



NOTICIAS DE PORTADA

El Tribunal Supremo condena a Mangouras a 2 años de prisión

La Sala de lo Penal del Tribunal Supremo hizo pública el pasado 14 de enero la sentencia número 865/201, que resuelve los recursos de casación que la práctica totalidad de las partes presentaron contra la sentencia de la Sección 1ª de la Audiencia Provincial de La Coruña, leída en fecha 13 de noviembre de 2013, sobre el siniestro del PRESTIGE.

La sentencia dedica las primeras 70 páginas, de un total de 182, a una agregación de consideraciones jurídico-doctrina-

nales, redactadas de forma cansina, cuyo propósito final es anticiparse a las críticas que le han de llover a la sentencia, lo que en español se llama poner la venda antes de la herida.

Había que condenar a Apóstolos Mangouras, cueste lo que cueste, para salvar al tesoro público y poder reclamar los dineros que la Fiscalía imputa a las consecuencias del vertido de la carga del PRESTIGE.

> Páginas 2, 3 y 4

Elogio de las profesiones marítimas > Páginas 5 y 6

La ACCMM organizó una jornada de estudio sobre las prácticas profesionales de los marinos > Págs. 7, 8 y 9

OTRAS NOTICIAS

- Antonio Padrón, nuevo embajador marítimo de la OMI > Página 9
- Especializarse como operador de posicionamiento dinámico > Páginas 10 y 11
- Islas Marshal se convertirá en la segunda bandera del mundo en 2016 > Página 11
- Elogio del Nostromo > Páginas 12 y 13
- La mitad de las profesionales de la mar sufren problemas de ansiedad > Página 13
- Las auditorías obligatorias y otras enmiendas de la OMI que han entrado en vigor el 1 de enero > Páginas 14 y 15
- La OMI pide más ratificaciones para que pueda entrar en vigor el convenio de aguas de lastre > Página 15
- Asturias nombra a un capitán de la marina mercante como presidente del puerto de Gijón > Página 16
- El correíllo 'La Palma', el mayor proyecto cultural marítimo de España > Página 16 y 17

EDITORIAL



Mariano Badell
Presidente de la ACCMM

Mangouras, chivo expiatorio

La información que publicamos sobre la Sentencia del Tribunal Supremo español sobre el desastre del PRESTIGE deja bien claro que el capitán Apóstolos Mangouras ha jugado el papel de chivo expiatorio de aquel suceso ocurrido en noviembre de 2002. El capitán del PRESTIGE ha pagado, en las fantásticas sentencias de la Audiencia de La Coruña y en esta del Supremo, por los graves errores que cometieron las autoridades de entonces (López Sors, Fernández Mesa, etc.), errores que convirtieron un accidente en una catástrofe.

Además de esta información –cuya existencia ha retrasado la aparición de este Boletín– recogemos también dos noticias relevantes para nuestra profesión: el nombramiento de Antonio Padrón, capitán marítimo de Tenerife, como embajador marítimo de la OMI, con el objetivo de alentar a los jóvenes a considerar una carrera en el mar o en el sector marítimo con el objetivo de llegar a nuevas audiencias e inspirar a una nueva generación de expertos marítimos y de gente de mar; y la realización en la Facultad de Náutica de Barcelona de una Jornada sobre las prácticas profesionales de los marinos, en especial de los alumnos, que se enfrentan a enormes dificultades para encontrar un buque en el que cumplir con el periodo reglamentario de prácticas para acceder a los títulos superiores.

*Los demás acusados en aquel aciago proceso quedan exentos***DERECHO MARÍTIMO**>> *Viene de portada*

Como en casación está vedado al Tribunal revisar los hechos razonablemente probados de la resolución recurrida, la ponente de la sentencia del Supremo, la única magistrada del Tribunal, acumula en las primeras setenta páginas una panoplia de argumentos que a su juicio justificarán la condena al capitán del PRESTIGE por un delito contra el medio ambiente del que la Audiencia le había absuelto con rotundidad. Se retuercen los hechos, se falsean los datos, se elimina lo inconveniente y al final surge monstruosa una condena a Mangouras que de tan ridícula da pavor.

Ese esfuerzo condenatorio, sin embargo, sólo se aplica a Mangouras. Los demás acusados en aquel aciago proceso quedan exentos. Para ellos valen los hechos probados en la sentencia de La Coruña, puesto que el Tribunal de casación no puede sustituir al de instancia en la valoración de la prueba que no ha presenciado

Que la realidad no nos chafe la condena

Los hechos que ocurrieron del 13 al 18 de noviembre de 2002 relacionados con el buque tanque PRESTIGE fueron relativamente sencillos de explicar. El petrolero sufre una vía de agua en el costado de estribor, probablemente a causa del impacto de una ola rompiente (roque wave), que produce en pocos minutos una escora de entre 24 y 28 grados. En medio del temporal, temiendo que el buque puede naufragar, el capitán pide a las autoridades españolas el rescate de la tripulación. Él se queda a bordo, junto al primer oficial y al jefe de máquinas, para intentar salvar la nave. Antes de la evacuación, Mangouras toma una decisión valiente y acertada: lastrar por gravedad (el buque se ha quedado al paio, sin energía, debido a la fuerte escora) los tanques vacíos de babor para adrizar el buque y evitar su hundimiento. Era imposible coger remolque y era más que probable que, si persistía la escora, un balance transversal llevara al buque a superar el ángulo límite de estabilidad. Cualquier maniobra de salvamento pa-



saba de forma imperativa por adrizar el buque. Y Mangouras lo consiguió, la escora se redujo a menos de diez grados, lo que permitió iniciar las labores de remolque que el armador había concertado, vía contrato de salvamento con Smit Salvage

Que ahora el Supremo se atreva a escribir que el éxito de la maniobra de lastrado para detener la escora y adrizar el buque “dificultó sobremanera su rescate” y “aumentó el exceso de calado del buque, lo que impidió que se le pudiera dar refugio en puerto”, sólo puede entenderse desde la ignorancia más absoluta. Ningún rescate hubiera sido posible sin adrizar el petrolero; y una vez adrizado, el calado final permitía, sin duda, la entrada en el puerto de La Coruña y, desde luego, en cualquiera de los lugares de refugio de la zona (el seno de Corcubión como primera opción).

La presunta desobediencia del capitán del PRESTIGE no fue más que una patraña propiciada por una errónea traducción de las palabras de Mangouras y, sobre todo, una cortina de humo para ocultar que el remolcador pagado por la empresa pública Sasemar, el RÍA DE VIGO, estaba a espaldas del Gobierno negociando un suculento contrato

privado de salvamento con el armador del petrolero, y que no se aproximó al PRESTIGE ni habló con Mangouras del remolque hasta que estuvo cerrado el contrato.

Esos hechos, cuyas pruebas figuran en el sumario aunque la sentencia de la Audiencia de La Coruña no tuviera a bien recogerlos, al Supremo no le importan. Al contrario, insiste en la desobediencia para aseverar que “contribuyó a incrementar el riesgo de contaminación y, en consecuencia, de catástrofe ecológica en la medida que demoraron durante unas horas la posibilidad de controlar la embarcación y con ella el vertido incesante que producía”.

¿Vertido incesante? ¿Han visto sus señorías las numerosas fotografías y videos tomados en la mañana del día 14 de noviembre de 2002? ¿Saben de lo que están hablando?

La verdad, la simple verdad, es que en las horas de la supuesta desobediencia, como lo demuestra la secuencia de hechos posterior, nada del salvamento se demoró; ni esos 90 minutos de espera del remolcador agravaron el vertido. Esas afirmaciones del Supremo son sencillamente, respetuosamente, falsas.

>> *Sigue en pág. 3*

La argumentación del fiscal y de los abogados del Estado hacía hincapié en el supuesto mal estado del buque

La extravagante sabiduría del Tribunal Supremo

DERECHO MARÍTIMO

>> Viene de pág. 2

La sentencia del Tribunal Supremo sobre el PRESTIGE enmienda la plana a la Audiencia de La Coruña, que durante meses escuchó a testigos y peritos, que pudo oír y revisar el análisis de cientos de documentos, en un punto capital.

Toda la argumentación del fiscal y de los abogados del Estado hacía hincapié en el supuesto mal estado del buque. Ciertamente el PRESTIGE tenía 26 años cuando se accidentó, pero los acusadores nunca pudieron probar su afirmación. El cacareado mal estado del buque queda desmentido, entre otros, por el tiempo que, ya herido, se mantuvo en pie; y por los certificados de seguridad en vigor emitidos por una de las sociedades de clasificación más prestigiosas, American Bureau of Shipping. El Estado buscó desesperadamente apoyo a sus tesis en unos testimonios falaces que mejor obviar (Thuessen, Kostazos, Alevizos...) y en sucesivas catas de las planchas del buque, ya hundido, que habrían de demostrar su debilidad estructural. Inútil empeño, las mediciones arrojaban sistemáticamente un resultado demoledor para el Gobierno: los escantillones del viejo PRESTIGE estaban por encima de lo reglamentado. Aún así, la especie del mal estado del buque ha prendido y el propio Tribunal Supremo lo da por un hecho probado: “Ya hemos destacado defectos en su maquinaria, el piloto automático y los serpentines de la calefacción”, dice la sentencia.

