



# Associació Catalana de Capitàns de la Marina Mercant

## BOLETÍN INFORMATIVO

Colaboración y edición NAUCHERglobal, [www.naucher.com](http://www.naucher.com)



### PRESTIGE

## El juicio inútil al capitán y los tripulantes del PRESTIGE

Desde el mes de octubre del pasado año 2012 se está celebrando en las instalaciones de ExpoCoruña el que denominan macrojuicio por el naufragio del PRESTIGE, suceso ocurrido en noviembre de 2002. Técnicamente, el juicio de La Coruña es un juicio penal en el que

hay cuatro acusados: el ex director general de Marina Mercante, José Luis López Sors; el capitán del PRESTIGE, Apostolos Mangouras; el jefe de máquina, Nikolaos Argyropoulos; y el primer oficial, Irineo Maloto.

> *Página 2, 3 y 4*

**La ACCMM se pronuncia a favor del proyecto de reforma del Port Vell** > *Página 5*

**El capitán Jorge Juan Torres, de la ACCMM, nombrado CAPITÁN HONORARIO por la CESMA**

### EDITORIAL



*Capitán Mariano Badell  
Presidente de la ACCMM*

Hace unos meses una nueva junta se ha hecho cargo de la ACCMM, La situación de la anterior junta era de cansancio, de que si no se presentaba nadie lo dejaban, y así es como nació esta nueva junta, con ganas de recibir y continuar con lo ya hecho por la anterior junta, y si es posible darle más relevancia social y dentro del sector náutico en particular.

Se nos hace imprescindible mejorar las técnicas de comunicación, cuando alguien busca algo de cualquier tema, hoy acude a GOOGLE como primera opción; pues hemos de conseguir que salga nuestra ACCMM como referencia de búsqueda de información en el sector, para ello, y como primera medida está la página web, para estar y a partir de ahí hacerla cada vez mas importante y visitada.

Otro tema es el de las comunicaciones internas, entendemos que muchos asociados prefieran seguir recibiendo los boletines y la información como hasta ahora, por correo ordinario, pero también son muchos que prefieren recibirlo por e-mail, es mucho mas rápido, ágil y económico, trataremos de responder a ambas opciones, la principal vía de comunicación será el correo electrónico, pero y sobre todo para quién por el motivo que sea prefiera recibir por correo ordinario, así lo seguiremos haciendo.

Se ha reservado el dominio "capitansmercants.com, .es, y .cat", para nuestra web y nuestro correo electrónico, Quienquiera que desee dirigirse a la ACCMM lo puede hacer al e-mail [info@capitansmercants.com](mailto:info@capitansmercants.com). > *Pág. 2*

## Nueva junta directiva de la ACCMM

**Presidente:** Mariano Badell i Serra.

**Vicepresidente 1º:** Blas Huete i Roldos, **Vicepresidente 2º:** Joan Guitart Roy,

**Tesorero:** Eduard Duren Pla, **Secretario:** Carles Salleras Villarroya, **Vicesecretario:** Amadeo Outeiro Barber.

**Vocales electos:** Enrique Saez Suso, Vicens Pérez Molías, Agustín Montori Díez, Juan Zamora Terrés, Joan Borrell Arnal, Javier del Portillo Azcue, Bernat Latrilla Garrido, Joan Colldecarrera Ortiz.

**Vocales natos:** Pedro Buil Armengol, Federico Martín Mora, Joaquín Marías Ribó, Félix J. Socías Bruguera

### OTRAS NOTICIAS

- Un patrón de irresponsabilidad > *Páginas 6 y 7*
- ¿Hacia un transporte más justo? > *Página 8*
- En la muerte del capitán Josep Trius > *Página 9*
- Mujeres a bordo > *Página 9*
- Sobre el naufragio del COSTA CONCORDIA > *Página 10*
- Nuevo anexo V del Convenio Marpol > *Página 11*
- El GNL y el mercado de fuel marítimo > *Página 12*
- Contra la venta del edificio de la Facultad de Náutica > *Página 12*

Edita: Estudios Marítimos Naucher, SL para la Associació Catalana de Capitàns de la Marina Mercant

ACCMM: Carrer de l'Escar, 6 · Despacho nº 5 · Edifici CONSORCI EL FAR · 08039 (Barcelona) Teléfono: 932 21 41 89

NAUCHERglobal: Carrer de l'Escar, 6 · Despacho nº 15 · Edifici CONSORCI EL FAR · 08039 (Barcelona) Teléfono: 932 21 85 60

# La acusación contra los marinos del PRESTIGE, misión imposible

## Capitán Juan Zamora Terrés

El espectáculo del interrogatorio del fiscal al capitán del petrolero PRESTIGE (ver NAUCHERglobal 15-11-2012), no estuvo causado únicamente por la falta de preparación del susodicho fiscal, una desvergüenza, ignorante de cómo funciona el mundo marítimo y del papel de los capitanes mercantes en ese mundo. Hay en mi opinión una razón mucho más importante. El proceso urdido por la administración de justicia española contra los marinos del PRESTIGE constituye un sinsentido, un disparate que atenta contra la lógica y la inteligencia. En justicia, no hay caso. De ahí el bochornoso espectáculo. Los denodados esfuerzos del fiscal para arrojar alguna sombra de duda sobre el estado del buque y la profesionalidad de Apóstolos Mangouras resultan misión imposible.

