



Año 2015 - Julio
BOLETÍN nº 49

Associació Catalana de Capitàns de la Marina Mercant

BOLETÍN INFORMATIVO

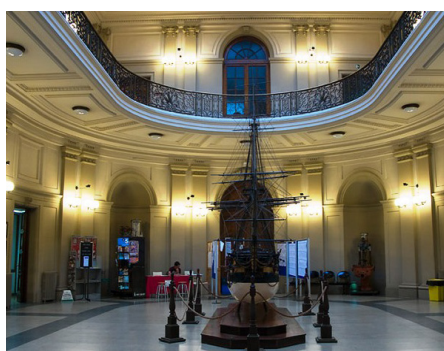
Siga las principales noticias a través de www.naucher.com



NOTICIAS DE PORTADA

Quieren reubicar a la Facultad de Náutica de Barcelona

El exteniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, Antoni Vives, confirmó la noticia anunciada: el noble edificio del Pla de Palau será destinado a otros usos y la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB) se trasladará a una nueva construcción, aún por levantar, situada en una parcela de terreno portuario situada en las inmediaciones del hotel Vela. Vives afirmó que “el equipo de gobierno de la UPC (Universidad Politécnica de Cataluña) está acabando de perfilar los requisitos técnicos que tendrá que cumplir



la nueva sede de la Facultad de Náutica de Barcelona”.
>> *Página 3*

La ACCMM celebró una jornada técnica sobre el uso de GNL como combustible marino > *Pg. 2*

Dos de las tres Capitanías Marítimas catalanas, en manos de mujeres > *Página 5*

OTRAS NOTICIAS

- La Liga pide un Ministerio de la Mar > *Página 3*
- Las nuevas atribuciones del Gobierno a los capitanes de yate > *Página 4*
- Contra la criminalización de los marinos > *Página 6*
- El gigantismo creciente de los portacontenedores > *Página 7*
- Sobre la condena judicial del capitán del COSTA CONCORDIA > *Página 8*
- Ruiz Soroa y Zabaleta, Prácticos Honorarios > *Página 8*
- Los prácticos: factor de seguridad en los puertos > *Página 9*
- El OLEG NAYDNOV y las injerencias en la gestión de los accidentes marítimos > *Páginas 10-11*
- El LADY M fue autorizado a entrar en puerto > *Página 12*

EDITORIAL



Mariano Badell
Presidente de la ACCMM

Dos de cal y una de arena, esto es lo que nos ha reportado la Administración marítima en los últimos tiempos. Por una parte las atribuciones a los capitanes de yate, que independientemente de si son o no para embarcaciones de recreo, ahora pueden mandar hasta 3000 GT, de cualquier eslora. Si es de recreo o no es lo de menos, lo importante es poner en manos de un titulado deportivo, un barco de 3000 GT, mientras a un piloto de 2ª con su titulación universitaria, su año de mar en prácticas, y su año de piloto, le permiten solo 500 GT.

La otra de cal es la de los PPER, patrones profesionales de embarcaciones de recreo. Con un examen estos titulados deportivos acceden a la navegación profesional como patrones o capitanes de embarcaciones, no de recreo sino de empresas que facturan por esa navegación, es decir comerciales. Pero, ¿para qué están todas las titulaciones profesionales, desde los patrones en sus diferentes categorías, hasta los pilotos y capitanes?

Y por último nos felicitamos por lo que parece un cambio de tendencia en España en cuanto a la criminalización previa de los marinos. No han detenido a ningún capitán o marino por el incendio del pesquero OLEG NAYDNOV, ni por el incendio del SORRENTO, ni por el del petrolero LADY M, y eso a pesar de las presiones que sabemos que han tenido las autoridades, sobre todo en el caso del pesquero OLEG NAYDNOV. Nos felicitamos por ese cambio de rumbo del Gobierno español

La sesión matinal fue un éxito de participación y de nivel de los ponentes

La ACCMM celebró una jornada técnica sobre el uso de GNL como combustible marino

GAS NATURAL LICUADO

En el año 2020, las normas que regulan la emisión de gases contaminantes a la atmósfera desde los buques y embarcaciones se endurecerán considerablemente. Sobre todo en los puertos, donde además resulta más fácil controlar su cumplimiento. Sobre esta premisa, bien conocida por los operadores marítimos, la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante organizó el pasado 18 de junio, en la Facultad de Náutica de Barcelona, una jornada técnica con el título de “El reto del año 2020,

nuevos combustibles sin emisiones nocivas para embarcaciones menores, de menos de 1000 Kw”.

El objetivo de la jornada, como explicó el presidente de la ACCMM, Mariano Badell, en la presentación, era debatir la reducción de emisiones y conseguir una navegación más limpia en los barcos de menor porte (remolcadores, pesqueros de litoral, embarcaciones de servicios portuarios, etc.), que suelen pasar la mayor parte del tiempo en los puertos.



JORNADA

Por una navegación limpia

“EL RETO DEL AÑO 2020, NUEVOS COMBUSTIBLES SIN EMISIONES NOCIVAS PARA EMBARCACIONES MENORES, DE MENOS DE 1000 KW”.

Jueves, día 18 de junio - Facultad Náutica de Barcelona
Pla del Palau - 18 - 08003 Barcelona
Horario: 09:00h. a 14:00h.