Hay pruebas contundentes en el sumario que demuestran que la máquina propulsora del PRESTIGE funcionaba bien (la media del viaje entre Dinamarca y Finisterre, con mal tiempo, fue de 11 nudos); que nada le pasaba al piloto automático (la velocidad automática de que hablaba el inefable fiscal García, sin



saber lo que decía), pues no utilizarlo navegando con mal tiempo constituye una práctica profesional inobjetable; y que la avería de los serpentines no tiene nada que ver, absolutamente nada, con el origen y desarrollo del siniestro. Si esos son los elementos que demostrarían el mal estado de conservación del buque, cualquier profesional marítimo afirmaría categórico que el buque estaba en perfectas condiciones para navegar con seguridad. Claro que el Supremo, de conocimientos náuticos anda muy escaso.

Consciente de esa situación -cientos de horas escuchando a peritos y expertos, algunos de gran sabiduría- el tribunal de La Coruña se quitó de encima el mantra del mal estado del buque, exonerando a Mangouras de su conocimiento, lo que llevó al tribunal a reconocer la inocencia del capitán del PRESTIGE sobre el delito medioambiental del que le acusaba el fiscal y el abogado del Estado. Ahora, en una piroeta digna de mejor suerte, el Supremo acepta que los acusados “no co-

nocían los defectos de conservación (del petrolero) que causaron su hundimiento”, unos defectos fantasmas que sólo aparecen en sombra, pero si “le constaban, al menos al capitán Mangouras” los presuntos defectos ya mencionados en la máquina, los serpentines y el piloto automático. No conocía, pero le constaban, ¿queda claro?

No contenta con semejante ejercicio de prestidigitación, la sentencia del Supremo se saca de la manga que el PRESTIGE salió sobrecargado del puerto de Ventpils, Letonia. Ahí es nada. La sobrecarga del petrolero fue una serpiente de verano que duró muy poco. Lo dejaba caer un primer informe de los ingenieros navales y lo recogía el informe pericial de Montero Llácer y Cayuela Camarero (profesores de las escuelas de Náutica de Cádiz y del País Vasco), aunque cuando declararon en juicio reconocieron que esa afirmación fue un error. El error, imperdonable en el caso de los marinos

>> Sigue en pág. 4

>> Viene de pág. 3

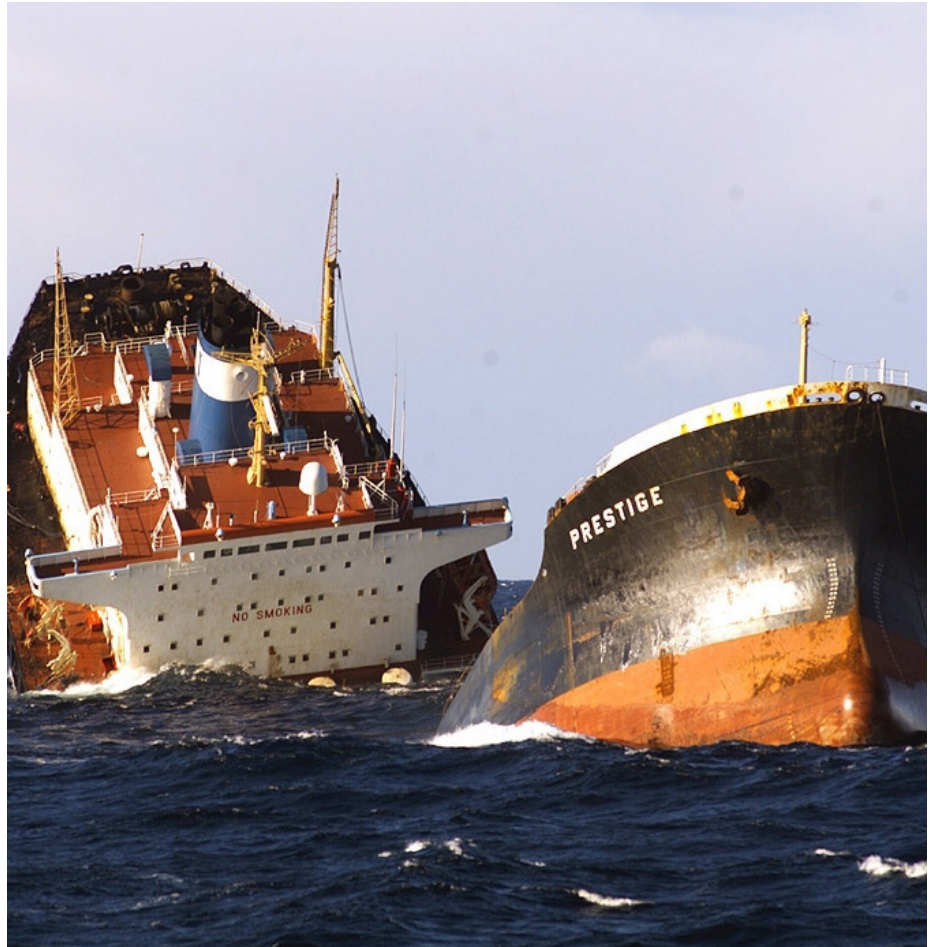
mencionados, fue no tener en cuenta la densidad del agua en Ventspil para corregir la lectura de los calados. Lo del barco sobrecargado, una serpiente de verano que murió sin pena ni gloria, no lo recogió el fiscal en su alegato final ni lo mencionó la abogada del Estado que defendía al director general de Marina Mercante ni osó hablar de ello el abogado que representaba al Estado acusador; tampoco lo mencionaron en las sesiones que el Parlamento europeo dedicó al caso ni hablaron de ello en las subcomisiones de investigación que se crearon en los Parlamentos de Madrid y de Santiago de Compostela. En fin que no fue sino otro macguffin lanzado a primera hora por si colaba. Pero hete aquí que la suprema perspicacia de la magistrada ponente de la sentencia del Supremo, con la aquiescencia de sus colegas, lo saca a bombo y platillo, con algarabía de trompetas, ¡ay! Mangouras es tan culpable que ¡ni siquiera controló el peso de la carga del buque a su mando!

Cabe pensar que la magistrada ponente de la sentencia ignora qué son los calados y, claro está, sospecha que el tribunal de La Coruña no se percató de la importancia capital de tan grave asunto (¡los calados, los calados!), es decir que nadie reparó en la enorme importancia del hecho, un delito en toda regla (“al sobrecargar el buque”, dice la sentencia, “Mangouras infringió el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, BOE 10 de octubre de 1968”), ahora desvelado por el Alto Tribunal. Bingo.

Sólo por ese despropósito la sentencia 865/2015, de la Sala Penal del Tribunal Supremo merecería un serio reproche jurídico y social y que no tuvieramos en cuenta la falta de respeto que supone para Mangouras y para los profesionales de la mar y para quienes bregaron durante meses en la vista oral de La Coruña.

Mangouras, el chivo expiatorio de todos los errores

Recapitulemos. La historia que cuenta la sentencia del Supremo en 180 páginas densas y correosas es que el capitán del PRESTIGE se puso al mando de un buque inservible, ya saben, el cuento de la máquina, el piloto automático y los serpientes de calefacción de algún tanque



de carga; que cuando estalló el costado, arregló lo de la escora, pero era consciente de que así condenaba al buque, puesto que ya no podía ser salvado, y peor todavía, esa maniobra de adrizamiento fue decisiva de cara a impedir que el vertido fuera controlado hasta que finalmente el buque se fracturó; que, por supuesto, Mangouras desobedeció y demoró el salvamento, aunque éste ya no era posible por la horrorosa y dañina maniobra de adrizar el petrolero, una maniobra que impidió que se le pudiera dar refugio en puerto, una conclusión imaginativa que tampoco se le había ocurrido a nadie.

La conclusión cae a peso: Apóstolos Ioannis Mangouras s condenado a dos años de prisión por un delito imprudente contra el medio ambiente determinante de los daños producidos a consecuencia del vertido de la carga que transportaba el buque Prestige. Una condena escandalosa.

Más escándalo si cabe provocan los silencios y ocultaciones de la sentencia. Ni una palabra sobre la decisión de mandar el buque al quinto pino, a un rumbo NW

que le llevaba directo contra el temporal; ni una palabra sobre la decisión de permitir que deambulara frente a las costas de Galicia con heridas crecientes; nada que decir de una gestión del siniestro, con Mangouras ya detenido, que transformó un accidente en una catástrofe; silencio sobre el organismo rector que se sacó de la manga Fernández Mesa, delegado del Gobierno en Galicia; olvido sin fisuras sobre la inspección a que sometió al PRESTIGE la petrolera Chevron-Texaco siete meses antes del accidente con el resultado de declarar al buque apto para ser fletado por la compañía; tupido velo sobre la corrupción de un remolcador pagado con dinero público que cuando ha de trabajar se ofrece a la empresa privada, doble beneficio, y le carga el muerto al capitán del buque; ignorancia supina del valor de los certificados de seguridad; desprecio supremo de los profesionales que dirigen y tripulan los buques.

Que Dios nos coja confesados si alguna vez caemos en manos de jueces semejantes.

Con motivo del nombramiento de Antonio Manuel Padrón como embajador marítimo de la OMI

“Elogio de las profesiones marítimas”

CONFERENCIA

Cap. Juan Zamora

Podría haber titulado esta conferencia “Elogio de los comerciantes” o “Elogio del transporte marítimo”, no sólo por ahuyentar el riesgo de que alguien pudiera entender mis palabras como un ejercicio corporativo, sino sobre todo porque en los profesionales del mar se resumen los valores de una actividad que ha sido históricamente y lo es en la actualidad un motor de progreso social y económico. Hablo claro está, del comercio por vía marítima.