El buque tenía todos los certificados exigibles en vigor y una tripulación completa que doblaba la tripulación de seguridad que consta en el certificado correspondiente. Esos certificados estaban emitidos, en nombre del Estado de bandera, por la sociedad de clasificación más importante del mundo,



El capitán y el jefe de máquinas del PRESTIGE, en La Coruña

Juan Zamora

American Bureau of Shipping (ABS), la ingeniería naval de los Estados Unidos, todavía primera potencia tecnológica y científica. La justicia norteamericana ha sentenciado hace poco, en segunda instancia, que no hay prueba alguna de que la actuación de ABS pueda ser tachada de negligente o acusada de

imprudencia. La demanda que el Reino de España presentó en Nova York contra la clasificadora del PRESTIGE ha sido duramente penalizada, como era previsible desde el primer momento. Pero más allá de estos desvaríos, la buena condición del buque, a pesar de sus años de servicio, viene probada

### > Viene de la portada

La página web [www.capitansmercants.com](http://www.capitansmercants.com) ya está abierta y ahora la hemos de llenar de contenido. Ha de ser una página viva, con nuevos contenidos periódicos, noticias, avisos de nuevas reglamentaciones, oportunidades de trabajo, etc. Para eso es necesaria la colaboración de todos, socios y amigos. Tenemos permanentemente pendiente el tema del relevo generacional, de hecho la anterior junta tenía un promedio de edad de setenta y pico, y la de ahora es de sesenta y pico, o sea que tampoco ha cambiado tanto. Tan necesaria es la experiencia y sabiduría de los "viejos" como la vitalidad y actividad de los "jóvenes". Se han hecho en estos últimos meses algunos nuevos asociados, y entre ellos tenemos ya a una asociada, y estoy seguro de que antes de fin de año tendremos más, ya era hora.

Se ha celebrado una mesa redonda en la FNB acerca del

hundimiento del PRESTIGE, con bastante asistencia, se han publicado en la prensa notas oponiéndonos al traslado de la FNB de Barcelona, hemos de seguir opinando y mojándonos en los temas que nos afectan, es la manera de hacernos más visibles y de que se nos tenga en cuenta como colectivo.

La renovación de tarjetas y certificados es un tema que siempre ha estado ligado a esta profesión. Con la FNB hemos alcanzado un acuerdo favorable a nuestros asociados para la renovación de estos certificados y tarjetas profesionales.

Como reto para el próximo año, vamos a intentar que la próxima asamblea anual de la CESMA de la que somos miembros natos, se haga en Barcelona, y para que sea la mejor asamblea que se haya hecho nunca, para ello contaremos con todos los asociados de Barcelona sobretodo, necesitaremos voluntariado.

Saludos,



Recinto ferial de La Coruña, donde se está celebrando el Juicio

Juan Zamora

por el hecho indestructible de que el PRESTIGE, aún seriamente averiado, resistió seis días a flote, haciendo frente al impacto de más de cincuenta mil olas, la mayoría bravas y de gran altura. Conclusión: la condición del buque era más que aceptable. De haber llevado el buque al puerto de La Coruña o al seno de Corcubión, para refugiarlo, analizar sus averías y aligerarlo, ahora estaríamos hablando de un accidente menor del que la ingeniería y la oceanografía supieron sacar algunas enseñanzas.

De la profesionalidad del capitán Mangouras sólo tienen dudas los ignorantes, que no entienden ni saben y se han tragado la estúpida propaganda del gobierno español que pretende presentar al capitán del PRESTIGE como un pirata desalmado, y los ruines y miserables que serían capaces de matar a su madre por conseguir un carguillo público. Cuantos se pusieron al

servicio del gobierno en su ardua tarea de desprestigiar al capitán Apóstolos Mangouras y a su tripulación fueron debidamente recompensados con algún cargo público bien remunerado. El ejemplo más sangrante fue el del subinspector de buques Serafín Díaz Regueiro, que embarcó en el PRESTIGE la mañana del día 14 de noviembre de 2002 con la orden de amenazar al capitán y al jefe de máquinas para que pusieran en marcha el motor propulsor del buque, operación posible gracias a que el capitán había conseguido adrizar la nave. El jefe de máquinas y el personal a sus órdenes consiguieron arrancar las máquinas para alejarse de la costa, tal y como había ordenado la autoridad marítima española, y al cabo de unas horas el tal Serafín abandonó ufano el PRESTIGE y le contó al juez y a la prensa que él, sólo él, un héroe, había puesto en marcha las máquinas

del petrolero, venciendo la resistencia del malvado jefe de máquinas y del capitán pirata. Que ese cuento para niños de menos de 7 años haya anidado en el proceso y el tal Serafín fuera nombrado Capitán Marítimo de La Coruña prueban mejor que mil discursos que España necesita con urgencia una regeneración política que nos dé un poco de aire democrático, una bocanada, al menos, de honrada sensatez. Conclusión: el capitán y la tripulación del petrolero probaron su intachable profesionalidad salvando al buque del inminente naufragio y alejándose de la costa con las máquinas en marcha, aún conscientes de que les llevaban al matadero.

