



Buques desatendidos por sus propietarios son declarados en abandono por significar peligro para la navegación y el medio ambiente. **Autor:** Archivo de JR **Publicado:** 21/09/2017 | 05:50 pm

¿Barquitos de papel?

Buques desatendidos por sus propietarios, armadores o navieros, fondeados en zonas del archipiélago cubano y que representan peligro real o potencial para la navegación y el medio ambiente, son declarados en abandono

Publicado: Martes 10 junio 2014 | 10:17:37 PM

Publicado por: René Tamayo León

Al menos siete buques comerciales extranjeros fueron declarados en los últimos meses en estado de abandono, ingresados al patrimonio del Estado cubano y destinados en su mayoría a chatarra, al amparo de la Ley No. 115 De la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre, aprobada por la Asamblea Nacional del Poder Popular en julio de 2013.

Entre los navíos enviados a desguace —al menos así lo entiende este redactor, pues la autoridad encargada les dio como destino final más útil la Unión de Empresas de Recuperación de Materias Primas— está el tanquero panameño Aqua Norteño, atracado en la banda sur del espigón No. 2 del Puerto de Nicaro desde el 1ro. de noviembre de 2001.

Igual suerte correrán el pesquero Victoria Express, de Tanzania, en el muelle número 3 de Carúpano, Puerto Padre, desde el 7 de agosto de 2012; y los cargueros togoleses Karim Star —fondeado en el Bajo del Linar, Bahía Honda, desde el 3 de noviembre de 2009—, y Amir, en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Nuevitas desde el 9 de diciembre de 2007.

Lo mismo les ocurrirá al Tío Tavo, de bandera cambodiana, y al panameño Ragam, ambos situados en el Bajo del Linar, uno desde el 29 de abril de 2009 y el otro desde el 24 de mayo de 2008, pues esta zona de Bahía Honda tradicionalmente se ha utilizado para ubicar buques con problemas técnicos, entre otros.

El tanquero Nuristef H., en tanto, fue asignado a Almacenes Universales S.A. La nave permanece fondeada en el atraque número 7 del muelle Osvaldo Padrón, del Puerto de Mariel, desde septiembre de 2010.

Sin operaciones comerciales y sin dotación mínima de seguridad, su estado físico deja mucho que desear, según consta en la Resolución No. 92 de 2014 del Mitrans, la que

dio curso legal a su declaración administrativa de abandono y su ingreso al patrimonio del Estado cubano (en Gaceta Oficial de la República No. 14 ordinaria, 7 de abril de 2014).

El armador del buque «adeuda a la Sucursal de Servicios Portuarios del Mariel 149 010 pesos convertibles y 12 852.88 pesos por derecho de atraque, suministro de fuerza de trabajo, venta de oxígeno y acetileno y suministro de agua y alimentos».

Como el Nuristef H., los otros seis barcos tienen su historia. Las resoluciones individuales del Mitrans que dictan sobre esta declaración de abandono e ingreso al patrimonio cubano señalan que todos se han mantenido durante años «sin operaciones comerciales y sin dotación mínima de seguridad».

A pesar de las notificaciones correspondientes; tampoco los propietarios, armadores, navieros y administradores han realizado alguna «acción que demuestre el interés por continuar» explotándolos náutica y comercialmente, ni se han «personado por sí o por medio de representante legal para eliminar a su costa la causal de abandono».

Hay más. Según consta en la resolución ministerial sobre el Karim Star, el Departamento Nacional de Capitanías de Puerto de la República de Cuba envió el 20 de diciembre de 2013 vía correo electrónico, notificación al Director de Asuntos Marítimos de la República de Togo sobre la situación del navío.

En la misma se apercibe «que en un término de 20 días naturales debía personarse el propietario del buque ante la Capitanía del Puerto de Mariel por sí o mediante apoderado o representante legal y eliminar a su costa la causal de abandono, y de no hacerlo se daría curso al proceso administrativo a los fines de la Declaración Administrativa de Abandono por la Autoridad Marítima Nacional». Nadie reclamó.

En el expediente de abandono del Tío Tavo no se refleja monto alguno de deudas; no

obstante «el 17 de julio de 2006 se firmó un Acta de Cesión de Créditos Marítimos por la entidad Antillana de Salvamento y Consignataria Mambisa, a favor de esta última», y el día 20 de julio de 2006 se promovió un proceso de embargo preventivo sobre el buque por esta entidad.