También debo precisar que cuando hablo de profesiones marítimas lo hago en un sentido amplio que incluye desde quien proyecta y fabrica la nave hasta el burgués que en la baja Edad Media se embarcaba con sus mercancías y confiaba en la pericia del naucher o nauchero para llegar sano y salvo al puerto de destino. Y por supuesto hablo de quienes se embarcan en la aventura marítima, cualquiera sea su empleo a bordo y su jerarquía.

Nuestras Historias, la académica que se enseña en las escuelas y universidades y la popular que impregna la percepción social, suele olvidar a los personajes que a base de experiencia y talento construían en las playas barcos cada vez más grandes, más veloces y eficientes. Solemos olvidar también a quienes, con la determinación que hoy admiramos en un emprendedor valiente, se echaban a la mar en esas construcciones de madera movidas por una simple tela confeccionada con fibras vegetales o bambú, enfrentándose a un océano que se creía infinito, que se sabía cruel y que aseguraba toda suerte de calamidades y privaciones, pero que representaba, al mismo tiempo, la puerta hacia el progreso, el camino para mejorar la condición social y económica de unos hombres y mujeres que malvivían de una tierra escasa continuamente amenazada por la codicia de los vecinos.



Rafael Rodríguez Valero (a la derecha), y Antonio Padrón

Un olvido que no es universal, por supuesto, al menos no con el mismo grado. A diferencia de los normandos, los bretones, los vikingos y los pobladores de las islas de Extremo Oriente, es decir a diferencia de Gran Bretaña, Holanda, Dinamarca y Japón, simples ejemplos, donde las profesiones marítimas gozan de un enorme prestigio y reconocimiento económico y social, nuestro país, España, ha ignorado y sigue ignorando a los mestres d'aixa, a los carpinteros de ribera, a esos ingenieros navales en agraz y a los ingenieros navales titulados cuando, ya en el siglo XVIII, se reguló esta profesión. E ignora y sigue ignorando, de una forma particularmente ominosa, a los marinos, a todos los marinos, pescadores, comerciantes y soldados, a quien esta nación que llamamos España tal vez debe sus mejores hazañas y sus mejores historias.

(...) Los marinos han sido los primeros cartógrafos y los intelectuales más eficaces contra las supersticiones dominantes, a las que a veces utilizaban para evitar la competencia y ahuyentar a los curiosos. Propagar que más allá del horizonte las naves quedaban apresadas en un mar espeso poblado de bestias inmundas era una forma de atemorizar a los posibles competidores, primitiva

si ustedes quieren, pero bastante eficaz. Aprendimos a construir casas y palacios que flotaban y sobrevivían a los temporales, edificios que también eran carros inmensos para transportar todo tipo de productos, unos artefactos que además avanzaban sobre el mar por el invento de las velas y el esfuerzo de los hombres; advertimos que la tierra no era plana ni está poblada de monstruos devoradores de naves, sino que era redonda y llena de exquisitos animales comestibles.

Demostramos, los marinos, que era posible llegar a los confines del mundo y volver con maravillas de ensueño. Y descubrimos que cargando en mi nave unas mercancías abundantes aquí podíamos satisfacer una necesidad de los habitantes de allá, y viceversa, y que en ese comercio y en ese transporte todos ganábamos. Así, confirmábamos el sentir de Pessoa: el fin de un barco no es el de navegar, sino el de ir de un puerto a otro puerto.

La Historia de la navegación, que es la historia de los intrépidos profesionales que construían y tripulaban las naves que trazaron el mapa del planeta Tierra, no necesita de mitos ni exageraciones, pues posee mimbres suficientes para colmar cualquier expectativa humana.

>> Sigue en pág. 4

>> Viene de pág. 5

Muy pocas historias no tienen el mar y los barcos en su cabecera. Los barcos y los marinos son los protagonistas de la mayoría de las leyendas, historias legendarias de China, de Japón, de los archipiélagos del Pacífico, de Fenicia, de Grecia, de Roma, de Arabia y de Escandinavia. Las sociedades sin barcos ni marinos han desaparecido sin dejar huella, cerradas sobre sí mismas, irrelevantes.

(...) Como es lógico, la literatura y el arte, desde sus orígenes, han loado el mar como medio de vida y de riqueza. Poemas, dibujos, narraciones, pinturas, canciones y rituales que intentaban representar la grandeza y servidumbres de la mar. Y cuando digo la mar, quiero decir hombres, mujeres y barcos, pues sin ellos la mar es sólo un manto azul frío, salado y hostil. No es el mar el que une a los continentes, como pretende cierta palabrería, sino los barcos y quienes los tripulan y marean. En la que tal vez sea la mejor representación del mar, esa ola viva, alegre e intimidatoria que dibujó el artista japonés Hokusai, cuyas copias -hizo más de doscientas- andan esparcidas por diversos museos (tal vez la más conocida sea la que se exhibe en el Metropolitan de Nueva York), hay varias embarcaciones cabalgando la ola. Y en las embarcaciones asoman las cabezas de quienes las manejan, hombres, quizás también mujeres, anónimos; héroes imprescindibles. El mar, el oficio de navegar, contiene unos valores de enorme calado. Muchos de ellos los encontramos también en otras actividades humanas: el valor del esfuerzo, el trabajo en equipo, la solidaridad del grupo, la resistencia a la fatiga, etc. A todos ellos, el oficio de navegar añade un valor esencial: la responsabilidad. El marino sabe que de su pericia y esfuerzo depende la vida de sus compañeros. Un error, un descuido, puede acabar con el barco en el fondo del mar y con los humanos alimentando los peces. Les aseguro que no hay retórica alguna. En las largas horas de las guardias nocturnas, los marinos somos conscientes de que la vida de la tripulación está en nuestras manos y depende de nuestra atención al horizonte, de nuestro cálculo de la posición del buque y de la alerta sobre las muchas amenazas



Proa del correillo LA PALMA

que acechan a un barco en navegación. Aprendemos para siempre lo que significa la responsabilidad.

En los últimos años, las profesiones marítimas han sufrido un cambio del que nosotros, los contemporáneos no somos aún conscientes. Es un cambio que están viviendo todas las actividades humanas, una auténtica revolución quizás comparable en sus efectos a las revoluciones sociales que propiciaron el invento de la agricultura y la industrialización.

Los barcos y la navegación que conocimos quienes ya estamos en edad de retiro apenas tienen nada que ver con los buques y las tecnologías de la actualidad. El sextante, el cronómetro, el almanaque y las farragosas tablas de navegación, creaciones que costó siglos construir y dominar, son hoy objetos del pasado, piezas de museo. Una revolución similar vivieron nuestros antepasados en el siglo XIX, hace cuatro días en términos históricos, cuando el vapor sustituyó a la vela y el hierro a la madera.

Esos cambios no significan, sin embar-

go, que los profesionales del mar pierdan o reduzcan su importancia. Al contrario. Contra quienes pretenden que la juguetería electrónica constituye la solución a la seguridad marítima se alza la tozuda realidad. A más tecnología, mayor importancia del papel de las personas involucradas en el transporte marítimo. No voy a pasar por alto el error de algunos armadores, tal vez más contables que navieros, que creen en la superstición de la tecnología como procedimiento para abaratar los costes de la tripulación. No se compite mejor con personal insatisfecho ni se crea cultura empresarial mirando sólo cómo reducir salarios y recortar derechos.

(...) Acabo donde empecé. Las profesiones marítimas, instrumento capital del comercio y del transporte marítimo, merecen un mayor reconocimiento social. A todos ellos, marinos, navales, armadores y comerciantes, les dedico este elogio que he querido compartir con Antonio Manuel Padrón y Santiago, con mi sincera felicitación por su nuevo cargo como embajador marítimo de la Organización Marítima Internacional.

Jornada organizada por la Facultad de Náutica de Barcelona, la ACCMM y Estudios Marítimos Naucher

Las prácticas de los alumnos de Náutica abren un interesante diálogo intersectorial

JORNADA

Daniel Molero #Naucher#

En los actos enmarcados en el Salón Náutico de Barcelona, 2015, se celebró en la Facultad de Náutica de Barcelona una jornada y mesa redonda con el trasfondo de las prácticas profesionales de los alumnos de náutica. Organizado por la propia facultad, conjuntamente con la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante y Estudios Marítimos Naucher, el evento tuvo una gran acogida entre el numeroso alumnado presente en el aula y profesionales de empresas privadas de toda tipología relacionadas con el amplio segmento marítimo.

Tras la bienvenida del decano de la FNB, Santiago Ordás, tomó la palabra, como máximo representante de la Administración marítima española, el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, al que acompañaban entre otros, los capitanes marítimos de Barcelona y Palamós. Como profesor universitario, Rodríguez Valero disertó en su intervención sobre la historia de las prácticas en la mar, remontándose a los marineros que se enrolaban para su aprendizaje en los buques que realizaban el trayecto a América. Rodríguez Valero abogó por los buques escuela y los simuladores

Llegados a una época más actual, el máximo responsable de la Marina Mercante española reconoció la dificultad que entraña que cada país presente sus propios estándares de formación mientras que la industria marítima sea tan internacional: "Si existieran unos estándares globales mucha de las polémicas que generan las prácticas estarían solucionadas". En este sentido, "La OMI dicta unas exigencias mínimas a sus



Estados miembro. No obstante, son diferentes las prácticas en Asia que en Europa... y en el Reino Unido que en España", por poner dos ejemplos. Sobre este aspecto "ya se ha trasladado a la OMI la necesidad de crear una normativa ISO para paliar este problema" pero, por el momento se ha hecho poco o ningún caso.