El capitán y el jefe del máquinas de PRESTIGE están acusados de delitos inventados, pura fantasía para tapar la errónea gestión del siniestro. Los hechos probados, fotografías, filmaciones,

documentos, evidencian la resistencia del buque y el buen hacer de su dotación. Esa es la razón principal del papelón que hizo el señor fiscal, intentando demostrar lo imposible. Quizás la Abogacía del Estado se haya preparado mejor y su papel en el juicio no sea tan patético. Es posible incluso que sean buenos actores/actrices y su actuación tenga el mérito de una correcta interpretación. Pero, jurídicamente lo suyo es misión imposible.

Se pongan como se pongan, el PRESTIGE se comportó como un buque en buen estado y su tripulación, hasta donde pudo y les dejaron, tuvo un comportamiento ejemplar.

Este es un juicio que nos avergüenza a todos. López Sors, el director general que tuvo la ocurrencia, casi poética, de ordenar el alejamiento del petrolero accidentado “y rezar para que se hunda” tampoco merece pasar por ese trance. El juicio

también le abochorna a él. Los españoles deberíamos preguntarnos, para evitar otro PRESTIGE en el futuro, cómo pudo llegar un individuo como López Sors al cargo de autoridad marítima española, qué mecanismos de nepotismo, compadreo y desprecio de la política permiten ese tipo de errores.

Y deberíamos preguntarnos también sobre la pésima calidad de una administración pública con funcionarios que, plenamente conscientes del desastre que estaba generando la decisión del director general, no supieron evitarlo y dejaron que el PRESTIGE se hundiera y López Sors se estrellara. Y deberíamos preguntarnos también cómo es posible,

con la extensa nómina de asesores que tienen a su servicio, que los ministros, secretarios de estado, secretarios generales y subsecretarios dieran por bueno el disparate del director general. ¿Por qué el ministro Cascos, tan machote

contribuyentes más de mil millones de Euros? Muchas serán las respuestas. Una de ellas es que tenemos una burocracia excesivamente adocenada y una estructura política que no está pensada para gobernar y resolver los problemas,



en las trifulcas de salón, no se fajó con el problema y consultó a expertos independientes, o llamó a consulta a los propios técnicos del ministerio para que le aclararan lo que estaba haciendo López Sors? ¿Por qué el ministro Matas, un corrupto con sentencia firme, titular entonces de Medio Ambiente, no activó los mecanismos consultivos de su ministerio? ¿Y por qué el presidente Aznar, que unos meses después no tuvo empacho en desautorizar a todos sus ministros y puso al frente de la gestión del desastre al vicepresidente Rajoy, no se tomó en serio el problema y utilizó su poder para enderezar el rumbo de un siniestro que nos ha costado a los

sino para lucir y recompensar a los fieles que le ríen las gracias al líder.

Recordemos, por ejemplo, el reciente ejemplo del nuevo director general de la marina mercante, ordenando a través de un e-mail que el personal de las Capitanías Marítimas no hable sin su permiso sobre el tema PRESTIGE. ¿Han oído ustedes a algún funcionario rebelarse, una protesta siquiera, contra esa orden ilegal, anticonstitucional y antidemocrática? ¿Han oído a la ministra del ramo, la superior jerárquica del director general, desautorizar a su subordinado o fulminarlo directamente por su manifiesto desprecio de la legalidad? Pues eso.

*Nota de la ACCMM, aprobada en la reunión de la Junta Directiva del 9 de abril de 2013*



Propuesta de Salamanca Investments para reformar la marina

# La reforma del Port Vell: una obra necesaria y beneficiosa

## Náutica

**A**nte las diferentes noticias y opiniones aparecidas en los medios de comunicación sobre el proyecto de reforma de Marina Port Vell, la Associació Catalana de Capitans de la Marina Mercant, que agrupa a los profesionales náuticos de Catalunya, hizo pública en el mes de abril su opinión al respecto, favorable a la reforma del Port Vell por considerarla una obra muy provechosa para Barcelona y sin ningún impacto social ni ecológico.

La nota de la ACCMM, aprobada en la reunión de la Junta Directiva celebrada el día 9 de abril y firmada por su presidente, Mariano Badell, concreta su toma de posición en cuatro puntos:

1. Consideramos el proyecto de reforma de Marina Port Vell (MPV), una obra necesaria para mantener la infraestructura en buenas condiciones técnicas y

con estándares de seguridad elevados.