ASOCIACIÓN CATALANA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE
info@capitansmercants.com

Jornada patrocinada por:

Port de Barcelona

PRACITICS

ROL

MOORING

sym

Objetivo cumplido con creces. Era unánime entre los numerosos asistentes la opinión de que la jornada había tenido un nivel muy alto y los ponentes

habían profundizado en el análisis de los problemas que plantea la normativa y en las soluciones técnicas que están en des-

arrollo para solucionarlos.

El profesor de la UPC Ricard Bosch, especialista en electricidad y motores eléctricos, presentó un brillante trabajo sobre las diferentes alternativas a disposición de armadores y navieros para reducir la contaminación (y el ruido) de la maquinaria de los barcos.

Las ponencias de Gertu Bidegain, de

la empresa Dresser Rand, y de Luis Guerrero, director para España y Portugal de la división marítima de Bureau Veritas, aportaron una visión de las ventajas del gas natural licuado (LNG) como combustible marino. Luis Guerrero se detuvo con cierto detalle en analizar las normas técnicas de diseño y construcción de los tanques para alma-

cenar el gas a bordo, y de los problemas que conllevan las operaciones de bunkering con gas natural, a fin de prevenir los riesgos del nuevo combustible.



Como continuación de las intervenciones anteriores, Francisco Lage, director de SYM, explicó los modos más eficientes, dentro de lo posible,

para convertir a gas los propulsores de combustibles líquidos utilizados actualmente por las embarcaciones portuarias.

Por su parte, Sergio Velasquez, director del Instituto de Navegación de España, ofreció una interesante ponencia sobre la mejora medioambiental de puertos y ciudades, Smart city – Smart port.

La jornada

contó en su inauguración con la intervención del director general del puerto de Barcelona, José Alberto Carbonell, quien alabó la organización de la jornada y ofreció la ayuda de la autoridad portuaria para facilitar el cabal cumplimiento de las exigentes normas medioambientales que entrarán en vigor a partir del año 2020.



Quieren reubicar a la Facultad de Náutica de Barcelona



EDUCACIÓN

>> *Viene de portada*

El decano de la FNB, Santiago Ordás, afirmó que no se opone a este traslado forzoso siempre que se cumplan dos condiciones: que la nueva sede de la Facultad esté dotada de las instalaciones y equipos de una escuela moderna; y que no haya ningún período transitorio durante el cual la FNB se vea obligada a trabajar en condiciones precarias de provisionalidad.

El decano valora positivamente el hecho de que la FNB permanezca en Barcelona, eliminando la posibilidad de emigrar a Vilanova o a Mataró, como se había especulado desde el rectorado de la UPC; y que la nueva FNB se sitúe en el entorno portuario, “su ubicación natural”.

Sólo falta por saber (si el cambio de alcalde no decide otra cosa), el destino que

le espera al magnífico edificio que actualmente ocupa la FNB, un edificio codiciado por todas las instancias políticas y empresariales dada su excelente ubicación y la excelencia de su construcción. Tengamos presente que el traslado de la FNB viene motivado por la necesidad de la Universidad de vender el edificio para pagar parte de la cuantiosa deuda que la UPC ha acumulado tras muchos años de alegrías presupuestarias y escaso control del gasto.

La posibilidad de que sea el Ayuntamiento o la Generalitat quienes compren el inmueble a la UPC para destinarlo luego a equipamientos sociales o culturales se antoja complicada a la vista del estado de las finanzas públicas, de modo que no se puede descartar una solución imaginativa que ponga el edificio en manos de la iniciativa privada, previo el pago correspondiente, para dedicarlo a una empresa que pudiera parecer un uso más o menos cultural o social.

Real Liga Naval Española

La Liga pide un Ministerio de la Mar

ADMÓN. MARÍTIMA

En el último número de la revista “Proa a la mar”, órgano de difusión de la Real Liga Naval Española (LN), heredera de la antigua “Vida Marítima” que en las primeras décadas del siglo XX sirvió de vehículo de información y opinión sobre los intereses representados por la Liga Marítima, precursora de la actual LN, el presidente de la entidad, Juan Díaz Cano, reclamaba en un contundente editorial la creación de un Ministerio de la Mar.

La Real Liga Naval Española es una asociación de carácter privado, sin ánimo de lucro, no adscrita a ningún organismo o institución, reconocida por el Estado como de “Utilidad Pública”, que pretende aunar “las aspiraciones y anhelos de las cuatro marinas: Armada, Mercante, Pesca y Deportiva”.

El editorial del número 167, firmado por el máximo representante de la LN, traza una crítica sin paños calientes de la situación política española. Por ejemplo, entre otros, afirma que “Sonroja comprobar cómo las arcas públicas son saqueadas sin pudor alguno...”. El editorial concluye apelando “a una regeneración del actual sistema político y a una nueva configuración de los intereses marítimos bajo un Ministerio de la Mar”.

Conocida la influencia que la Armada tuvo sobre la Liga Marítima y tiene ahora sobre la Liga Naval, cuyo vicepresidente es un capitán de navío retirado (Marcelino González Fernández, gran escritor de temas marítimos), y el comedimiento crítico hasta ahora exhibido por la asociación, asombra y admira la beligerancia política expresada en el editorial de su órgano de expresión. Tal vez sea cierto que los tiempos están cambiando.