Desde la DGMM se es consciente que "actualmente se observa una falta de relevancia entre los profesionales de la mar a escala europea, debido, entre otras causas, a las dificultades a la hora de realizar las prácticas de los estudiantes en su período universitario".

Consciente de las dificultades presupuestarias que existen en el momento actual, propuso, de entrada, dos soluciones: contar con un buque-escuela donde embarcar a alumnos en prácticas de las siete escuelas náuticas que exis-

ten en España y la convalidación de las prácticas que se realizan en los simuladores.

Las prácticas profesionales preocupan también en Bruselas

Ex comisionado de la Unión Europea para las Autopistas del Mar y gran conocedor del sistema marítimo internacional y de la formación del sector a escala comunitaria, el profesor Luis Valente de Oliveira ha señalado en su intervención que "se deben dar los pasos necesarios para que los jóvenes se acerquen a la profesión de marino dentro de la complejidad que existe".

Valente de Oliveira indicó la enorme dificultad que entraña el trabajar con tripulaciones multinacionales: la religión, la costumbre, las comidas o el idioma y, sobre todo, las diferentes legislaciones existentes en cada país son

>> Siguen en pág. 8

>> *Viene de pág. 7*

elementos que desvelan lo complicado que es manejar un buque por parte del capitán, jefe de máquina u oficiales.

En su turno de palabra, Joan Roig, presidente del Colegio Oficial Nacional de Prácticos ha explicado las grandes diferencias que existen entre España y los principales países del entorno: si en España existen 237 prácticos que cubren las maniobras portuarias de entrada de buques y embarcaciones, en Portugal –con menos kilómetros de costa– hay 90 –cifra porcentualmente superior–, en Italia unos 300, en Francia alrededor de 500 y unos 2.000 en Alemania. Esta cifra adquiere consideración cuando “el 80% de los accidentes ocurren dentro de las 12 millas de las aguas territoriales y el 50% de estos, en las aproximaciones a puerto”.

Roig ha señalado la formación continua de los prácticos españoles y la escasa rotación entre sus miembros a causa del número de prácticos que –por Ley– existen en el país.

En el plan estratégico del Colegio se da cuenta de “la dificultad del acceso a la profesión de los marinos españoles por los inconvenientes que estos tienen desde el comienzo para desarrollarse”. Así, “difícilmente habrá prácticos españoles si no hay marinos”. En este sentido “la ausencia de marinos españoles es un hecho cada vez más relevante, como demuestra la incorporación a nuestro servicio de marinos de otras nacionalidades”, como polacos, iraquíes o italianos.

Para Joan Roig, “a modo de sugerencia y para debate en esta Jornada, proponemos solicitar al Gobierno que, en atención a las ventajas de índole económica, fiscal y laboral, que encuentran las navieras en el Registro Especial de Canarias, se acuerde o se establezca como condición para su inscripción en dicho registro, la obligación de las navieras de enrolar a los alumnos de náutica para que en un futuro éstos puedan desarrollarse profesionalmente tanto en el seno de la industria y la comunidad marítimo-portuaria como en las navieras, en la administración y en el practicaje”.

El presidente del Colegio de Prácticos también señaló la dificultad económica de mantener a un buque-escuela –un

punto refrendado también por el decaído de la FNB– y en acometer reformas para canalizar las prácticas a través de acuerdos entre empresas y centros universitarios, sector privado y Administración pública. Ofreció, en este sentido, la posibilidad de compatibilizar las prácticas de un alumno de náutica en las embarcaciones de practicaje “a través de las Escuelas de Náutica y obviamente con la aprobación de la Administración marítima”, ha indicado.

El ejemplo de Trasmediterránea

A nadie se le escapa el papel que ha jugado y juega la compañía Trasmediterránea en las prácticas del alumnado de las escuelas náuticas. RafAel Montes, director de relaciones institucionales de la naviera, intervino en la jornada y habló de la formación que ofrece la empresa: “Trasmediterránea –señaló– sí ha cumplido con su cometido con las escuelas de náutica. Cada año unos 60 alumnos se forman a bordo de nuestros buques, sin ayudas de la Administración, lo que supone un coste de aproximadamente 121.000 euros anuales para la empresa, parte de la responsabilidad social que ejercemos”.

Sin embargo, “las prácticas acabarán por ser un problema si no se ofrecen soluciones, y estas tienen que venir de la mano de las navieras y también de Anave, la Asociación de Navieros Españoles que este año pasado ha recibido sólo 80.000 euros destinados a formación”. Por ello mencionó la necesidad de relanzar el sistema de subvenciones a las compañías o bien de incentivarlas –fiscalmente–.

En el debate posterior, Montes también señaló la posibilidad de establecer convenios entre empresas y universidades para el fomento de las prácticas de los alumnos mediante la constitución de fundaciones o cátedras que, sin ánimo de lucro, gestionen la incorporación de los estudiantes al mercado laboral y la subvención de los períodos de prácticas para que este coste no sea únicamente imputable a las empresas y con un papel relevante, por ejemplo, para el Clúster Marítimo Español.

Raquel Quiroga y las dificultades a la hora de embarcar en prácticas

Una intervención muy aplaudida fue la de la ex alumna de la FNB e inspec-

tora y auditora de la sociedad de clasificación DNV-GL, quien ofreció la visión desde la esfera empresarial no relacionada con las navieras y el punto de vista como estudiante universitaria: “La formación práctica de los alumnos de náutica es el hecho diferencial de los estudios de Náutica, es la asignatura imprescindible, es la asignatura más importante de la carrera, es la asignatura que sintetiza y engloba todo lo aprendido durante los años de estudios teóricos y además es la que te enseña a convivir y a ejercer la profesión”, señaló.

Quiroga cree esencial el que facultades y navieras faciliten las prácticas a sus alumnos ya que “todos los que estamos relacionados con el sector marítimo nos vemos afectados por la no realización de las prácticas de los alumnos de náutica, ya que ello conlleva el no poder conseguir el título universitario y posteriormente el título profesional”.

También ha esgrimido motivos económicos para la no realización de las prácticas. Que un alumno deba pagar entre 1.200 y 1.300 euros (sin ayudas a la formación) para realizar una asignatura de prácticas que es esencial para que te den el título y encima tenga que buscar dónde hacerlas sin apenas posibilidades resta oportunidades de que salgan marinos competentes en España.

A los problemas referidos también se les debe sumar la complicada burocracia a la hora de tramitar permisos de embarque en grandes capitánías, la disponibilidad de camarotes para los estudiantes a bordo de los buques (sobre todo si son tripulaciones mixtas), las vacunaciones según a qué destino se viaje o la cobertura de los seguros a los estudiantes. A esto se le debe añadir la cada vez menor flota abanderada en España.

Como propuesta, la profesional de DNV-GL indicó que “debe ser la Administración la que dé mayores bonificaciones para que los alumnos puedan embarcar ya que los alumnos están en muy alta consideración por parte de las empresas”. Reclamó también la facilitación de las trabas burocráticas y que “debería ser una obligación llevar a alumnos en prácticas tanto para las navieras españolas como para las que

>> *Sigue en pág. 9*

>> Viene de pág. 8

atracan en puertos españoles con regularidad aunque enarbolen otros pabellones”. Un punto complicado, por ejemplo, con las navieras italianas que obligan por normativa a llevar a alumnos en prácticas de esa nacionalidad –y no extranjeros- a bordo.

Más alumnos que plazas disponibles, según Santiago Ordás

En su intervención de cierre de la Jornada, el decano de la facultad explicó que “hay más alumnos que capacidad de embarque de prácticas disponible” y a esto se le suman dificultades como “la aplicación del Maritime Labour Convention que ha supuesto que todos los tripulantes hayan de tener su propio camarote, lo que ha provocado que en algunos barcos el camarote dispuesto para los alumnos, se haya destinado a un tripulante y no haya sitio para alojar alumnos”.

Para Ordás “es evidente que no se puede contemplar únicamente la opción de buques controlados por navieros españoles para la realización de las prácticas, y que hay que mirar hacia buques y compañías extranjeras. Esto supone, sin duda una dificultad añadida, puesto que existen compañías navieras y agencias de embarque que tienen acuerdos en exclusiva con determinadas escuelas de países donde la mano de obra es más barata. Pero hay que abrir este camino desde nuestras escuelas, que además de su función docente e investigadora, van a tener que realizar el trabajo de ‘agencias de embarque’ sin contar con los recursos necesarios para ello”.

El decano de la FNB ofreció cuatro soluciones a priori, ante la dificultad económica que entraña el disponer de un buque escuela (con los escasos recursos de que disponen los centros universitarios a diferencia de lo que ocurre en otros países): la realización de prácticas a bordo combinadas con las simulaciones, una apuesta clara de la Administración por el sector marítimo, que se realicen acuerdos reales y efectivos con Anave y con las empresas extranjeras y, como también han reclamado otros ponentes, la obligación de que las navieras (independientemente del pabellón enarbolado por el buque) que obtengan ayudas de las Administraciones, y puedan embarcar a alumnos en prácticas.