2. El proyecto de reforma no supone ningún tipo de privatización del demanio portuario ni, desde luego, ha de tener incidencia alguna sobre la seguridad de las aguas portuarias.

3. La edificación prevista de dos locales sociales dentro del recinto de MPV, uno de una sola planta y otro de dos, apenas afecta al paisaje portuario teniendo en cuenta la existencia próxima del cine Imax, con una altura de cuatro plantas, y del Maremagnum, que cuenta también con cuatro alturas.

4. Como marinos y gente de mar, consideramos la reforma prevista, que ampliará el espacio y los amarres dedicados a los yates de eslora superior a 30 metros, sumamente beneficiosa para los intereses marítimos de Barcelona y del entorno socioeconómico de la Barceloneta.

El Consejo de Administración del Puerto de Barcelona celebrado el día 29 de noviembre de 2012 aprobó la modificación de la concesión de Marina Port Vell a fin de facilitar la reforma proyectada, que incluye una ampliación de la superficie y de la fecha de vencimiento de la concesión.

La remodelación prevista supondrá una inversión de 26,5 millones de euros.

La concesión original de Marina Port Vell, otorgada en 1991, comprende los muelles del Dipòsit, Barceloneta, Rellotge y Pescadors. Con la aprobación también se incorpora la primera alineación del muelle de España.

La modificación, que cuenta con el informe favorable de Puertos del Estado, también supone el incremento del término de concesión en 10 años, hasta el 2036.

Referencia a una ponencia de José María Ruiz Soroa y Juan Zamora

# Un patrón de irresponsabilidad

## Derecho marítimo

En el Congreso sobre Grandes Accidentes Marítimos (CGAM), que tuvo lugar en Bilbao los días 25 al 27 de abril de 2012, se presentó una ponencia, firmada por nuestro asociado Juan Zamora y por José María Ruiz Soroa, bajo el título "Un patrón de irresponsabilidad". La ponencia analiza los tres accidentes graves sucedidos en La Coruña, URQUIOLA, AEGEAN SEA y PRESTIGE, tres siniestros cuya gestión por las autoridades marítimas sintetizaba la ponencia de esta forma:

1. Los tres accidentes fueron causados fundamentalmente por el defectuoso actuar de la Administración marítima ante una situación técnicamente compleja de riesgo.

2. Ninguna responsabilidad para el aparato burocrático implicado se ha derivado de esas actuaciones, habiendo conseguido éste más bien desviar sus responsabilidades sobre factores secundarios, entre los que destaca la criminalización de los marinos.

3. Como consecuencia de lo anterior, la Administración marítima española no ha aprendido de sus errores y mantiene políticas de prevención y gestión equivocadas.

La ponencia exponía a continuación la descripción detallada de los tres accidentes. El URQUIOLA se produjo como consecuencia de la orden de la autoridad de marina de salir por el mismo canal por donde el petrolero había tocado fondo al entrar en La Coruña, el 12 de mayo de 1976. Murió el capitán, Francisco Rodríguez Castedo. La Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de julio de 1983 cerró el caso de forma certera y contundente: la decisión de la autoridad de marina de alejar el buque después de su primera tocada de fondos fue "apresurada, incompetente, irrazonable y absurda".

El siniestro del AEGEAN SEA es recogido así por la ponencia: "El práctico no



El petrolero URQUIOLA durante el derrame de combustible

embarcó donde debía ni los remolcadores estaban donde tenían que estar, la maniobra se ordenó de noche, con mal tiempo y una hora antes de la bajamar, y el capitán Stavridis nunca pudo conocer todas esas normas de seguridad, que llevaban más de 15 años en vigor, porque nunca se comunicaron, como es preceptivo, a los correspondientes organismos internacionales.

El problemático e ineficiente escenario de gestión marítimo-portuario no podía quedar más en evidencia". Al igual que sucedió con el accidente del URQUIOLA, en el que las autoridades marítimas pretendieron cargar sobre el capitán fallecido la responsabilidad del desastre, en el caso del AEGEAN SEA, detuvieron al capitán del buque y pusieron en marcha la máquina del Estado para culpabilizarle del siniestro.

La historia se repite en el accidente del PRESTIGE. "El petrolero, con bandera de Bahamas, procedía de San Petersburgo y Ventspils, y se dirigía hacia Gibralt-

ar, a órdenes, cuando en la tarde del día 13 de noviembre de 2002, en medio de un severo temporal, sufrió una vía de agua en el casco que hizo escorar peligrosamente la nave. El capitán ordenó abandonar el buque aunque él decidió a última hora permanecer a bordo, decisión que secundaron el primer oficial y el jefe de máquinas.