El nuevo RD señala que cualquier capitán de yate puede mandar un barco de recreo de cualquier eslora

Las nuevas atribuciones del Gobierno a los capitanes de yate

NÁUTICA DE RECREO

Cap. Mariano Badell

El BOE del pasado 18 de octubre publicó el Real Decreto 804/2014. El artículo 7 de ese RD, titulado “Personal de gobierno y marinería”, establece lo siguiente:

1. Con independencia del uso privado o comercial de los buques de recreo, las tripulaciones deberán estar integradas por personal profesional, salvo lo previsto en el apartado tres.

2. Los buques de recreo de uso comercial estarán bajo el mando de un capitán, que podrá estar en posesión del título de capitán de la marina mercante, piloto de primera o segunda de la marina mercante, patrón de altura o bien patrón de litoral, patrón mayor de cabotaje o patrón de cabotaje, de acuerdo con el desplazamiento del buque y las atribuciones que para dichos títulos establece el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

3. Los buques de recreo de uso privado, podrán estar bajo el mando de un Capitán de Yate.

Es decir que, si no lo entiendo mal, cualquier capitán de yate puede mandar un barco de recreo de cualquier eslora, siempre que tenga menos de 3.000 GT.

El RD 973/2009, que regula las atribuciones de los navegantes profesionales, prescribe que para alcanzar el título de piloto de 2ª es necesario superar 4 años de estudios en una escuela superior o facultad de náutica, cumplir 12 meses a bordo de un buque mercante al mando de un capitán de la marina mercante, y embarcar otros 12 meses como oficial de puente o cubierta. Tras ese periplo formativo al piloto de 2º se le autoriza a



Yates de gran eslora atracado en aguas de Barcelona

mandar un buque de menos de 500 GT que realice exclusivamente navegación costera.

A un piloto de 1ª, que además de los 24 meses citados en el párrafo anterior ha de cumplir otros 12 meses embarcado como oficial de puente, se le autoriza a mandar un buque de hasta 6.000 GT.

Un capitán de la marina mercante necesita sumar a los 4 años de formación universitaria otros 2 años superando un máster y 12 meses más de navegación como oficial de puente. Con el título profesional de capitán podrá mandar cualquier buque civil, de cualquier eslora y GT.

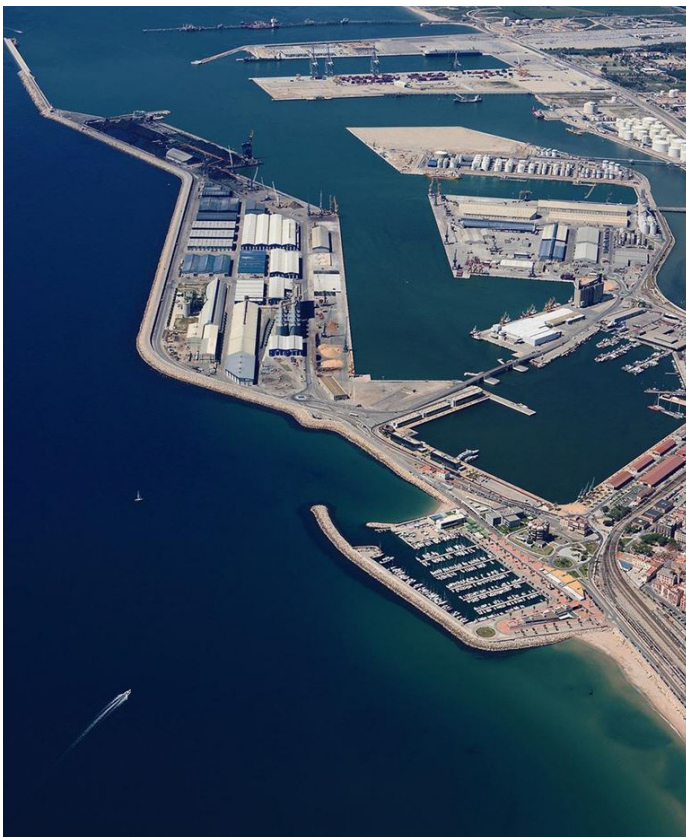
O sea que un capitán de yate puede mandar un barco de cualquier eslora con hasta 12 pasajeros más tripulación, mando vedado a un piloto de 2ª. Veamos un ejemplo:

Yate NIRVANA, 88 metros de eslora, 14,2 metros de manga, 3,90 metros de calado, 27 tripulantes y 12 pasajeros.

Este barco con la vida de 39 personas a bordo, con el riesgo de contaminación por hidrocarburos que suponen 2 motores de 4.830 CV y tanques para 280.000 litros de combustible, lo puede mandar un capitán de yate, pero no un piloto profesional de 2ª.

Inexplicable.

Mari Carmen Santano, en Palamós, y Núria Obiols, en Tarragona



Puertos de Tarragona (izquierda) y Palamós (derecha) donde ejerce cada una al frente de la Capitanía

Dos de las tres Capitanías Marítimas, en manos de mujeres

GENTE DE MAR

Durante muchos, muchos años el mundo marítimo ha sobrevivido de espaldas a la mujer. Los buques eran cosa de hombres, los puertos eran cosa de hombres, navegar era algo reservado al género masculino.

Pero, desde hace unos pocos años, las mujeres han irrumpido con fuerza en ese mundo que parecía dominio exclusivo de los hombres.