Acto de entrega del Diploma, en Las Palmas de Gran Canaria



Antonio Padrón, nuevo embajador marítimo de la OMI

El pasado día 15 de diciembre, el director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, hizo entrega al capitán marítimo de Tenerife, Antonio Padrón, del diploma que le acredita como embajador marítimo de la Organización Marítima Internacional. La entrega se realizó en un acto organizado por la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Tenerife, al que asistieron unas cien personas que llenaron por completo el salón de actos de la Cámara.

El acto estuvo presidido por la subdelegada del Gobierno, el director general de Marina Mercante, el presidente de la Cámara y el presidente de la Autoridad Portuaria. Rafael Valero expuso los méritos de Antonio Padrón, que le han hecho acreedor del honor de ser el pri-

mer embajador marítimo español y el número quince del mundo. Por su parte, el director de NAUCHERglobal, Juan Zamora, miembro de la Junta Directiva de la ACCMM, leyó una conferencia titulada “Elogio de las profesiones marítimas” (ver resumida en este mismo BOLETIN).

Cerró los parlamentos el nuevo embajador marítimo de la OMI, Antonio Padrón, con una intervención emocionante en la que hizo un recorrido biográfico, con especial hincapié en sus orígenes de pescadores gallegos, y agradeció a las autoridades y público presente el apoyo que le habían prestado.

Al finalizar el acto, la Autoridad Portuaria ofreció una comida en el famoso local de Garrote al que asistieron numerosos profesionales y compañeros del nuevo embajador marítimo de la OMI.

Las posibilidades laborales en buques Off Shore

Especializarse como operador de posicionamiento dinámico

Albert Esgleas Tarifa

DPO en Island Offshore

Hace unos seis años terminaba la Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo cuando un compañero me habló de las grandes condiciones laborales que se ofrecían en los buques off shore; en ese momento estos eran unos totales desconocidos para mí, pero al empezar a buscar información rápidamente me llamaron la atención, no sólo por las condiciones de trabajo que se ofrecían en cuanto a sueldo y tiempo embarcado sino por la tecnología y sus condiciones de vida a bordo. Desde ese momento centré todos mis esfuerzos en especializarme en esos buques y poder desarrollar mi carrera profesional en los mismos.

Hace un año tuve la oportunidad de dar una charla que llevaba por título “Salidas Profesionales para profesionales de la Marina Mercante en la industria offshore” en la Facultad de Náutica de Barcelona; desde entonces varios estudiantes que asistieron a ella se han puesto en contacto conmigo pidiéndome información sobre este mundo.

Para trabajar en los buques offshore se requieren una serie de certificaciones; las principales son los dos cursos de Operador en Posicionamiento Dinámico y de forma secundaria los cursos de “BOSIET” y “HLO”. También es de gran ayuda el examen de inglés “MARLINS”. Con esto estamos hablando que un estudiante debe desembolsar, o mejor dicho invertir, una cantidad que puede superar los 5000 euros. Aunque el problema no radica en el dinero, sino en la posibilidad que tendrá, no ya de encontrar un plaza laboral como Oficial/Operador de Posicionamiento Dinámico, sino alguna oportunidad para poder realizar el pe-



riodo de practicas que se requiere entre el primer curso de operador y el segundo nivel.

Una vez conseguí mi título de Piloto de la Marina Mercante finalicé también todos los cursos para especializarme y conseguí mi primer empleo en un buque offshore en un corto plazo de tiempo. De eso hace unos tres años, en los cuales he navegado siempre en diferentes buques dentro de esta industria.

Las cosas en este tiempo han cambiado, hace tres años el precio del crudo cotizaba por encima de los 100 dólares/barril y ahora por debajo de los 30; con lo cual entiendo las preguntas que se plantean todos esos estudiantes, al igual que hice yo en su día: ¿Existen tantas oportunidades y con tan buenas condiciones para invertir ese dinero en especializarme en este sector? ¿Voy a encontrar trabajo? ¿En cuanto tiempo? La respuesta es complicada y solo puedo aportar lo que he observado de diferentes compañeros

que lo han intentando en estos años. Como he mencionado antes, el principal problema al que se enfrentan los estudiantes es que entre el primer y el segundo nivel se requiere un periodo de prácticas a bordo de un buque equipado con el sistema de posicionamiento dinámico que a su vez se encuentre clasificado por una Sociedad de Clasificación.

Si analizamos la situación de Buques dotados de posicionamiento dinámico manejados por empresas españolas la lista es corta. Por un lado tenemos cuatro buques de Salvamento Marítimo con el sistema pero sin la clasificación pertinente. Algunos de los buques oceanográficos del Estado, como es el caso del buque Sarmiento de Gamboa se encuentran equipados con el sistema. La empresa con sede en Tarragona “REPASA” cuenta con algún remolcador de altura equipado y finalmente existen un par de agencias de embarque que gestionan la

>> *Sigue en pág. 11*

>> *Viene de pág. 10*

tripulación de algunos buques Offshore; este es el caso de la Gallega "ACSM" con los buques Árbol Grande y el Teneo; y de la agencia con base en Bilbao Ibernor, que gestiona las tripulaciones de algunos de los buques Offshore del armador noruego BOA. Supongo que puede existir algún buque más con el sistema y con intereses en nuestro país, pero lo desconozco. Con lo cual la principal cuestión que deben observar los interesados en especializarse en

el sector es que el mercado que les espera es claramente internacional. Esto desde mi punto de vista no es ningún inconveniente, aunque deben enfocar sus horizontes de una forma mas amplia y eso pasa en un primer lugar por el dominio de la lengua del mar, el inglés.

La siguiente pregunta es: cómo se encuentra el mercado internacional de la industria offshore. La situación en este último año ha tenido un declive muy grande debido a la bajada del precio del crudo. El número de buques que las empresas han tenido que amarrar debido a

los bajos precios de flete y falta de contratos se empieza a contar en centenares y los despidos de empleados por miles. El final de esa bajada de precios no se vislumbra, con lo cual el futuro del sector es totalmente incierto y creo que a día de hoy nadie puede preverlo.

Muchos de los que nos dedicamos al sector y entramos en una época donde no había freno y pensábamos que tendríamos gran parte de nuestra vida profesional arreglada, empezamos a ver también que a lo mejor hay que examinar nuevos mercados que no se encuentren relacionados de forma directa con el precio del crudo pero, como es normal, aprovechando la experiencia que hemos ganado en este sector.

El sistema de posicionamiento dinámico se desarrolló principalmente para la industria del petróleo pero en la última década se ha ido incorporando cada vez a un mayor número de buques con utilidades muy diversas. Actualmente el sistema es de gran utilidad en las operaciones de dragado y, en los últimos años, se han construido un gran número

de grandes dragas que lo incorporan, algunas de las más espectaculares construidas en astilleros del País Vasco, tales como los buques Leiv Eiriksson o Cristobal Colon. Por otro lado la industria de los parques eólicos marinos se encuentra en clara expansión y necesita cada vez más de buques especializados para la construcción y futuro mantenimiento de los aerogeneradores. En último lugar encontramos que el sistema se está expandiendo también en el sector de los grandes cruceros de pasaje y de los grandes yates privados por las dificultades medioambientales, cada vez mayores, de fondear en algunos lugares.

Si observamos las condiciones que priman actualmente en la marina mercante, creo que tanto para los profesionales que nos encontramos dentro del sector y vemos peligrar nuestro trabajo, como para los estudiantes que se plantean especializarse en este mundo, se puede afirmar que a día de hoy aún sigue siendo una de las mejores salidas profesionales para quienes queremos seguir ejerciendo nuestra profesión en la mar.

El RMI Registry avanzará durante este año y se situará tras la bandera de Panamá

Marshal, segundo pabellón del mundo

El registro marítimo de las Islas Marshall (RMI Registry) se convertirá muy probablemente en 2016 en el segundo registro marítimo del mundo en términos de tonelaje matriculado, superando al registro liberiano y teniendo sólo por delante al registro panameño. Los cuatro están considerados registro abiertos, "open register" o banderas de conveniencia, sin que exista relación real alguna ("genuine link") entre la bandera y los armadores de los buques.

La República de las Islas Marshall (Republic of the Marshall Islands) es un conjunto de islas (1.156 entre islas y atolones), situadas en el océano Pacífico, cerca del ecuador y muy próximas al meridiano de 180, con una población de unos 70.000 habitantes. Descubiertas

en 1526 por el navegante español Alonso de Salazar, el nombre proviene del explorador británico John Marshall, que las visitó y cartografió en 1788. Tras diversas dependencias de España, Alemania, Gran Bretaña y Estados Unidos, las Islas Marshall se constituyeron como Estado independiente en 1990 y entraron a formar parte de la ONU en 1991.

El registro de las Islas Marshall está gestionado desde Reston (Virginia, Estados Unidos) por una sociedad privada, International Registries, Inc. (IRI), fundada en 1948 y específicamente dedicada a suministrar, en todo el mundo, los servicios que precisen las empresas e instituciones marítimas. Con la República de las Islas Marshall (todavía bajo la tutela norteamericana), firmaron en 1988 un contrato para gestionar el registro marí-

timo, posición que consolidaron por una ley de la nueva república en 1991.