El capitán, Apostolos Mangouras, consiguió adrizar el petrolero y en la mañana del día 14, hecho firme el remolque a los medios oficiales y privados de salvamento, solicitó un lugar de refugio para resolver la avería y/o transvasar o descargar las 77.000 toneladas de fuel pesado que transportaba en sus tanques".

En los tres casos, sostienen los autores, la Administración marítima española adoptó los siguientes comportamientos típicos:

1. Imputación y focalización de culpas sobre el personal embarcado. Criminalización de los marinos y utilización de los procesos penales como método de



El AEGEAN SEA embarrancado en las costas de Galicia

desvío de la atención e introducción en su resolución a órganos relativamente inexpertos y dóciles.

2. Intoxicación masiva de una opinión pública poco preparada y muy dispuesta a aceptar cualquier explicación que pinte el entramado marítimo con simplezas del cine de piratas.

3. Las investigaciones oficiales se llevan a cabo de manera sesgada, confusa y parcial, sin entrar nunca a analizar las decisiones de la propia Administración.

4. Se eleva el tono del siniestro buscando su confusión con un problema político entre gobierno/oposición, lo que garantiza a la burocracia responsable plena protección por parte del interés político en cuestión.

5. Se pone en circulación un concepto espurio del interés general o patriótico, que lleva a la defensa irracional del “que paguen los extranjeros y no España”.

A modo de conclusiones, Zamora y Ruiz Soroa apuntan:

1. Éxito indiscutible de público. En los

tres siniestros analizados, Urquiola, Aegean Sea y Prestige (y en muchos otros que no tuvieron tanta resonancia), la estrategia de la burocracia marítima ha cosechado, desgraciadamente, un éxito indiscutible. Aunque años más tarde las resoluciones judiciales desmientan y desmonten una buena parte de las mentiras y falacias empleadas por las autoridades, la sociedad española ha quedado marcada por el discurso tenaz del gobierno y guarda en su memoria que en todos los casos, los culpables fueron los marinos.

2. Fracaso objetivo. En todos los casos, el Estado ha tenido que hacerse cargo de las consecuencias económicas de los siniestros. El mecanismo asegurador, objetivo en los daños por contaminación marina accidental, ha cumplido con su parte. Lo hubiera hecho en cualquier caso, lo que pone de relieve que el patrón de irresponsabilidad que estamos analizando posee una escasa, por no decir nula, productividad económica.

La estupidez del patriotismo económico no pretendía en verdad defender el interés general, era sólo un instrumento para concitar la unanimidad social en la condena a los buques y capitanes. Y de paso, dejar fuera de toda sospecha a las autoridades marítimas responsables de la desgracia.

3. Una perversidad de doble efecto. El comportamiento típico de la burocracia marítima analizado en esta ponencia produce un doble efecto perverso. Por un lado induce a los políticos en el poder a destinar enormes sumas de dinero a unos gastos en material e instalaciones con la promesa de que tal derroche garantiza un alto grado de seguridad y evitará futuros siniestros. Por otra parte, la estrategia de la irresponsabilidad, fundada principalmente en el disimulo burocrático, consigue enquistar en la Administración pública conductas profesionalmente inadecuadas en la gestión de los accidentes debido a su repetida impunidad.

Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)

# ¿Hacia un transporte marítimo más justo?

## Internacional

En el mes de febrero de 2006, una conferencia marítima organizada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), aprobó por unanimidad el texto del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM). Tan extraordinaria aprobación se debió a los muchos años de trabajo previo para madurar la norma y a que el nuevo convenio venía a refundir, con pocas excepciones, los anteriores convenios y recomendaciones de la OIT sobre el trabajo marítimo.

El texto aprobado exigía para su entrada en vigor la ratificación por 30 Estados que al menos representaran el 30 por ciento del tonelaje (GT) mundial. Tal condición se alcanzó a principios del pasado mes de septiembre, cuando Chipre, primero, y luego Rusia y Filipinas, llenaron las casillas, 29, 30 y 31 de Estados firmantes. La condición del tonelaje se había alcanzado más de un año antes, bastando para ello la aprobación de Panamá y Liberia, países ambos que suelen seguir las directrices marcadas por los Estados Unidos. El CTM entrará en vigor el 20 agosto de 2013 y afectará a 1,2 millones de trabajadores en todo el mundo.