En los buques mercantes hay cada vez más oficios y profesiones ocupadas por mujeres. En los puertos, la penetración femenina es constante y abarca todos los ámbitos y todas las categorías. Son jefes de máquinas que quieren ser lla-

madas no jefas sino la jefe de máquinas. Son primeras oficiales y segundas. Son capitanas con mando y cada vez hay más Capitanías Marítimas en manos de mujeres.

En Cataluña, dos de las tres Capitanías Marítimas están dirigidas por mujeres. En Palamós, desde hace tres años, Mari Carmen Santano, jefe de máquinas, salida de la Facultad Náutica de Barcelona, además de máster en Dirección de Producción por el Instituto Catalán de Tecnología, ejerce con autoridad y buen tino como capitana marítima.

Y ahora, en Tarragona, para sustituir a Oscar Villar, la Dirección General ha tenido el acierto de situar a la capitán de la marina mercante Nuria Obiols como autoridad marítima de la provincia.

Nuria Obiols tiene 38 años, estudió en la Facultad de Náutica de Barcelona, de donde salió para navegar en prácticas en 1998. Ha desarrollado su carrera profesional en los mercantes de Marítima del Norte, los SIERRAS, hasta que en 2006 entró en la Administración como inspectora marítima. Siempre ha desempeñado su función pública en la Capitanía de Tarragona, donde ocupaba hasta ahora la plaza de Coordinadora de Seguridad e Inspección Marítima. También es licenciada en Derecho, colegiada desde 2012.

De trato afable, segura de sí misma, modesta y elegante, Núria Obiols representa el último avance de las mujeres en este mundo hosco y bruto que ellas han venido a oxigenar.

La última muestra ha sido la imputación del capitán del NORMAN ATLANTIC



Contra la criminalización de los marinos

DERECHO MARÍTIMO

La criminalización de los marinos, cuya última muestra fue la imputación penal del capitán del ferry NORMAN ATLANTIC, incendiado cuando navegaba por el Adriático, merece una nueva reflexión que responda a algunos comentarios que tachan nuestra posición de excesivamente corporativa.

Es posible, por supuesto, que algún o algunos miembros de la dotación de un buque puedan ser responsables en mayor o menor medida de un accidente que cause daños personales o medioambientales. Es posible, faltaría más, que algún o algunos miembros de la dotación observen un comportamiento

poco profesional ante una emergencia. Es posible, sin duda, que una negligencia del puente o de la máquina origine un siniestro marítimo con graves daños. Nunca hemos negado esas posibilidades porque de hacerlo sólo pondríamos en evidencia nuestra ignorancia.

La indignación manifestada por los profesionales de la marina civil tiene que ver con la imputación y detención del capitán y tripulantes de un buque accidentado antes incluso de saber lo que ha pasado. Sin haber iniciado la investigación técnica y judicial del siniestro, cuando el caos informativo que reflejan los medios de comunicación no permite siquiera una idea aproximada del suceso, salta la noticia de la imputación penal y, en no pocos casos, la inmedia-

ta detención del capitán, y/o del jefe de máquinas u otros oficiales. Contra ese proceder injusto y absurdo clamamos los marinos.

La criminalización de los marinos tiene como objetivo calmar a la opinión pública con el mensaje de que ya se ha detenido al culpable de la contaminación y/o de los muertos en el accidente; y focalizar sobre ellos todas las responsabilidades, ocultando o silenciando las que pudieran recaer sobre la empresa armadora, la Administración o los diferentes agentes que intervienen en la gestión de la seguridad marítima.

Es contra ese proceder espurio y falaz contra el que de forma reiterada nos hemos pronunciado los marinos y seguiremos manifestándonos.

La naviera Evergreen encarga 11 buques de más de 20.000 TEUs

El gigantismo creciente de los portacontenedores

NAVIERAS

Ya hemos llegado a los 20.000 TEUS de capacidad/buque. Evergreen, naviera de Taiwan, ha encargado al grupo Shoen Kisen Kaisa la construcción de 11 buques de 20.000 TEU para tomarlos en "long time charter". Con esta decisión, Evergreen entra en el club de los "18.000 plus", que empezó la inevitable Maersk, siguió con la MSC, la UASC y hace poco tiempo China Shipping Container Line, que encargó unos cuantos 19.000 TEU y ya ha recibido de momento dos. Evergreen está integrada en el consorcio CKYHE: Cosco/K Line/ Yang Ming/Hanjin/Evergreen.

¿Pasaremos de los 20.000 TEU? Seguro que sí. Ya tenemos el acrónimo para nombrarlos, al que tan aficionados son en el mundo anglosajón: ULCV, Ultra Large Container Vessel.

También sabemos la razón de su construcción. Aparatos propulsores más potentes y que consumen menos, es decir, que serán más respetuosos con el medio ambiente que sus predecesores. Menos tripulación, comparativamente, y por consiguiente menores costes.

También parece que estos buques se van a utilizar en el tráfico Asia/Norte de Europa principalmente, y Asia /Mediterráneo. El tráfico Asia/costa Oeste de EEUU, por su duración, emplea buques menores; y las líneas entre Asia y la costa Este de los USA están limitadas en el tamaño de los buques porque el Canal de Panamá no admite estos monstruos de 400 metros de eslora y 59 de manga.