En su página on-line, IRI despliega todos sus encantos: facilidades a coste cero para mover, ocultar, lavar y lo que haga falta el dinero de los armadores; uso masivo de las tecnologías on-line para domiciliar empresas y gestionar los cambios societarios que se deseen; ayuda legal en los negocios ligados al registro marítimo; y por supuesto las ventajas usuales de las banderas de conveniencia: libre contratación de trabajadores, normativa laboral ínfima, impuestos inexistentes, administración marítima complaciente, etc.

Con este abanico de ofertas, el IRI había logrado atraer a la bandera de las Islas Marshall (datos de diciembre de 2012), a 2072 buques con un tonelaje de peso muerto de 85.8 millones de toneladas. Tres años más tarde, en diciembre de 2015, los buques matriculados ascendieron hasta los 3.072 y el tonelaje de peso muerto alcanzó la cifra de 124,1 millones, a una media de 34.603 TPM por buque. Un ascenso espectacular.

La figura del Contraamaestre de los buques mercantes

Elogio del nostromo

Joan Cortada

De entrada, soy consciente de que el título del presente escrito puede inducir al lector a una confusión inicial en cuanto a su contenido. Me excuso de antemano por ello.

El caso es que hoy no voy a referirme al meritorio premio literario que lleva el nombre de "Nostromo" y que se otorga anualmente en Barcelona, así como tampoco trataré de llevar a cabo una reseña de la clásica y magnífica novela de Joseph Conrad que de igual modo se titula. Un libro éste, por cierto, que admiro profundamente y creo que resulta una referencia obligada, un claro antecedente, de algunos de los mejores textos de García Márquez o Vargas Llosa. Con el mérito añadido de que al escritor polaco nacionalizado británico le debía de resultar mucho más complicado que a los otros dos autores citados tratar de captar y plasmar en un escrito las endiabladas complejidades y paradojas, así como las flagrantes injusticias de las sociedades latinoamericanas de cien años atrás.

No. Hoy mi atención se pretende focalizar en algo distinto. Concretamente, en la figura del Contraamaestre de los buques mercantes, el Nostromo, tal como tuve ocasión de conocerla en mis ya lejanos años de navegación, una figura que entonces me fascinó y que recuerdo con especial interés y cariño. Es muy posible que estas sensaciones mías sean fruto del puro azar y que muchos de mis colegas, oficiales de la Marina Mercante, no hayan tenido experiencias similares a las que yo tuve ocasión de vivir. Si así fuese, me sentiría un ser privilegiado, dado que la galería de personajes, de Nostromos, que tuve la suerte de conocer y tratar, representa uno de los improntas más entrañables y enriquecedoras de mi paso por los barcos de los años sesenta y setenta del pasado siglo.

¿Cómo no recordar al viejo Manuel? Como los demás que trataré de recordar, era un hombre de edad más próxima a los sesenta que a los cincuenta años. Era

natural de Figueras de Castropol, en el límite de las provincias de Lugo y Asturias y en la ría del Eo. Había hecho la guerra en el bando franquista y ello había dejado en él algunas secuelas: cojeaba ostensiblemente a causa de una vieja herida y un humor, un velo blanquecino, cubría permanentemente uno de sus ojos. Posiblemente la luz directa del sol le debía molestar, por lo que se cubría siempre, tanto en verano como en invierno, con un sombrero de paja, el cual sólo en caso de lluvia o temporal se veía sustituido por el tradicional "sudoeste" de hule. Como muchos de sus paisanos, manifestaba sus opiniones con una considerable dosis de "retranca". Alguna vez, tras una alborada magnífica y al inicio de una mañana soleada, el primer oficial había enviado al alumno de náutica (o sea, a mí) a indicar al contraamaestre que creía conveniente que la marinería repasase la pintura de la cubierta y el veterano Manuel había contestado: "Si Don X así lo manda, lo haremos, pero andamos escasos de pintura y es lástima malgastarla; tenga usted la bondad de decirle que mi pierna mala me avisa de que antes de la meridiana va a llover" Y, claro está, tres o cuatro horas más tarde... llovía.

¿Cómo olvidar tampoco a Tomeu? Un mallorquín corpulento, calvo y de blanco bigote, pero con una mirada llena de placidez, impregnada de la calma, parsimonia y fina ironía de su isla natal. Había luchado, desde el primer al último día de la Guerra Civil, en el bando republicano y también había recibido diversas heridas. Una esquirla de metralla se había llevado por delante parte de la musculatura de una de sus piernas. Cuando en verano encabezaba el grupo de marineros que baldeaban la cubierta, sus pantalones cortos dejaban ver un segmento de la tibia de Tomeu cubierta tan sólo de una epidermis de extrañó color violáceo. A veces me narraba anécdotas de su experiencia bélica, de la guerra particular que él y sus compañeros de brigada mantenían con los efectivos marroquíes del ejército franquista y de las crueldades y sevicias mutuas (especialmente amputaciones en

cuyo detalle prefiero no entrar) que se infringían a los infelices combatientes que tenían la desgracia de caer prisioneros. Su larga experiencia marinera incluía un periodo de navegación en una lancha rápida de contrabando de tabaco entre Gibraltar y Mallorca, con algún que otro enfrentamiento a tiro limpio con la Benemérita. Escucharle narrar sus andanzas era... toda una experiencia.

Para no hacer esta lista excesivamente larga, ¿cómo no aludir, finalmente, a otro Tomeu? Natural, en este caso, de Formentera, tenía como apodo el de "el Negro". Su presencia física era literalmente feroz. Dotado de una estatura muy superior a la media, era un hombretón que, a pesar de su edad ya más que madura, conservaba una espesa cabellera negra como el azabache y un gran bigotazo que, a la par con dicha mata de pelo capilar y el tono de color de su tez surcada de profundas arrugas, justificaban más que sobradamente su alias. Hoy en día, hubiera encontrado fácilmente un empleo en el reparto de "Mar i Cel" como uno de los compañeros del corsario Saïd, aunque dudo que sus habilidades canoras le ayudasen mucho para ello. Su voz parecía salir del más profundo de los avernos y ello no contribuía precisamente a que resultase fácil entenderle en su variedad isleña de catalán. De castellano, apenas conocía algunos rudimentos y, por supuesto, la escritura era para él materia totalmente desconocida. A pesar de todo lo indicado, era tan buen marinero y tan buena persona como cualquiera de los tres que he citado.

Había unos rasgos comunes en estos y otros nostromos con los que coincidí. En primer lugar, su necesaria capacidad de liderazgo, de hacerse respetar y obedecer por sus subordinados. No recuerdo que jamás un contraamaestre tuviese que acudir al primer oficial o al capitán para quejarse de la actitud o de pequeños actos de indisciplina de un marinero; la "ropa sucia", si la había, se lavaba en la camareta de la marinería y sólo los casos muy graves trascendían hasta el puente. También resultaba destacable su habilidad para comunicarse con el personal de tierra: estibadores, amarradores, boteros o aguadores, fuesen europeos de cualquier >> *Sigue en pág. 13*

>> Viene de pág. 12

nacionalidad, africanos, árabes o americanos. A pesar de no dominar lengua extranjera alguna, el contra maestre se hacía entender sin problemas, mediante cuatro palabras de “pichinglis”, otras cuatro aprendidas de cualquier manera del idioma local y, en defecto de lo anterior, mediante el lenguaje universal de los signos más elementales. Finalmente, su fino instinto para conservar y saber localizar en todo momento en su sancta sanctorum privativo, el pañol de proa, cualquier útil o material que en un momento dado resultase necesario y que nadie más sospechara que pudiese hallarse a bordo.

Para un jovencísimo oficial, fuese alumno de náutica o tercer piloto, el trato con el contra maestre significaba un cierto reto. Un mínimo de prudencia y de tacto resultaban imprescindibles. Además de la diferencia de edad, separaba a unos y otro todo un mundo de experiencia personal y profesional. En buena lógica, lo más conveniente para los primeros era ganarse la estimación y el respeto del nostramo con buenas maneras, con una cierta dosis de humildad y con muestras evidentes de voluntad de aprender de alguien que, por meras razones de jerarquía a bordo, venía obligado a tratarnos de Don Tal o Don Cual, aunque generacionalmente pudiésemos ser nietos suyos. En otras palabras, evitar “ir de sobrados” y tratar de absorber el máximo de conocimientos prácticos, que tanta falta nos hacían, de aquellos auténticos “lobos de mar”. Recuerdo bien la complacencia y santa paciencia con la que el asturiano-galaico Manuel me enseñó a realizar algunas labores de cabullería, incluso una complicada piña de “culo de puerco”, que posiblemente debo conservar todavía en el fondo de algún armario...

A veces pienso, con cierta nostalgia, que esta clase de personajes pertenecen ya a un pasado irremediabilmente perdido en la noche de los tiempos. Dudo mucho que los actuales capitanes y pilotos de la Marina Mercante actual puedan contar todavía con la colaboración inestimable de unos nostromos como aquellos, de aquellos veteranos mandos intermedios que —tras toda una vida en el mar— tantos pequeños (o no tan pequeños) problemas sabían resolver, en el pequeño pero complejo mundo de un buque.

Según la International Transport Workers' Federation

La mitad de las profesionales de la mar sufren problemas de ansiedad



PROFESIÓN MARÍTIMA

El próximo 17 de septiembre, en la sede en Londres de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, ITF (International Transport Workers' Federation), se presentará el estudio realizado durante más de un año sobre la salud y el bienestar de las mujeres que trabajan en el mar.