El CTM 2006 establece el derecho de la gente de mar a disfrutar de condiciones de trabajo decentes, pero proporciona un amplio margen de flexibilidad a los Estados firmantes con respecto al modo en que aplicarán estas normas. Entre las esferas de flexibilidad previstas en el Convenio se incluyen las siguientes:

- Los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar, especificados en el artículo IV, deben ejercerse de conformidad con las disposiciones pertinentes de los artículos, el Reglamento y la parte A del Código); sin embargo, a menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejerci-

cio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas;

- La aplicación de las normas obligatorias contenidas en la parte A del Código, a excepción de lo previsto en el Título 5, también puede lograrse a través de medidas que sean 'sustancialmente equivalentes';

- Muchos de los requisitos establecidos por los convenios existentes, que habían creado dificultades para que algunos gobiernos interesados ratificaran el nuevo CTM 2006, se han integrado actualmente en las pautas contenidas en la parte B del Código. Las disposiciones de dicha parte B no son obligatorias y no están sujetas a inspecciones por el Estado rector del puerto; sin embargo, se exige a los Gobiernos que den la debida consideración a su contenido en el cumplimiento de sus obligaciones;

- Los requisitos del Convenio, con excepción del sistema de certificación, se aplicarán a la mayoría de los buques. Quedan fuera de la aplicación del CTM los buques dedicados a la pesca, las embarcaciones de construcción tradicional y los buques de guerra. Empero, la aplicación de ciertos requisitos detallados en el Código puede ser menos rigurosa en el caso de los buques de arqueo bruto igual o inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales;

- Todos los buques que entran en el ámbito de aplicación del Convenio estarán sujetos al sistema de inspección establecido por el Estado del pabellón, pero el sistema de certificación sólo es obligatorio para los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que realicen viajes internacionales, o que operen entre puertos de un país extranjero. El sistema de certificación dará fe de que las operaciones del buque se realizan de conformidad con los requisitos del Convenio y en la forma prevista por la legislación del Estado del pabellón del buque

- En el Convenio se reconoce expresamente que los Estados del pabellón podrán recurrir a organizaciones reconocidas, como las sociedades de clasificación, para que, en su nombre, se encarguen del sistema de certificación de los buques;

- Las disposiciones relativas a la construcción y el equipamiento de los buques, Título 3, no se aplicarán a los buques construidos antes de la entrada en vigor del Convenio en el país en cuestión. Los buques más pequeños, de GT igual o inferior a 200, pueden quedar exentos del cumplimiento de algunos requisitos relativos al alojamiento;

- Se reconoce específicamente que se tomarán decisiones a nivel nacional mediante consultas con las organizaciones de armadores y de la gente de mar en caso de que haya dudas con respecto a la aplicación del Convenio a determinadas categorías de personas o de buques. Junto con el Convenio, se adoptó una resolución que proporciona orientación a las autoridades nacionales con respecto a quién considera el Convenio gente de mar;

- Se prevé la situación de países que no cuentan con organizaciones nacionales de armadores o de gente de mar a las que consultar, y se prevén acuerdos bilaterales, multilaterales y de otro tipo en relación con la protección en materia de seguridad social.

Una vez en vigor el CTM 2006, los Estados deben inspeccionar todos los buques que enarbolan su bandera, además de expedir un certificado de trabajo marítimo y una declaración de cumplimiento de trabajo marítimo si los barcos tienen un arqueo bruto de 500 o más toneladas y realizan viajes internacionales. Si la inspección por parte del Estado de abanderamiento resulta insatisfactoria, el inspector no expedirá el certificado, se rehusará a avalarlo o, en casos muy graves, lo retirará.

*En el mes de mayo ha habido un acto en la FNB sobre mujeres*



# Mujeres a bordo

## Marítimo

**D**urante muchos años las mujeres tuvieron vedada su entrada a bordo como tripulantes. No había ley alguna que estableciera la prohibición. El procedimiento que mantenía lejos de la marina civil a las mujeres eras tan sencillo como prescribir, por mera vía reglamentaria, la obligación de estar inscripto en Marina para poder acceder a la cartilla de navegación, documento imprescindible para enrolarse en un buque o barco civil.

Como para estar inscripto en Marina, registro que obligaba a realizar el ser-

vicio militar en la Armada, condición imprescindible era ostentar la condición de “varón”, las mujeres tenían imposible acceder al mercado de trabajo marítimo.

La Constitución española de 1978 vino a cambiar esa situación, por la vía del derecho fundamental a la igualdad entre hombres y mujeres, aunque no de forma inmediata.

Tardamos aún algunos años en ver las primeras mujeres profesionales en el sector de la marina mercante. Qué lejos quedan hoy aquellas supersticiones, tan en boga en los años 60, que atribuían a las mujeres infortunios dramáticos a los barcos que tuvieran la osadía de aceptarlas a bordo.

Más vale tarde que nunca. Bienvenidas.

## Obituario



El Capitán Josep Trius

## En la muerte del Capitán Josep Trius

El pasado día 27 de abril, a los 82 años de edad, falleció en Barcelona el capitán Josep Trius, una personalidad del mundo marítimo, apreciada y admirada por cuantos habían podido tratar con él. Josep Trius empezó a navegar en la década de los años 50, años en los que este país salía del infierno de plomo de la posguerra, años duros y difíciles.

En el año 1963, con algunos marinos con quienes mantenía relaciones de amistad, el capitán Trius fundó la empresa Marítima del Mediterráneo, una sociedad que con los años ha devenido en el Grupo Marmedsa, más de ochocientos trabajadores en plantilla, que justamente este año cumple cincuenta años de vida.