La cuestión, seguramente, estará en la imposibilidad de que uno solo de estos megacarriers (recordemos: ULCV), pueda llenar sus slots con la sola capacidad comercial de un naviero, de modo que no habrá más alternativa que continuar con la política de consorcios:



Buque portacontenedores de la compañía taiwanesa

2M, OceanThree, CKYHE, G-6, para los tráficos donde se van a emplear estos grandes buques, y aun así veremos qué es lo que pasa en el medio plazo si se continúa incrementando la flota mundial de portacontenedores a este ritmo y sin enviar al desguace a los buques obsoletos.

De otro lado, para los puertos resulta inevitable apostar por una política que potencie los transbordos junto a otras actividades, si quieren jugar en primera

división de esta liga. No todos los puertos van a ser hubs y va a resultar cada vez más difícil ser hub y gate al mismo tiempo. Las multinacionales, que ejercen su actividad en terminales de diferentes puertos, no pueden olvidarse de los transbordos cuando han invertido cantidades muy importantes en los puertos, y todo eso significa mayores costes de la estiba y mayor necesidad de conectividad, es decir, mejores infraestructuras. Esa es la cuestión.

Ambos ejercen como abogados maritimistas

Ruiz Soroa y Zabaleta, Prácticos Honorarios

DERECHO MARÍTIMO

La Asamblea General de Prácticos, que tuvo lugar en Huelva los pasados 6, 7 y 8 de mayo, aprobó el nombramiento de José María Ruiz Soroa y Santiago Zabaleta como Prácticos Honorarios. Ruiz Soroa y Zabaleta ejercen de abogados maritimistas, comparten despacho jurídico y

se han distinguido en la defensa de los marinos, tanto en jurisdicción penal, como civil y social.

José María Ruiz Soroa, uno de los más prestigiosos juristas en Derecho marítimo de Europa, defensor del capitán Apostolos Mangouras en el proceso sobre el naufragio del PRESTIGE, y defensor también de Francisco Castedo, capitán del URQUIOLA, y de Georgios



Stavridis, capitán del AEGEAN SEA, abrió hace unos años un nuevo frente de actividad intelectual como teórico de ciencia política y articulista de las páginas de opinión del diario El País, donde ha publicado artículos de enorme influencia en la sociedad española.

La actitud del capitán Francesco Schettino dejó que desear en varios episodios

Sobre la condena judicial del capitán del COSTA CONCORDIA

INTERNACIONAL

Vaya por delante que la actitud del capitán Francesco Schettino al mando del COSTA CONCORDIA tiene varios episodios muy poco profesionales. Admitamos también que sus declaraciones en los días siguientes al siniestro y las que finalmente reconoció frente al tribunal que le ha juzgado revelan un personaje temeroso, inseguro y embustero. Con todo, la sentencia a 16 años de prisión se me antoja injusta por desmedida.

La ausencia de dolo -intención manifiesta de causar el daño- resulta indiscutible. Schettino pudo equivocarse, pero no quería hundir el crucero ni mucho menos causar víctimas mortales. ¿Fue negligente en la maniobra de aproximación a la isla del Giglio, que acabó embarrancando la nave en el bajo Le Escole? Probablemente. ¿Esa negligencia causó la muerte de 32 pasajeros? Evidentemente no. La sentencia enfatiza el tiempo que tardó el capitán en ordenar el abandono del buque como

causa próxima de los fallecimientos. Esa tardanza también es imputable a los responsables de la naviera, en contacto telefónico con Schettino desde el primer momento. Todo parece indicar, como apuntaba Luis Jar en su bien documentado trabajo sobre el suceso, que el capitán tardó más de una hora en conocer el alcance real de los daños que sufría el buque. Ese es el tiempo que el tribunal le reprocha la pasividad.

Las víctimas hay que anotarlas en el debe de una evacuación deficiente de los pasajeros. La responsabilidad de Schettino en esos fallos resulta muy dudosa, pues nadie discute que el abandono de un crucero con 3.200 pasajeros, ancianos y niños entre ellos, que hablan lenguas muy diferentes, algunos con serias deficiencias de movilidad, etcétera, no se puede completar con éxito en ningún caso, aunque al mando del buque haya un héroe y la tripulación sea un ejemplo de profesionalidad.

Francesco Schettino tuvo miedo y abandonó el naufragio antes de que hubieran sido evacuados todos los pasajeros y tripulantes. No defenderemos esa

cobardía, pero es discutible si esa emoción, tan humana, puede constituir base suficiente para una condena penal.

Los profesionales del mar estamos pagando un precio excesivo por errores y problemas de la industria marítima que no se nos deberían imputar. Tras cada accidente se esconde un cúmulo de problemas y prácticas empresariales y administrativas de las que los marinos somos las primeras y principales víctimas. Sin embargo somos nosotros quienes hemos de penar por esos problemas. Así fue con Mangouras, con el capitán del SEWOL y más recientemente con el capitán del NORDIC ATLANTIC. En parte, también con Schettino.

Si a un conductor borracho que mata a tres ciclistas que circulaban tranquilamente por la ciudad, a las 7 de la mañana, le condenan a dos años de cárcel por homicidio imprudente, ¿por qué al capitán de un navío que ha sufrido un accidente le castigan con 16 años? ¿Acaso son los capitanes responsables de los errores y problemas no resueltos que aquejan a la construcción naval y a la marina mercante?