Con el pesquero Victoria Express ocurre lo mismo. No «se refleja monto alguno de deudas; no obstante el Capitán de la embarcación, en declaración jurada ante la Capitanía del Puerto, reconoció la deuda del medio naval» con entidades cubanas «por la asistencia, remolque, estadía en puerto y el servicio de protección».

Igual para el Ragam, el «expediente de abandono no refleja monto alguno de deudas. No obstante, el 29 de noviembre de 2007 se presentó una demanda ante la Sala de lo Económico del Tribunal Provincial Popular de Ciudad de La Habana, en un proceso ordinario de cobro de pesos promovido por la Empresa Consignataria Mambisa» contra su armador.

En noviembre de 2009, otra decisión legal sobre el Ragam declaró la imposibilidad de notificar la demanda al armador, porque no estaba domiciliado en la dirección puesta en papeles y porque no pudo encontrarse una nueva, por lo que se dispuso no continuar el proceso y darlo por concluido.

Decisiones de Ley

Los dictámenes de abandono, ingreso al patrimonio del Estado cubano y el destino final para cada buque, fueron formulados por el titular del Ministerio del Transporte en base a la [Ley No. 115 De la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre](#), aprobada por la Asamblea Nacional del Poder Popular en julio de 2013, durante el Primer período ordinario de sesiones la VIII Legislatura.

Fruto de varios lustros de trabajo, sus antecedentes datan del Código de Comercio de

1886, contenido en el Real Decreto español del 28 de enero de ese año, y normas de 1930 y 1950 —ahora actualizadas o derogadas—, así como decretos de 1977 y 1995, ratificados en la normativa.

La presentación de la Ley para su discusión en el Parlamento estuvo a cargo del ministro de Transporte, César Ignacio Arocha, quien —al informar en específico sobre este tema— expuso que existían unos ocho grandes barcos y más de 250 otras embarcaciones ancladas en varias zonas del país sin que sus propietarios hicieran nada por ellos, y que representan reales o potenciales peligros para la navegación y el medio ambiente.

La normativa —que también dispone de un Reglamento emitido por el Consejo de Ministros— modernizó todo lo establecido para la navegación marítima, fluvial y lacustre en el país de acuerdo con las leyes internacionales, las características propias de Cuba —un archipiélago con más de 4 000 cayos, islas e islotes— y la actualización del modelo económico.

La Ley No. 115, en su capítulo Del abandono de un buque, embarcación y artefacto naval extranjero, señala que estos ingenios pueden ser abandonados «a favor del Estado cubano por manifestación expresa de su titular, o por Declaración Administrativa de la Autoridad Marítima Nacional».

Puede declararse el abandono administrativo cuando el buque, embarcación o artefacto naval:

- Permanezca en puerto fuera de operaciones comerciales y sin dotación mínima de seguridad por un período superior a diez días naturales, y sin que solicite la autorización de amarre o fondeo temporal; o fuera de los límites de un puerto por un período superior a 30 días naturales.
- Cuando no se ponga en servicio una vez cumplido los plazos o prórrogas de amarre o fondeo temporal que le han sido autorizados por la Capitanía de Puerto.
- Cuando quede varado o zozobre sin que se realicen las acciones necesarias para su asistencia o salvamento por quien tiene a su cargo la gestión náutica y técnica del medio o en su defecto no se efectúa su remoción en el plazo que se establece por la Capitanía de Puerto.
- Ante cualquier acción u omisión que demuestre el desinterés de su propietario, armador o naviero por continuar explotándolo náutica y comercialmente.

Abandonados

Sobre los siete buques aquí reseñados se dictó Declaración administrativa de abandono y su ingreso al patrimonio del Estado cubano. Excepto el Nuristef H, el resto tiene como destino final más útil la Unión de Empresas de Recuperación de Materias Primas.