El mundo marítimo ha perdido con Josep Trius un líder; la profesión ha perdido un referente imprescindible. La ACCMM manifiesta su sentido pésame a la familia del capitán Trius.

Ha fallecido un gran marino

Una gran cantidad de temas continúan siendo investigados por los juzgados italianos

# Italia hace público el informe técnico del COSTA CONCORDIA

## Derecho Marítimo

Las presiones internacionales hacia el Gobierno italiano para que publicara el informe técnico de la investigación sobre el accidente del COSTA CONCORDIA parecen haber dado resultado. Las autoridades italianas se han apresurado a hacer público el texto de un informe “preliminar” sobre la investigación.

El “informe preliminar” (<http://www.ifsma.org/tempannounce/CostaConcordia.pdf>), resulta decepcionante. No añade nada del accidente a lo que ya sabíamos por las informaciones publicadas en NAUCHERglobal y otras publicaciones especializadas, y los únicos datos útiles que aporta se limitan a la información descriptiva sobre la composición del pasaje y de la tripulación. Curioso saber que a bordo había 177 pasajeros y 7 tripulantes españoles, de los cuales sólo falleció un pasajero, la menor relación entre nacionales de un país y víctimas del accidente.

La dotación del COSTA CONCORDIA, 1023 personas, estaba formada por un extenso mosaico de nacionales de los cinco continentes, sobresaliendo



El COSTA CONCORDIA, embarrancado en Italia

OMI

los nacionales de Filipinas (294), India (202) e Indonesia (174).

El “informe preliminar” dedica las últimas páginas a un extenso listado de temas “todavía bajo investigación”, entre los que están todos los extremos

importantes para comprender las causas del siniestro. Por supuesto, el texto hecho público no apunta ninguna conclusión ni recomendación para mejorar la seguridad y evitar accidentes similares en el futuro.

## El Capitán del crucero, acusado del fallecimiento de 32 personas

El capitán del crucero COSTA CONCORDIA, Francesco Schettino, estará presente en el banquillo de los acusados de los juzgados de la ciudad italiana de Grosseto a partir del próximo 9 de julio para responder por homicidio y abandono del barco, entre otras acusaciones, según desveló el abogado del marino, Francesco Pepe.

El juez instructor envió el miércoles, 22 de mayo, a juicio a Schettino, al que se responsabiliza del fallecimiento de 32 personas por el naufragio del barco que capitaneaba.

Recordar que el COSTA CONCORDIA encalló frente a la isla

de Giglio el 13 de enero del año 2012 en el transcurso de una maniobra temeraria cercana a la costa.

Si, tras la primera vista (hearing, en términos jurídicos) Schettino fuera declarado culpable, podría enfrentarse a una pena de hasta 20 años de prisión en un proceso penal definitivo, según declaró su abogado a los medios de comunicación locales.

En cualquier caso, la defensa tenía claro “desde el principio”, que esperaban que Francesco Schettino tuviese que comparecer en un juicio, sobre todo después de que la fiscalía italiana rechazase el mes pasado un acuerdo por el que el capitán del barco se ofrecía a pasar sólo tres años en prisión.

El abogado de la defensa ha denunciado en varias ocasiones que el capitán es un chivo expiatorio del accidente y ha criticado el rechazo del juez a nuevas pruebas que “aclararían” los factores que influyeron en el naufragio del crucero.

*Sobre la prohibición de lanzar al mar cualquier tipo de basuras desde un buque*

Transbordador de Acciona extrayendo su basura en puerto

Puerto de Cádiz

# Entra en vigor el Anexo V del Convenio MARPOL

## Internacional

El 1 de enero de 2013 entró en vigor el Anexo V revisado del Convenio MARPOL 73/78. Este Anexo revisado prohíbe echar a la mar todo tipo de basuras, excepto si son permitidas por las reglas 4, 5 y 6 que en general se limitan a los desechos de alimentos, los cadáveres de animales, agentes y aditivos de limpieza y los residuos de carga arrastrados en el agua de lavado que no son perjudiciales para el medio marino, aunque cumpliendo una serie de condiciones.

El Anexo V del Convenio MARPOL entró en vigor el 31 de diciembre de 1988 y desde entonces ya ha sido enmendado en varias ocasiones. En la sesión 62 del MEPC (Comité de Protección de Medio Ambiente, de la OMI), mediante la resolución MEPC.201(62),

adoptada el 15 de julio de 2011, se aprobó un nuevo Anexo V revisado que entrará en vigor el 1 de enero de 2013. Este anexo contiene las reglas para el manejo de las basuras a bordo de los buques y prohíbe totalmente la descarga a la mar de todo tipo de basuras excepto si se dispone explícitamente otra cosa en sus reglas. Se prohíbe la descarga a la mar de plásticos, aceites de cocina, cubullería, materiales flotantes de estiba, revestimiento y embalaje, productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza, etc. La regla 7 establece las excepciones a las reglas 3, 4, 5 y 6 de modo que la descarga de basuras no se aplicará cuando sea necesario para proteger la seguridad del buque y de las personas a bordo o para salvar vidas, a la pérdida accidental de basuras o artes de pesca por averías o cuando se haga una descarga de desechos de alimentos por

riesgo a la salud de las personas a bordo. Las reglas del Anexo V son aplicables a todo tipo de buques, a no ser que disponga expresamente otra cosa tal como se dispone en la regla 10.