La productividad de los 233 prácticos existentes en 60 puertos españoles es la segunda europea

Los prácticos: factor de seguridad en los puertos

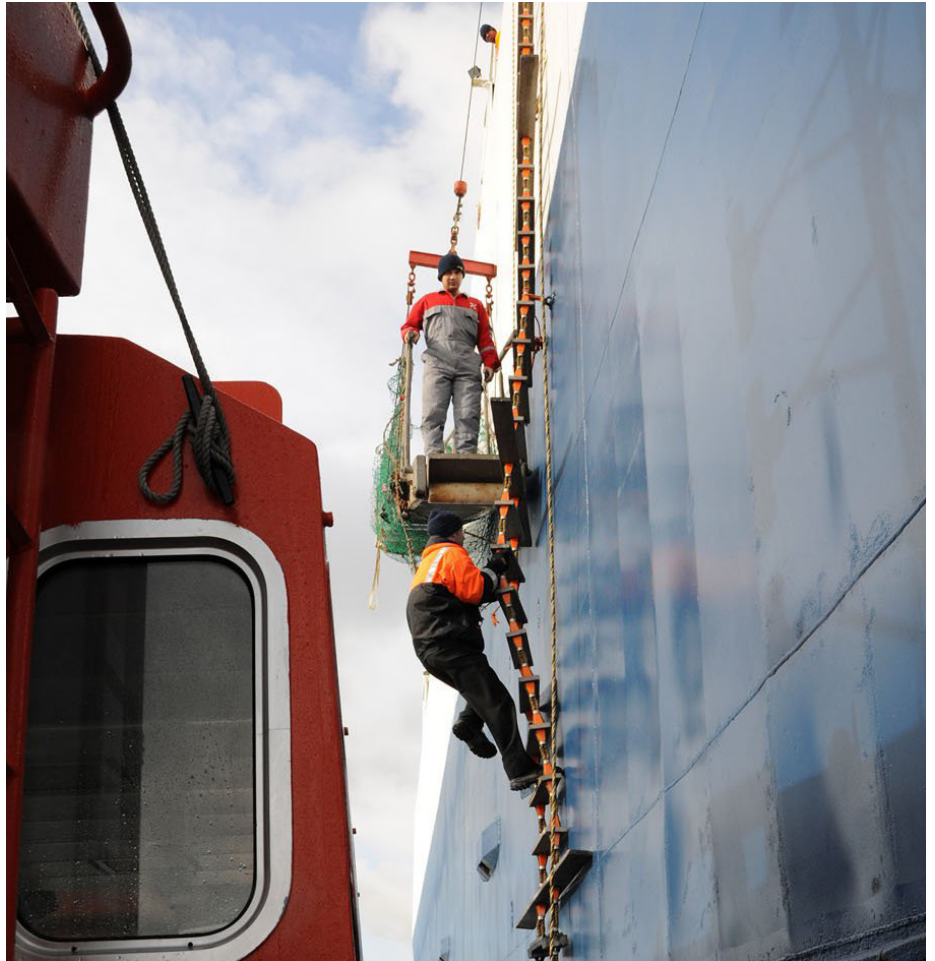
SERVICIOS PORTUARIOS

Durante la pasada Asamblea General de Prácticos, celebrada en Huelva los días 5 a 8 de mayo, el presidente del Colegio Oficial Nacional de Prácticos (CONP), Juan Roig, pronunció un importante discurso en presencia de José Llorca, presidente de Puertos del Estado, invitado especialmente para la ocasión, y de Adolfo Menéndez, exsubsecretario del Ministerio de Fomento con Álvarez Cascos, donde vivió en primera línea el desastre del PRESTIGE.

Aunque Juan Roig advirtió que no quería que sus palabras fueran consideradas como un listado de agravios, lo cierto es que su discurso repasó sin ambages las discrepancias que han presidido estos tres últimos años las relaciones de los prácticos con Puertos del Estado.

En primer lugar, Juan Roig dejó claro el papel de los prácticos: “El practicaaje es en primera instancia seguridad (...) Asesoramos a los capitanes más allá de lo que muchos piensan o pueden imaginar para que el acceso a puerto de los buques se realice en las condiciones adecuadas de seguridad”. Sentado lo cual, Roig se extendió en criticar a quienes sólo ven en el practicaaje un servicio comercial que puede ser privatizado sin más, una visión que con matices ha venido sosteniendo Puertos del Estado a pesar de las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que consideran el practicaaje “un servicio público esencial que por sus especiales características no entra en colisión con las normas comunitarias respecto de la libre prestación de servicios”.

“La productividad de los 233 prácticos existentes en 60 puertos españoles es la segunda europea, sobrepasando en tres o cuatro veces a los países de nuestro entorno (...) Las tarifas del servicio representan aproximadamente el 3% de la



cuenta de escala de un buque”, afirmó el presidente del CONP.

Este buen hacer de los prácticos, ignorado por una parte de las comunidades portuarias y del organismo público Puertos del Estado, está amenazado, según Roig, por la política que aplica Puertos del Estado. Para que no quedara duda alguna sobre lo que quería decir, el presidente del CONP explicó dos ejemplos. Por una parte, se obliga a los prácticos a contratar unos carísimos servicios de auditoría, que no aportan ningún valor añadido ni al servicio de practicaaje ni a la Autoridad Portuaria. Por otra parte, a fin de disminuir los costes teóricos del servicio, Puertos del

Estado contabiliza unas raquísimas embarcaciones de prácticos, muy alejadas de la realidad, cuyas condiciones las supera ampliamente un jubilado que tenga una embarcación para disfrutar de la pesca deportiva con buen tiempo.

