

# Los vivos, los muertos y los marinos mercantes

POR JAVIER SÁNCHEZ-BEASKOETXEA (\*)

**D**ICEN que fue Anacarsis, filósofo escita del siglo VI a.C., quien dijo que existen tres tipos de personas: los vivos, los muertos y los marinos. Anacarsis se refería a que, en aquellos tiempos, cuando los marinos se hacían a la mar en sus frágiles barcos nadie sabía si estaban vivos o muertos hasta que regresaban de su viaje. Hoy en día los buques están continuamente conectados con tierra y no hay problema en saber si están bien sus tripulantes, pero en el fondo la frase de Anacarsis sigue siendo válida ya que casi nadie se acuerda de los marinos mientras no haya un naufragio digno de figurar en las portadas de los periódicos.

La marina mercante transporta a lo largo y ancho de nuestro mundo casi el 90% de las mercancías que se venden y compran. Sin el transporte marítimo la economía mundial sería un caos y nuestra forma de vida sería inviable. Además, no hay que olvidar tampoco la contribución del sector marítimo a la reducción de la contaminación que el transporte provoca. Las llamadas *autopistas del mar* sacan de las carreteras miles de camiones y los buques modernos son cada vez más eficientes y más limpios.

Dentro de esta cadena logística del transporte mundial de mercancías, los tripulantes de los buques, y en especial los oficiales, juegan un papel clave para que todo funcione a la perfección y para que los barcos lleguen a sus destinos sin mayores problemas. Un capitán de la marina mercante es una persona altamente cualificada con una carrera universitaria y con 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 personas de procedencia 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 toda esta 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.

Tradicionalmente, la imagen pública de los marinos ha sido buena. Incluso en la literatura universal grandes escritores han plasmado magistralmente la vida en la mar, como Herman Melville, Jack London, Pío Baroja, Robert L. Stevenson, Joseph Conrad y otros. Pero, ¿qué ocurre últimamente? ¿Por qué no se habla de los marinos mercantes salvo para echarles la culpa de cualquier accidente marítimo y de toda la contaminación que producen? ¿Por qué se quejan los marinos actuales de que su imagen es mala? ¿Por qué ante el descenso de estudiantes de la carrera de Náutica los responsables internacionales apuntan a esta mala imagen como una de las causas de este problema?

A finales del pasado mes de abril se celebró en Bilbao el I Congreso de Grandes Accidentes Marítimos. Entre las ponencias que se presentaron no faltaron las que abordaron el tema de la criminalización de las tripulaciones y el trato justo a los marinos en el caso de siniestros marítimos (*Criminalización de los marinos en los accidentes*, Javier del Corte López, Abogado Maritimista de Garrigues, y *El trato justo a la gente del mar en la investigación de accidentes marítimos* de Jaime Rodrigo de Larrucea, presidente de la sección de Derecho Marítimo del Colegio de Abogados de Barcelona). Igualmente, el autor de este artículo presentó un adelanto del estudio que está realizando para su tesis doctoral en Periodismo sobre *La imagen de los capitanes de petroleros en caso de naufragio en los medios impresos españoles*.

En estas ponencias quedó constancia de que la queja tradicional de los marinos de que no se les trata con justicia tiene una base cierta. La legislación internacional provoca que en el caso de vertido en un petrolero el capitán sea imputado independientemente de que la culpa del accidente sea suya o no. Y esto hace que en los medios la imagen que queda es la de un



**En un buque, el que tiene la responsabilidad es el capitán, y lo más fácil es echarle la culpa de entrada, aunque más tarde se demuestre que no fue el culpable, o no el único culpable**

capitán detenido como si con eso ya se hubieran aclarado todas las responsabilidades en el accidente.

Es comprensible que los periodistas que se encargan de redactar las noticias no sepan de todo y también es comprensible que los medios no puedan tener un especialista en cada tema. Pero esto en sí mismo no tiene por qué ser un inconveniente para que el resultado final del artículo o del reportaje sea bueno. Una de las máximas que debe regir la buena praxis profesional de cualquier periodista debe ser la de comprobar la veracidad de las noticias que le

llegan y la de contrastar la información en el caso de que el periodista no se sienta seguro ante lo que escribe. Aquí es donde se ve la profesionalidad de los redactores.

Ante un siniestro marítimo importante, y todos los accidentes en los que está involucrado un petrolero cargado lo son, la avalancha de información que llega a los medios es inmensa, y no siempre responde a la verdad. Muchas de las informaciones son inexactas por las prisas y por la confusión posterior al naufragio. Pero otras son inexactas porque hay muchos intereses en juego y mucha gente interesada en echar las culpas a otros. Y en un buque, no lo olvidemos, el que tiene la responsabilidad es el capitán, y lo más fácil es echarle la culpa de entrada, aunque más tarde se demuestre que no fue el culpable, o al menos no el único culpable.

Hace ahora seis meses hemos visto el naufragio de un ya tristemente célebre crucero italiano. Parece casi seguro que el accidente se debió a un error humano en la navegación, pero tengo ganas de leer el informe definitivo del accidente (que seguramente no saldrá hasta dentro de varios meses) y comprobar qué informaciones eran ciertas y cuáles no de todo lo que hemos leído.

En 1989, el petrolero *Exxon Valdez* embarrancó en Alaska. A raíz del accidente del *Costa Concordia* se ha vuelto a leer en la prensa que la causa del accidente del *Exxon Valdez* fue que su capitán estaba bebido. Eso es lo que se dijo en todos los medios. Nadie escribió que en el juicio salió absuelto de esas acusaciones y que una de las causas del accidente fue la fatiga de la tripulación por un exceso de trabajo en los buques de Exxon. Por cierto, el responsable de difundir la supuesta alcoholemia del capitán fue el jefe de personal de Exxon. Ningún periodista se extrañó, según parece, de que el responsable de contratar como capitán de uno de sus buques a esta persona luego fuera a la prensa diciendo que era un borracho. Algo no funcionó bien en los medios y será difícil borrar ese estigma en el capitán Joseph Hazelwood.

En los próximos meses esperamos que se termine por fin el proceso judicial del hundimiento del *Prestige*, un caso paradigmático en el tratamiento que se le dio en los medios. Será interesante comparar las conclusiones de lo que pasó esos días con lo que se publicó. Esperemos que esto vaya cambiando y que se normalice el trato a los profesionales de la mar, que no solo están vivos sino que son una pieza clave en nuestra vida.

★ Piloto de la Marina Mercante, periodista y profesor de la ETS de Náutica de la UPV-EHU