede ser revisado en el extranjero: accidente, o que su ruta esté alejada de España.

Las competencias oficiales de los técnicos españoles en ingeniería naval sólo pueden ejercerse dentro de España, o en las aguas territoriales del país, nunca en países extranjeros, colonias u otros lugares que están fuera del territorio nacional. Y cuando se hacen sobre un barco accidentado o que le caduca un certificado cuando tiene el rumbo puesto hacia España, se encarga ese certificado provisional a una sociedad de clasificación, que luego ratifica un inspector español.

Que estas inspecciones se hacen en Gibraltar está acreditado en los muchos barcos que las pasaron mientras estaban en la grada de los astilleros de Gibraltar, y que constan en sus listas MN de barcos reparados, que, lógicamente, coinciden con la fecha de las inspecciones. Periodos de tiempo en los que los buques estaban en seco, y por lo tanto, era a todas luces imposible que dichos actos administrativos pudiesen realizarse en otro lugar que no haya sido las gradas de varada de los astilleros gibraltareños. Una operación de este tipo en el Peñón cuesta como mínimo un 20% menos, ya que no se aplica de forma inmediata el IVA, ni otros impuestos societarios que, por el contrario asumen en sus facturas el resto de astilleros europeos. Y como las reparaciones navales se mueven en el mundo de las ocho cifras, el ahorro suele ser impresionante.

Mientras esto sucede con toda impunidad, el astillero sanroqueño de Cernaual tiene dificultades para tener su pontón ocupado. Una industria nacional que da muchos puestos de trabajo directos e indirectos a los muchos y buenos especialistas que hay en la comarca.

Además de incumplir con una normativa incierta, secreta y a todas luces arbitraria, los barcos que reparan en Gibraltar incumplen las normas administrativas nacionales, pues las revisiones pasadas por los inspectores en el extranjero son irregulares, y por lo tanto no son válidas a los efectos y exigencias españolas, que obligan a que se realicen en España, salvo las excepciones mencionadas, que no vienen al caso.

Barcos de la antigua empresa pública Trasmediterránea han venido ocupando esas mismas gradas en muchas ocasiones, así como otras compañías de bandera nacional, o abanderadas de conveniencia, pero cuyos armadores tienen sus oficinas en España, y por lo tanto

han de cumplir nuestra normativa.

Tres de los barcos que aparecen en estas fotografías de hace unos días pertenecen a dos compañías nacionales. El primero, el Patricia del Mar, es propiedad de la Naviera Iscomar de Palma de Mallorca, del grupo Contenemar. Fue construido en 1976 y se dedica al transporte de vehículos y pasaje entre las islas y la Península desde el año 2002, en que fue comprado a la naviera Eurolandia, que lo tenía abanderado en Portugal. Los alemanes de la Germanischer Lloyd lo suspendieron de clase el 31 de enero del 2004 por "no cumplir con las recomendaciones asignadas a su clase".

El otro barco, el Berceo, pertenece a la naviera vasca Gasnaval, que aparece pintado en su banda de estribor, aunque sus gestores actuales sean los daneses Lauritzen Kosan, que lo han abanderado en la Isla de Man el 19 de mayo del 2005.

Y aunque hay barcos como el Bécquer que siguen apareciendo en las páginas de Gasnaval, la permisividad de las leyes que se aplican al transporte marítimo les permiten crear estos maremágnams, que imposibilitan seguir sus pistas en el hipotético caso de que produjesen daños y tuvieran que pagar cuantiosas indemnizaciones.

acciona trasmediterránea

Una llamativa imagen pudo captarse hace menos de una semana en la colonia británica de Gibraltar: Un barco de Acciona, actual propietaria de la compañía Trasmediterránea, zarpaba de un dique del astillero civil del Peñón rumbo al puerto español de La Línea de la Concepción, informa Mauricio Navascués.

Y es extraño por el simple hecho de que una gran empresa española recurra a los astilleros de Gibraltar para reparar un buque que bien podría haber dado carga de trabajo a los españoles, por ejemplo en Crinavis o la Bahía de Cádiz. Durante algo más de un mes ha estado en dique seco el catamarán de alta velocidad Millenium, que junto al Alborán y Millenium II completan esta parte de la flota de Acciona, antigua Trasmediterránea.

"Alguno podemos repararlo en Gibraltar", argumentan desde Acciona. Así es la versión oficial, que contradice por completo las palabras de un responsable del astillero gibraltareño. Estas fuentes aseguran que al cabo del año no son pocas las ocasiones en las que un buque de Trasmediterránea es reparado allí. Acciona afirma que lo normal es llevar sus barcos a Barcelona, Sevilla o Cádiz, y que seguramente el nivel de ocupación de estos astilleros ha provocado que se recurra al de la colonia británica. El Millenium tiene previsto terminar sus trabajos de puesta a punto para comenzar a prestar servicio con el conocido logotipo de Acciona.

Según fuentes del astillero de Gibraltar, en principio se esperaba que el primer destino del catamarán de alta velocidad fuese Algeciras, donde comenzaría el arreglo de su interior, ya que los operarios de la colonia no han entrado en estas tareas. El astillero gibraltareño de Cammel Laird, tiene en plantilla a unos 120 operarios y actualmente trata de ampliar el número de puestos de trabajo. Para ciertas tareas, como pintura o tareas subacuáticas, deben recurrir a empresas del otro lado de la Verja.