Para terminar, Roig invitó al presidente de Puertos del Estado a observar una maniobra desde el propio buque a fin de que pudiera comprobar personalmente la gran especialización que representa el practicaaje (que requiere de una potente y costosa formación continua para los prácticos en ejercicio), y la enorme contribución de su trabajo para garantizar la seguridad de personas y bienes en el ámbito portuario.

El problema se halla en la toma de decisiones, expuestas y vulnerables a las influencias políticas

EL OLEG NAYDENOV y las injerencias en la gestión de los accidentes marítimos

INCIDENTES MARÍTIMOS

La historia del buque factoría ruso OLEG NAYDENOV, incendiado cuando se hallaba atracado en el puerto de Las Palmas, ha puesto de nuevo de manifiesto el calamitoso funcionamiento del sistema español de seguridad marítima, un problema que exige la adopción de medidas urgentes. El CSCL GLOBE, que servirá al tráfico Asia-Europa, fue encargado a los astilleros coreanos Hyundai Heavy Industries (HHI) en Mayo de 2013, en un contrato que incluía otros cuatro gigantes de 19.000 TEUs.

Un buque cuyo principal peligro quedó solucionado en horas ha sido paseado durante días por la prensa como un desastre medioambiental (inexistente) que justificaba la exhibición de la ministra de Fomento repartiendo dinero (el dinero que no tenemos para la sanidad o para la educación), y montando comisiones, comités y grupos de trabajo, vacíos e inútiles, para satisfacer su propia agenda política y para contentar el vocerío supuestamente ecologista.

La ministra quiere, al parecer, labrarse un currículum y ha encontrado una oportunidad creando un problema para luego sacar pecho atribuyéndose su solución. En el fondo, el viejo truco del bombero pirómano. La alarma social provocada, no por el incidente marítimo, resuelto en pocas horas (no sin polémica sobre las soluciones aplicadas), sino por la errática gestión en manos del Ministerio, ha generado de nuevo reacciones histéricas por parte de las autoridades locales y vecinos del litoral, y ha dado lugar al consabido y lamentable guirigay político al que los ciudadanos españoles parecemos condenados.



¿Qué es lo que falla en el sistema? El problema no radica en los medios materiales disponibles, pues nuestro país dispone desde hace muchos años de una organización de salvamento marítimo más que suficiente; ni en la competencia profesional y técnica de los funcionarios encargados de la seguridad marítima, de un nivel medio notable (salvo excepciones que, como es lógico, también las hay). El problema se halla en el sistema de toma de decisiones, plenamente expuesto y vulnerable a las influencias políticas y burocráticas de los incompetentes. Y para explicarlo con claridad, nada mejor que un ejemplo de otro tiempo y lugar y, por tanto, no sospechoso de criticismo interesado.

El 18 de enero de 2007, el portacon-

tenedores de bandera británica MSC NAPOLI (construido en 1991, de 4.419 TEU, 275,7 metros de eslora y 62.277 toneladas de peso muerto), sufrió una vía de agua que inundó la cámara de máquinas cuando navegaba en medio de un temporal por el Canal de la Mancha, en zona de control marítimo francés. Inmediatamente se procedió a evacuar a la tripulación, tomar a remolque al buque y enviar a bordo un equipo de expertos para analizar la situación estructural del buque. Comprobaron que ésta era precaria y requería llevar la nave a un lugar de refugio. El MSC NAPOLI transportaba más de 250 contenedores con sustancias tóxicas y tenía a bordo 3.500 toneladas de fuel oil. La autoridad al mando, el prefecto

>> Sigue en página 11



>> Viene de página 10

marítimo francés, identificó tres lugares en la costa francesa a los que el buque podía acceder fácilmente, pero las autoridades locales implicadas mostraron su abierta oposición a que el buque se dirigiera a esos lugares por miedo a la posible contaminación. De acuerdo con la normativa francesa, esta oposición municipal obliga a que la toma de decisiones pase al nivel burocrático superior, o sea París. Lo malo era que, mientras tanto, el buque se iba a pique.

Para evitar la catástrofe, Francia transfirió el control del caso al Reino Unido, donde la autoridad competente, Robin Middleton, Secretary of State's Representative in Maritime Salvage and Intervention, SOSREP, tomó rápidamente la decisión de llevar el buque a Lime Bay y embarrancarlo. Naturalmente, los ecologistas locales (siempre hay un grupo ecologista local dispuesto a conseguir su minuto de gloria y alguna subvención), y los municipios de la zona pusieron el grito en el cielo y de paso exhibieron, como es de rigor, al pobre pájaro petroleado y un poco

de chapapote que atribuyeron al portacontenedores accidentado. El SOSREP mantuvo su decisión e hizo públicas de inmediato las razones que la avalaban como la mejor solución posible. La operación fue un éxito; los daños ecológicos (los visibles y los no visibles) fueron escasos, y el coste económico muy reducido. Aplauso universal.