- **Aqua Norteño:** Buque tanque. Nacionalidad: Panamá. Propietario: Compañía Caspian Sea Carriers Corp, Panamá. Administrador: Aqua Azur Shipmanagement B.V. Atracado en la banda sur del espigón No. 2 en el Puerto de Nicaro desde el 1ro. de noviembre de 2001. Representa un obstáculo para las operaciones en la parte norte del muelle de Nicaro debido a su actual estado de semihundimiento. Constituye, además, un peligro de contaminación para el medio ambiente marino. Presenta deterioro avanzado, lo cual no permite continuar explotándolo. (Resolución No. 48/2014 del

Mitrans, en Gaceta Oficial de la República —GO— No. 11 Ordinaria, 21 de marzo de 2014).

- **Nuristef H:** Buque tanque. Nacionalidad: Panamá. Propietario: Compañía International Shipping Administration Corp. Se encuentra en el atraque número 7 del muelle Osvaldo Padrón del Puerto de Mariel desde septiembre de 2010. Presenta orificios en la cubierta debido al alto grado de corrosión. Falta hermeticidad en los registros y escotillas de cubierta. Los tanques de carga tienen las tuercas de la tapa retirados. Presencia de aguas oleosas en la sentina del cuarto de máquinas. Sistema de fondeo no se garantiza. Desechos sólidos a bordo. Escala de práctico en mal estado. Los tanques de consumo de aceites y combustible se encuentran vacíos. (Res. No. 92/2014 del Mitrans, en GO No. 14 Ordinaria, 7 de abril de 2014).

- **Karim Star:** Buque de carga general. Nacionalidad: Togo. Propietario: armador Karim Star Shipping Co., Honduras. Fondeado en el Bajo del Linar, municipio de Bahía Honda, Artemisa, jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Mariel, desde el 3 de noviembre de 2009. No consignado su estado general en la resolución del Mitrans. (Res. No. 94/2014 del Mitrans, en GO No. 14 Ordinaria, 7 de abril de 2014).

- **Amir:** Buque de carga general. Nacionalidad: Togo. Propietario: armador Amir Shipping Co. S.A., Tegucigalpa, Honduras. Fondeado en la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Nuevas desde el 9 de diciembre de 2007. El buque se encuentra al descuido, sin posibilidades de mantenimiento o reparación. No ofrece peligro para la navegación de otras embarcaciones ni para las operaciones portuarias. Presenta orificios en varias partes del casco. Vías de agua. Penetración del agua en ambas bodegas, etc. (Res. No. 95/14 del Mitrans, en GO No. 14 Ordinaria, 7 de abril de 2014).

- **Tío Tavo:** Buque de carga general. Nacionalidad: Cambodia. Propietario: armador Sifriantos S.A, con domicilio legal en Calle 15 No. 65 Ensanchez Ozama, Santo

Domingo, República Dominicana. Fondeado en el Bajo del Linar, Bahía Honda, desde el 29 de abril de 2009. En estado de deterioro y semihundido. (Res. No. 97/14 del Mitrans, en GO No. 14 Ordinaria, 7 de abril de 2014).

- **Victoria Express:** Buque pesquero. Nacionalidad: Tanzania. Propietario: armador Vizama Noel, Dany Civil, Djonian Cyrelle y Celisa Francois, con domicilio legal en 311 NE 42 CT., Oakland Park, Florida 33334, USA. Atracado en el muelle número 3 de Carúpano, Puerto Padre, desde el 7 de agosto de 2012. De acuerdo a un informe de la Dirección de Seguridad e Inspección Marítima de 16 de enero de 2014, el estado técnico general de la embarcación es de avanzado grado de corrosión en su obra viva, falta de mantenimiento, conservación y pintura en casco y cubierta debido a su total inoperatividad. (Res. No. 93/2014 del Mitrans, en GO No. 22 Ordinaria, 22 de mayo de 2014).

- **Ragam:** Buque de carga general. Nacionalidad: Panamá. Propietario: armador Bonaventure World Wide Invest. Corp., Panamá. Varado en el Bajo del Linar, municipio de Bahía Honda, desde el 24 de mayo de 2008. Constado, por certificado del 23 de diciembre de 2013 de la Administración Portuaria del Mariel, que el buque se encuentra en estado de deterioro, semihundido y varado en el Bajo del Linar. (Res, No. 96/2014 del Mitrans, en GO No. 22 Ordinaria, 22 de mayo de 2014).

<http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2014-06-10/barquitos-de-papel>