El trabajo, patrocinado por la International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN), ITF, la International Maritime Health Association (IMHA), y la Seafarers Hospital Society (SHS), se inició en julio de 2014 con una encuesta piloto a la que respondieron 100 mujeres embarcadas. Una vez analizada y

revisada se lanzó la encuesta definitiva de la que se obtuvieron 500 respuestas. Con posterioridad, en marzo de 2015, se celebró en Cebú una reunión de trabajo con quince participantes.

El informe final concluye que el 57 por ciento de las mujeres embarcadas sufre problemas en la espalda y dolores articulares y el 45 por ciento sufren problemas de estrés y ansiedad.

Más de la mitad de las mujeres que respondieron el cuestionario afirmaron que sus problemas de salud son causados por el trabajo; el 40 por ciento respondieron que no tenían acceso al botiquín de a bordo; y el 17 por ciento confesaron que habían sido víctimas de acoso sexual.

Solas, Marpol, Formación... varios son los convenios que se han visto modificados este inicio de 2016

Las auditorías obligatorias y otras enmiendas de la OMI que han entrado en vigor el 1 de enero

ADMÓN. MARÍTIMA

Varias enmiendas a los tratados de la OMI han entrado en vigor el 1 de enero de 2016, incluidas nuevas prescripciones para la verificación del cumplimiento, que otorgan carácter obligatorio a las auditorías en el marco del Plan de auditorías de los estados miembros de la OMI.

Otras enmiendas que entran en vigor son las enmiendas al Convenio Solas para prescribir la instalación de sistemas de gas inerte a bordo de los petroleros y quimiqueros nuevos y por encima de 8.000 toneladas de peso muerto; la última enmienda al código marítimo internacional de mercancías peligrosas (código IMDG); las prescripciones relativas a los instrumentos de estabilidad en los buques tanque y nuevas prescripciones para las pruebas de los chalecos salvavidas.

Las auditorías en virtud del Plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI adquieren carácter obligatorio

Las enmiendas a varios tratados que abarcan la seguridad, la formación, la prevención de la contaminación, las líneas de carga, el arqueo y la prevención de abordajes confieren a las auditorías, en virtud del Plan de auditorías de los estados miembros de la OMI, carácter obligatorio para todos los estados miembros de la OMI desde el 1 de enero de 2016.

Están previstas hasta un máximo de 25 auditorías por año de los Estados miembros en el Plan de auditorías, que tiene por objeto ofrecer un mecanismo por el cual éstos puedan ser evaluados, con el fin de determinar en qué medida implantan y ejecutan los instrumentos aplicables de la OMI mediante la identi-



ficación de áreas que necesitan mejorarse, así como las buenas prácticas.

La idea detrás de este programa es apoyar la mejora de la implantación de los instrumentos de la OMI, ya que el Plan proporcionará a los estados una visión general de cómo llevan a cabo sus obligaciones como Estados de abanderamiento, ribereños y rectores de puerto, en los tratados pertinentes de la Organización.

El proceso también nutrirá el amplio programa de cooperación técnica de la OMI, a fin de facilitar asistencia a los Estados de forma más específica y reforzar sus capacidades, así como el proceso

normativo de la Organización.

Los tratados enmendados son:

- Convenio Solas 1974, enmendado;
- Convenio de formación, 1978, enmendado, y Código de formación;
- Los Anexos I a VI del Convenio Marpol;
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966
- Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966;
- Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969;
- Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes,

1972, en su forma enmendada

Otras enmiendas al Convenio Solas

Otras enmiendas al Convenio Solas que entran en vigor el 1 de enero de 2016 incluyen:

- Enmiendas a las reglas II-2/4 y II-2/3, II-2/9,7 y II-2/16.3.3, a fin de introducir prescripciones obligatorias para los sistemas de gas inerte a bordo de los petroleros y quimiqueros nuevos de peso igual o superior a 8 000 TPM, y de los sistemas de ventilación a bordo de los buques nuevos; las enmiendas conexas al Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI) en relación con los sistemas de gas inerte.

- Enmiendas a la regla II-1/29 del Convenio Solas sobre el aparato de gobierno, a fin de actualizar las prescripciones relativas a las pruebas en el mar.

- Enmiendas a la regla II -2/10 del Convenio Solas, en relación con las prescripciones de protección contra incendios para los nuevos buques proyectados para transportar contenedores en la cubierta de intemperie o por encima de ella.

- Enmiendas a la regla II-2/13.4 del Convenio Solas en las que se prescriben medios de evacuación adicionales desde los espacios de máquinas.

- Nueva regla II -2/20-1: Prescripciones aplicables a los buques que transportan vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión que establece prescripciones adicionales para los buques que tienen espacios para vehículos y espacios de carga rodada destinados al transporte de vehículos de motor con hidrógeno comprimido o gas natural comprimido en sus tanques para su propia propulsión.

Enmienda 37-14 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG)

Las enmiendas al Código IMDG adquieren carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2016. Incluyen actualizaciones a las disposiciones de materiales radiactivos, siguiendo las últimas disposiciones (2012) del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA); nuevas prescripciones de marcado de sobre-embalaje y salvamento y actualizaciones a diversas prescripciones individuales de embalaje y envasado.

Las ratificaciones de inicio de año no dan lugar a rubricar el Convenio



La OMI pide más ratificaciones para que pueda entrar en vigor el convenio de aguas de lastre

ADMÓN. MARÍTIMA

Tras la serie de ratificaciones del Convenio sobre la gestión agua de lastre (Convenio BWM) el pasado noviembre, la OMI y sus colaborador IHS Maritime & Trade se han dedicado a un proceso de verificación de las cifras de arqueo a fin de determinar si el Convenio cumplía finalmente los criterios para su entrada en vigor.

Si bien ese proceso aún no está completo y continuará durante tres semanas más, la OMI está ya en condiciones de confirmar que las ratificaciones no dieron lugar a la entrada en vigor del convenio.

Hasta ahora, 47 países han ratificado el Convenio, lo que sobrepasa considerablemente la cifra requerida de 30 países. Sin embargo, la flota combinada de estos 47 países supone el 34,56% del tonelaje mundial, y es necesario alcanzar un porcentaje del 35% para que el Convenio pueda activarse.

El secretario general de la organización, Kitack Lim dijo al respecto que “las recientes ratificaciones han acercado enormemente el Convenio BWM a su entrada en vigor. Si bien no se puede prever exactamente cuándo se producirá, me gustaría instar a los países que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen el Convenio BWM tan pronto como sea posible”.

Cuenta, entre otras distinciones, con la Cruz al Mérito Naval

El capitán Laureano Lourido presidente del puerto de Gijón

CAPITANES

El Consejo de Gobierno del Principado de Asturias aprobó el nombramiento de Laureano Lourido como presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón. Nacido en Nubledo en 1959, Lourido es capitán de la Marina Mercante y máster en Gestión Portuaria por la Universidad de Comillas.

Ha ocupado distintas responsabilidades en compañías públicas y privadas del sector portuario y naviero, la última como director gerente de la terminal de graneles sólidos de El Musel, European Bulk Handling Installation (EBHISA).



Previamente, entre los años 2005 y 2012 fue director general y consejero de la so-

ciudad Actividades Generales Portuarias y consejero, en representación de los navieros, de la Cámara Oficial de Comercio de Gijón.

Entre los años 2001 y 2004 asumió la jefatura de la división de operaciones portuarias, primero, y del departamento de operaciones portuarias y director comercial, después, de la propia Autoridad Portuaria de Gijón.

Lourido ha desempeñado además el cargo de vicepresidente del Foro de Calidad Portuaria, ha impartido docencia en el máster de Transporte y Gestión Logística de la Universidad de Oviedo y ha recibido distinciones como la Cruz al Mérito Naval.

El buque de Trasmediterránea navegó entre las islas de archipiélago canario durante 64 años

El correillo 'LA PALMA', el mayor proyecto cultural marítimo de España

Cap. Juan Zamora

La recuperación y rehabilitación del buque de pasaje LA PALMA, de Trasmediterránea, que durante sesenta y cuatro años sirvió de correo entre las islas del archipiélago canario, constituye el mayor proyecto cultural marítimo que se lleva a cabo en España.

Quiénes sentimos una especial inclinación por la cultura marítima, amantes del mar y de los barcos y admiradores de los hombres, marinos y pescadores que navegaban en ellos, miramos con envidia a los países nórdicos, a Gran Bretaña, a Alemania, a Holanda, países que exhiben en casi todos los puertos barcos históricos restaurados y mantenidos en su estado original para que sirvan al conocimiento de la historia marítima de

sus habitantes. Un buque es comparable a un edificio y habría que conservar una muestra de ellos de la misma forma que las ciudades conservan su patrimonio arquitectónico: lección del pasado, historia viva de la ciencia y de la técnica, patrimonio cultural y legado de las generaciones pasadas.

Pero si en el caso de la arquitectura civil, España no repara en leyes ni en gastos para conservar vivo su patrimonio, la arquitectura naval no ha merecido, salvo contadísimas excepciones, el más mínimo interés de los poderes públicos y privados por respetar su historia y mantener a flote algunos barcos de su extenso legado. Somos un país de cultura mesetera a pesar de la importancia fundamental que el transporte marítimo y la pesca han tenido y tienen en nuestra economía.

