EDITORIAL

¡Bienvenidos BAP *Bayóvar* y BAP *Zorritos*!

Uno de los hitos más importantes en la historia de nuestra Marina de Guerra, fue sin lugar a dudas la construcción en 1958, del petrolero B.A.P. *Zorritos* en los astilleros de los Servicios Industriales de la Marina (SIMA). Este petrolero, entre otros méritos, fue el primer buque de alto bordo construido en nuestro país y en la costa del Pacífico sudamericano. Desde aquel año, las gradas del SIMA-Callao fueron testigo de la construcción de un número considerable de naves similares de mayor porte, buques de transporte de carga, así como de dos fragatas misileras y patrulleras de costa, entre otras.

Siendo uno de sus principales clientes, la Marina de Guerra del Perú, llegaría a operar de manera simultánea en la década de 1970, hasta seis buques auxiliares construidos en el SIMA, dedicados en su mayoría a efectuar viajes comerciales tanto en el Perú como en el extranjero, a cargo de la antigua Oficina Naviera Comercial, hoy denominada Servicio Naviero de la Marina. Y esto ocurría en tiempos en los que nuestro país contaba con una respetable marina mercante. Sin embargo, las políticas de Estado implementadas en la década de 1990, aunadas al quiebre de la principal empresa naviera peruana, la Compañía Peruana de Vapores, conllevarían a la extinción de la flota mercante nacional, quedando como únicas naves de bandera peruana, las que aun eran operadas por el Servicio Naviero de la Marina.

Sin embargo, luego de varios años de sucesivos estudios para resolver la problemática del transporte marítimo en el Perú, en julio de 2005, el Gobierno promulgó la "Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional", en cuyo artículo 7º, se establece que "el transporte de hidrocarburos en tráfico nacional o cabotaje queda reservado hasta en un veinticinco por ciento (25%) para los buques de la Marina de Guerra del Perú por razones de seguridad y defensa nacional".

Esta medida, sin lugar a dudas, es un reconocimiento a la importante contribución al desarrollo y defensa de la Nación, que ha venido efectuando desde hace más de 50 años la Marina de Guerra del Perú, mediante la operación en rutas comerciales de sus naves auxiliares, las mismas que en situaciones de emergencia, han demostrado también el valioso soporte logístico que pueden brindar apoyando en acciones para mitigar los daños causados por desastres naturales, así como en el desempeño de sus funciones como naves de reabastecimiento en la mar para los buques de la Armada.

Cabe mencionar que al momento de ser promulgada la nueva ley, el Servicio Naviero de la Marina se hallaba operando con los buques petroleros BAP *Talara, y* BAP *Lobitos*, naves que en aquel entonces bordeaban los 30 años de servicio y que, por otro lado, al ser naves de tipo monocasco, de acuerdo con la exigente legislación marítima internacional vigente, únicamente podrían operar hasta fines del presente año, puesto que ya no reúnen los requisitos de seguridad para el transporte de combustible.

Esta nueva legislación marítima, se ha dado a consecuencia de una serie de graves accidentes ocasionados por buques petroleros, con consecuencias realmente devastadoras para el medioambiente. El 19 de noviembre del 2002, por ejemplo, naufragó el buque de bandera liberiana *Prestige* que llevaba 13.089 metros cúbicos de petróleo. Este accidente afectó a 2.600 kilómetros de costas españolas y francesas. Los efectos económicos fueron terribles, sobre todo en España, cuyo gobierno gastó más de 100 millones de euros, entre 2003 y 2004, para recuperar los residuos de petróleo en el buque hundido, no habiéndose concluido aún con dicho trabajo.

Esta y otras lamentables experiencias motivaron que la legislación internacional en materia de seguridad referida a combustibles líquidos, exigiera para esta labor el empleo de buques de doble casco, es decir, buques que poseen una barrera de separación doble a lo largo de toda la eslora de carga entre el combustible –generalmente petróleo– y el mar. Obviamente el doble casco marca una diferencia de seguridad en caso de encallar o colisión con otros buques.