Para facilitar la implantación del Anexo V, la OMI aprobó las "Directrices de 2012 para la implantación del Anexo V del Convenio MARPOL" mediante la Resolución MEPC.219(63), adoptada el 2 de marzo de 2012, cuyo objetivo principal es el de ayudar a los gobiernos a elaborar y promulgar la legislación nacional que permita implantar el Anexo V.

El Anexo V en vigor hasta 31 de diciembre de 2012 agrupaba las basuras en seis categorías, mientras que el nuevo Anexo V revisado las agrupa ahora en nueve categorías que son las que habrá que utilizar al hacer las anotaciones en el Libro de Registro de Basuras.

### Estudio de mercado de la clasificadora Det Norske Veritas (DNV)



Carga de combustible GNL en un buque

Puerto de Amberes

## ¿Cuánto tardará el GNL en conquistar el mercado del fuel de uso marítimo?

### Tecnología

Desde hace unos meses, algún año incluso, la sociedad de clasificación Det Norske Veritas (DNV) viene planteando una interesante pregunta sin un interlocutor fijo, dirigida a todo el universo marítimo: ¿Cuánto tiempo puede tardar el gas natural licuado (GNL) en conquistar el mercado del fuel en el transporte internacional por vía marítima?

La empresa, líder tecnológico en clasificación de buques, presentó un estudio de mercado que planteaba esta misma cuestión. Y lo hizo habiendo desarrollado un modelo que combina diversas escalas en los puertos, añadiendo una perspectiva sobre el futuro crecimiento de la flota mercante internacional.

Para sacar conclusiones más fidedignas de este estudio, DNV realizó una estimación del número de buques (de un determinado tipo y tamaño) que arribarán a los puertos en un futuro a corto-medio plazo. Una vez cotejado este modelo, el siguiente movimiento

pasa por la aplicación de GNL según la tipología de cada buque. Y es aquí donde encontraron mayores complicaciones al no poder saber, a ciencia cierta, qué número de barcos de cada categoría se decantarán por el GNL y en qué momento lo harán.

De este modo, el estudio realiza conjeturas con ejemplos concretos, como es el caso de los graneleros de la clase Panamax. ¿Qué porcentaje de estos buques utilizarán GNL como combustible en el año 2020? ¿Y en el año 2030? Según DNV, es muy difícil realizar este tipo de conjeturas, incluso para expertos con muchos años de experiencia en el negocio marítimo.

Pero, para ejemplificarlo, DNV explica en este estudio que si se anticipa que el 50% de la cuota de buques nuevos dispondrá de GNL como combustible a partir de 2020, tras 20 años, y con las tasas esperadas de renovación de buques, el gas natural licuado alimentará entonces a cerca del 40% de la flota mundial.

El futuro -y los mercados internacionales de materias primas- lo dirán.

## Contra la venta del edificio de la FNB

Ante las informaciones que hablan de un posible traslado de la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB), al campus de Vilanova i la Geltrú, la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante, que agrupa a los profesionales de puente de los buques civiles, manifiesta:

1. El edificio que actualmente ocupa la FNB, en Pla de Palau, fue construido durante los primeros años de la segunda República Española como sede del Institut Nàutic de la Mediterrànea, que entre otras instituciones culturales, había de albergar la Escuela Nàutica.

2. Tras la guerra civil, el edificio conservó su carácter de Escuela de marinos, con denominaciones diversas (Escuela Oficial, Escuela Superior, Facultad) hasta nuestros días.

3. La actual FNB se integró en la Universitat Politècnica de Catalunya en el año 1993. Hasta el momento, esa integración ha resultado beneficiosa para las enseñanzas náuticas y para la UPC, cuyo Rectorado en ningún momento se ha planteado cambiar la ubicación de la FNB desde el histórico edificio que ahora ocupa a otras instalaciones alejadas de la ciudad de Barcelona.

4. La actual FNB es directamente heredera de la Escuela de Náutica creada en Barcelona en 1769 por Sinibaldo Mas. Para todas las titulaciones que actualmente imparte, tanto de puente como de máquinas, la FNB tiene una demanda superior a las plazas que puede ofrecer.

La Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante llama a todas las organizaciones, instituciones, asociaciones y empresas ligadas al mundo marítimo y portuario de la ciudad de Barcelona a oponerse con firmeza al traslado injustificado de la FNB y al abandono de su actual emplazamiento.