La mayoría de los puertos españoles ostentan edificios señoriales construidos en su mayor parte a principios del siglo XX por las autoridades portuarias, colonizadas, como es sabido, por los profesionales de la construcción de caminos, canales y puertos, unos ingenieros que solían y suelen olvidar que los puertos existen porque existen los buques y que ignoran todavía hoy que lo más importante de los puertos no reside en el cemento o el hormigón sino en la organización económica y en la gestión de los flujos de tráfico. Hay excepciones, sin duda, pero son, para nuestra desgracia, muy escasas.

En este panorama desolador surgió, por la conjunción del azar y unas determinadas voluntades, el proyecto de restauración del correillo LA PALMA, el >> *Sigue en pág. 17*

>> Viene de pág. 16

último de su género que queda vivo.

Cuando en 1976 el buque sufrió una seria avería en sus calderas y Trasmediterránea decidió que ya había vivido suficiente, un emprendedor alemán, Flick, pensó que el correillo podría ser un buen negocio como bar/casino/ludoteca y se lo compró a la naviera por algo más de 2 millones de pesetas. Tras 10 años de brega con la Administración, cautivo y desarmado, Flick vendió LA PALMA al precio simbólico de una peseta al cabildo de Tenerife, a cuyo frente se encontraba José Segura Clavell, un político que conoce y ama la mar. No se sabía bien que hacer con el buque, más allá de que se dedicaría a fines culturales y museísticos.

Hasta 1996, diez años más tarde, el proyecto quedó empantanado en la maraña política, de donde lo rescataron los entusiastas de la Asociación Canaria de Capitanes de la Marina Mercante (hoy asociación de oficiales en general), y un nuevo presidente del cabildo insular de Tenerife, Ricardo Melcior. El traba-

jo desinteresado de los profesionales del mar, organizados en la Fundación Correillo LA PALMA, y el encanto y la habilidad del presidente del cabildo cuando de obtener fondos se trata consiguieron mover el proyecto. Se sacó el barco de varadero, bien asegurada su estructura y garantizada la seguridad, aunque saqueado de los instrumentos, aparatos y ornamentos susceptibles de ser arrancados, y se iniciaron los proyectos concretos de cada una de las partes para poner el buque a punto para navegar: el montaje de la máquina original, a vapor, alternativa de triple expansión, combinada con otro propulsor más moderno económico y ecológico; el sistema de fondeo; las instalaciones del puente con sus bitácoras, telégrafos de órdenes y cuarto de derrota; etcétera, etcétera.

El resultado final lo veremos en un par de años, cuando se ultimen las obras que faltan, unos 6 millones de euros previstos. Entonces el correillo LA PALMA podrá pasarse por las islas, fondear aquí y atracar allá, mostrando a los habitantes

de las islas como se transportaban personas, bienes y productos hace un siglo. Y a quienes no somos de las islas y amamos los barcos y el mar, nos servirá de referencia para proponer algo similar donde sea posible, y para sentirnos orgullosos de que en Canarias, por lo menos en Canarias, hemos sabido los españoles conservar una parte significativa del patrimonio marítimo a flote.

Aunque quedan flecos importantes por determinar, el buque quedará atracado en un muelle del puerto de Santa Cruz de Tenerife, abierto a la ciudad, en el que también está ubicado un viejo edificio que servirá para completar la oferta cultural ofrecida por el correillo.

Mención especial para quienes de forma desinteresada, marinos y gente de mar, prestan sus conocimientos, su tiempo y a veces su dinero para el desarrollo del proyecto. Y particularmente, al presidente de la Fundación Correillo La Palma, Juan Pedro Morales Chacón, capitán de la marina mercante y práctico del puerto de Santa Cruz.

El Maritime Rescue Coordination Centre de Reino Unido solicitó ayuda al Salvamento Marítimo español

La entrada del 'MODERN EXPRESS' en el puerto de Bilbao

SEGURIDAD MARÍTIMA

Al mediodía del pasado martes 26 de enero, el Centro de Coordinación de Salvamento (CCS) de La Coruña recibía una Llamada Selectiva Digital (DSC, Digital Selective Calling, una alerta de socorro automática, parte fundamental del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, SMSSM, en español; en inglés GMDSS), procedente del buque MODERN EXPRESS, situado a unas 148 millas al norte de cabo Ortegal, con una escora de más de 40 grados causada por un corrimiento de la carga provocado por las malas condiciones de la zona: vientos del sudoeste fuerza 8 y mar muy gruesa y arbolada.

La posición del buque siniestrado, con 22 tripulantes a bordo, otorgaba la coordinación de las operaciones de salvamento



al MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre), de Falmouth, Gran Bretaña, que solicitó ayuda al Salvamento Marítimo español. Lourdes Oña, jefa del Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS, Madrid), activó dos helicópteros de Sasemar y uno de la Xunta de Galicia.

Con esos medios, la misma tarde del 26 de enero fue rescatada la dotación del buque y llevada a Celeiro y La Coruña donde recibieron la atención precisa, tanto de las autoridades españolas como del seguro P&I del buque (mutualidad de armadores aseguradora de determinados riesgos, por ejemplo el de salvamento y daños por contaminación).

Desde que se recibió la primera noticia, los responsables de la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) siguieron la evolución del siniestro día y noche. Una vez salvadas las personas, obligación principal de cualquier plan de salvamento, toda la atención se puso en el buque, un carguero dedicado al transporte de coches (car carrier), de 164 metros de eslora y 28,1 metros de manga, 10.817 toneladas de peso muerto, construido en 2001, con bandera de Panamá y navieros sudcorea-

>> Sigue en pág. 18

>> Viene de pág. 17

nos, dedicado en los últimos años a navegar entre puertos europeos y de África occidental.

La carga que transportaba el MODERN EXPRESS, de viaje entre Port Gentil (Gabón) y Le Havre, en Francia, está compuesta por diversos vehículos y madera, una carga que no suscita demasiada preocupación desde el punto de vista medioambiental.

Los armadores del MODERN EXPRESS contrataron para el salvamento del buque a la sociedad holandesa Smit Salvage, la misma que contrató en su día el armador del PRESTIGE. Tremendamente escorado a estribor y derivando hacia el sudeste a velocidades diversas, entre 2 y 5 nudos, que lo acercaba a las costas francesas, de modo que penetró en aguas de responsabilidad gala, el MODERN EXPRESS pasó a depender del CROSS Etel, que envió a la zona al remolcador ABEILLE BOURBON y a la fragata PRIMAUGUET.

Tras nueve días a la deriva, la DGMM autorizó, con determinadas condiciones y el depósito previo de una caución de más de 21 millones de euros, la entrada del buque en el puerto de Bilbao. La maniobra se inició a las 08.00 horas del día 3 de febrero y duró más de diez horas. Finalmente, el MODERN EXPRESS, controlado con fatiga por varios remolcadores, bajo la dirección de los prácticos del puerto de Bilbao y la supervisión de los expertos en salvamento de Smit Salvage, quedó atracado con seguridad y sin daños en el puerto exterior de Bilbao.

La ACCMM, muy crítica con los errores y desmanes cometidos en casos anteriores, El PRESTIGE y la recuperación del combustible del OLEG NAYDENOV sin ir más lejos, se siente hoy orgullosa de la Administración marítima española. Hemos sabido acoger a un buque con problemas y lo hemos hecho con profesionalidad y responsabilidad. Todos los intervinientes, Sasemar, el personal de la Capitanía Marítima de Bilbao, los miembros del Comité Técnico ad hoc, los prácticos y el personal directivo de la Dirección General de Marina Mercante merecen el reconocimiento de la sociedad española.

Es de esperar que la ministra de Fomento sepa valorar el quehacer y el éxito de dimensión internacional de quienes han dirigido y trabajado en esta operación.

El embajador en Londres Federico Trillo, presidente de la Asamblea



Rafael Rodríguez Valero en la asamblea de la OMI: la seguridad marítima es prioritaria

INTERNACIONAL

En nombre del Gobierno español, el director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, intervino en la asamblea anual, 2015, de la Organización Marítima Internacional (IMO en siglas inglesas), que tuvo lugar en la sede de la organización, en Londres. En esa Asamblea se eligió al exministro de Defensa Federico Trillo (en origen letrado del Instituto Social de la Marina), como presidente.

El director general dedicó su intervención a reforzar la misión de la IMO como reguladora de la seguridad marítima, en especial de la vida humana en la mar, y de la prevención de la contaminación del mar desde los buques; y recordó que España es signante y cumplidora de la práctica totalidad de los convenios internacionales depositados en la IMO.

Recordó Rodríguez Valero que las costas españolas, como bien es sabido, han sufrido enormemente las mareas

negras y que por ello nuestro país ha realizado un gran esfuerzo para reforzar el sistema preventivo, actuando sobre la normativa y los instrumentos que garantizan su cumplimiento, es decir, la vigilancia, la inspección y, llegado el caso, la sanción.

Tras apuntar la importancia que el transporte marítimo tiene para España (8.000 kilómetros de costa; 80 por ciento del comercio import-export por vía marítima), el director general afirmó que para nosotros la seguridad y protección marítimas son prioridades.

Rodríguez Valero dejó constancia ante la IMO del esfuerzo del Gobierno de España por dotarse de un sistema de seguridad y salvamento marítimo eficaz; y dedicó el final de su intervención a recordar la existencia del Convenio de Torremolinos (1977), sobre seguridad de los buques pesqueros, insistiendo en la necesidad de que sus reglas, con las enmiendas del Protocolo y el Acuerdo de Ciudad del Cabo (2012), entren en vigor cuanto antes.