RNP CANJE 6076

Como antecedente, ya desde la década de los años setenta del siglo pasado, la Organización Marítima Internacional (OMI) emitió recomendaciones para luchar contra la contaminación accidental y la deliberada, como por ejemplo la que se causa limpiando los tanques de los buques con agua de mar. Posteriormente se adoptó el Convenio Internacional MARPOL cuyo objetivo es eliminar progresivamente los buques petroleros monocasco o aquellos que navegan con deterioros de variada índole causados por sus muchos años de servicio, deficiente mantenimiento, etc.

De acuerdo al Convenio MARPOL, los petroleros construidos a partir de 1996 deben tener un doble casco. Al iniciarse el año 2000, aproximadamente, el 20% de los petroleros que navegaban bajo las más diversas banderas tenían doble casco. Los buques monocasco podrán seguir operando hasta el presente año y, según los casos, el plazo se ampliará hasta el 2012. También se ha contemplado en esta norma que los petroleros monocasco entregados después del 1° de junio de 1982, o los entregados antes de esa fecha que hayan sido adaptados, que cumplan los requisitos de MARPOL en materia de tanques de lastre separado y su emplazamiento como protección, podrán seguir operando hasta el 2026.

Entonces, siendo necesario reemplazar en corto plazo los dos petroleros en operación del Servicio Naviero de la Marina de Guerra del Perú, y que las nuevas naves se adecuasen a la legislación marítima internacional vigente, en julio del 2005, el Gobierno del Perú aprobó el Proyecto de Inversión Pública que recibió el nombre de "Recuperación de la Capacidad de Reabastecimiento en la Mar para los Buques de la Marina de Guerra del Perú", que consideraba el arrendamiento financiero de dos buques tanque. El Decreto Supremo N° 188 – 2005 – EF, del 29 de diciembre del 2005, aprobó la operación de endeudamiento interno con el Banco Continental, en la ya mencionada modalidad financiera y el 30 de diciembre del 2005 tuvo lugar la firma del contrato pertinente entre el Ministerio de Economía y Finanzas, la Marina de Guerra del Perú y el citado banco. El contrato señala que la entidad bancaria adquiere los buques y cede su uso a la Marina de Guerra del Perú, fijándose una tasa anual, de 8,27%, debiéndose efectuar los pagos de manera bimestral por un lapso de 10 años, a cuyo término la institución ejecutará la opción de compra por el valor de un nuevo sol.

Habiéndose firmado el contrato, de inmediato se puso manos a la obra en la etapa culminante de la operación: seleccionar los buques que se debían adquirir. Se inspeccionaron detenidamente numerosos buques que fueron desechados por diversas causas. Finalmente, entre noviembre y diciembre del 2006 se aprobó, por estar en buenas condiciones y ajustarse a las normas internacionales vigentes, a los buques rusos *Petr Shmidt* y *Grigory Nesterenko*, ambos construidos en 1987.

Con la recomendación de la Junta Técnica y con la participación del Banco Continental, se llegó a un acuerdo para adquirir ambos buques, considerando fuesen entregados a más tardar el 07 de marzo del año en curso. Los contratos se formalizaron el 22 de diciembre del 2006, finalmente, el primer buque, el *Petr Shmidt*, rebautizado BAP *Bayóvar*, arribó al Callao el 13 de febrero del 2007 y el segundo, *Grigory Nesterenko*, que llevará el nombre de BAP *Zorritos*, hizo lo propio el 28 de febrero. Ambos buques están plenamente operativos y con sus certificados comerciales actualizados. Nos complace profundamente que estos dos buques, llevando los colores de nuestra bandera, puedan cubrir grandes distancias y las más variadas rutas cumpliendo plenamente los requisitos exigidos por MARPOL, contribuyendo de igual manera a incrementar la hoy en día reducida cantidad de naves que con bandera peruana, se dedican al transporte de combustible, actividad estratégica e importante para el desarrollo y seguridad de la Nación. Queremos finalizar estas líneas dando la bienvenida a los nuevos buques BAP *Bayóvar* y BAP *Zorritos* pidiendo para ellos y sus dotaciones la protección de Dios y de manera permanente, exitosas travesías.

El Director