¿Qué tiene el Reino Unido que no tenga España? Un sistema de adopción de decisiones adecuado a las características y exigencias de la seguridad marítima. Un sistema establecido a partir de las recomendaciones del informe que Lord Donaldson actualizó en 1999, tras el siniestro del SEA EMPRESS en Milford Haven, sobre la base del célebre informe que presentó en 1993, después del accidente del petrolero BRAER en las islas Shetland. El SOSREP tiene el mando, control y decisión única en los casos de emergencia marítima y está blindado, por ley del Parlamento, contra cualquier injerencia del Gobierno y de las autoridades locales o regionales. Para bien o para mal, él decide lo que hay que hacer, sin escuchar otros cri-

terios que los de su equipo técnico y los que pueda recabar de otros expertos. Hasta ahora, y el MSC NAPOLI constituye un buen ejemplo, ha sido para bien. Tanto que todos los países marítimos importantes han adoptado formulas similares.

No se trata de que los políticos abdicquen de su papel, sino que acuerden y legislen con carácter general y previo cómo hay que decidir en ciertos casos delicados y sensibles que tienden a descomponerse por su repercusión mediática, o sea política, pues los políticos respiran por lo que sale en los medios de comunicación. Lo mismo, en definitiva, que se hace al confiar la política monetaria a un Banco Central autónomo y blindado contra las presiones externas. Lo mismo que cuando se deja en manos del cirujano la decisión de intervenir, y cómo, a un paciente en peligro. Ante un incendio, la actuación de los bomberos no puede estar sujeta a la reunión y discusión de los concejales, los medios, el público y los votos de las próximas elecciones. No es admisible que la ministra Ana Pastor se regodee en el autobombo con dinero público y haya prohibido a quienes de ella dependen que hagan cualquier declaración. Ella se monta la historia, ella se inventa el problema y ella podrá el día de mañana declarar que se fajó valientemente con la “catástrofe del OLEG NAYDE-NOV”.

¿Es posible en España implantar la figura del SOSREP? Sin duda. Posible, necesario y urgente. Ahora bien, nuestra experiencia con los “organismos técnicos” es lastimosa: todos ellos han mostrado su debilidad ante los desvaríos del gobierno de turno o del partido que los nombró. Por si ello fuera poco, el Gobierno suele poner al frente a personas de escasa profesionalidad, sumisos a la autoridad y pendiente de sus deseos. Libre designación, dicen. Así ha sucedido con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, y así sucedería, sostiene la experiencia, si por casualidad se creara en España una figura similar al SOSREP. Necesitamos regenerar la política o jamás saldremos de la miseria y del bochorno.

Se trata, una vez más, de un juicio contra los marinos que tripulaban el buque siniestrado

El LADY M fue autorizado a entrar en puerto

INCIDENTES MARÍTIMOS

Hacia las 21.00 hora española, las 20.00 en Canarias, del día 31 de mayo, el LADY M entró a remolque en el puerto de Las Palmas. A bordo, los prácticos que han decidido y acordado con el capitán del petrolero la mejor maniobra; y los inspectores de la Capitanía Marítima que habrán verificado el estado del buque, los daños causados por el incendio en la sala de máquinas y examinado la documentación y certificados obligatorios.

No son excepcionales los accidentes como el sufrido por el LADY M. Y cada caso, cada episodio es único y ha de ser tratado exactamente así. No hay recetas ni soluciones aplicables de forma universal, ni siquiera principios absolutos. Las variables que se manejan en cada accidente marítimo son tantas y tan diversas que en ningún caso es aceptable tomar decisiones cuyo fundamento no esté exclusivamente basado en el análisis concreto de cuanta información pueda reunirse sobre el buque y su dotación, la carga, la meteorología y la clase de siniestro. Y aceptando con humildad que la decisión tomada sobre la marcha para gestionar el accidente puede no ser la mejor.

Por ejemplo, en el siniestro del LADY M. ¿Qué hubieran hecho las agencias marítimas europeas o el Coastguard de los Estados Unidos con un petrolero de bandera y tripulación de conveniencia, cargado con 90.000 toneladas de fuelóleo que navega arrastrado por un sistema de remolque sin verificar, tras sufrir un violento incendio en la sala de máquinas? ¿Qué hubieran hecho con un buque muerto que entra dentro de las 200 millas bajo su jurisdicción sin avisar del accidente a las autoridades marítimas y que cuando es detectado a 30 millas de tierra todavía tiene las planchas calientes? ¿Qué, con un bu-



que cuyo armador y consignatario no responden durante dos días al requerimiento de las autoridades para que suministren determinadas informaciones imprescindibles para gestionar el accidente al menor coste ambiental y económico posible y que cuando se le da la orden de abandonar la zona aparecen con once representantes cargados de justificaciones impresentables?

¿Debían las autoridades marítimas españolas, presionadas de forma virulenta por el alarmismo ecológico y el síndrome del PRESTIGE, aceptar el buque sin conocer el punto exacto en que se encuentra el incendio, las averías causadas y la intención de los operadores y aseguradores del buque? ¿Cómo decidir el puerto de arribada sin saber si el buque había de

ser descargado y/o reparado con talleres de tierra?

La autoridad marítima competente para decidir tan espinosa cuestión ha de contar, además, con la autoridad portuaria y los poderes territoriales, que observarán el problema bajo el prisma de sus propios intereses. Por no mencionar la amenaza de que en cualquier momento los políticos con mando en plaza entren a saco en busca del titular mediático que alimente sus aspiraciones, sin parar mientes en la gestión profesional del accidente. Necesitamos, como la ACCMM viene reclamando desde hace tiempo, un sistema de gestión de los siniestros que dote de autoridad y medios a los profesionales encargados de resolverlos. El modelo británico del "sosrep" por ejemplo.