



Associació Catalana de Capitàns de la Marina Mercant

BOLETÍN INFORMATIVO

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



NOTICIAS DE PORTADA

La seguridad en el transporte marítimo de mercancías peligrosas

El transporte marítimo de mercancías peligrosas por mar se ha hecho con el tiempo mucho más seguro debido principalmente a la especialización del transporte. Hoy en día existen buques especializados en el transporte de crudo, de minerales, graneles, productos químicos, gases etc. Los buques están dotados de sistemas de seguridad apropiados al producto que transportan y además las tripulaciones están entrenadas con la manipulación del mismo.

> *Página 3*



Rafael Rodríguez Valero: “No vamos a copiar el modelo de Malta o Panamá” > *Página 9*

La Autoridad Portuaria de Sevilla y la navegación insegura por el Guadalquivir > *Página 11*

OTRAS NOTICIAS

- Los puertos necesitan marinos > *Páginas 7 y 8*
- Entra en servicio el primer gigante de 19.000 TEUs > *Página 10*
- El espantoso juicio contra los tripulantes del SEWOL > *Página 12*
- La Ley de Navegación Marítima, en vigor > *Página 13*
- NKK y Nakashima instalan una hélice de fibra de carbono > *Página 14*
- El corazón de las tinieblas > *Páginas 14 y 15*



EDITORIAL



Mariano Badell
Presidente de la ACCMM

En mayo de este año, 2014, Barcelona fue sede de la asamblea anual de la CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations). El evento ha sido un éxito, y así nos lo han hecho saber las diferentes delegaciones asistentes. Nuestra colaboración con la Facultad de Náutica de Barcelona ha seguido progresando como no podía ser de otra manera. Hemos estrechado relaciones con el Colegio de Prácticos, tenemos a varios de ellos en la Asociación, y nos quedan pendientes dos objetivos del mandato, la página en red de la Asociación y la renovación generacional de la base de asociados, tareas que esperamos cumplir en los próximos dos meses.

Tenemos tiempo, hasta mayo de 2015, para debatir las aportaciones de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante (ACCMM) a la próxima asamblea anual de la CESMA, y para eso necesitamos conocer la opinión de todos los socios. En este número podéis ver los temas en los que la CESMA trabaja todo el año en los distintos foros, sea en el seno de la Unión Europea o en la Organización Marítima Internacional (IMO) y otros organismos internacionales. Animo a todos los asociados a contribuir a esos debates, bien sea por correo electrónico o por medio de la página en red (la web), de la ACCMM.

Uno de los temas que continúa abierto es el de la criminalización de los capitanes y tripulantes. En Panamá, el capitán Sobadzhiev, de nacionalidad

>> *Sigue en página 2*



Asistentes a la Asamblea de la CESMA

>> *Viene de portada*

búlgara, ha sido encontrado culpable por el transporte de drogas en 2011 a bordo del MAAS TRADER de bandera holandesa. Ha sido condenado a más de 80 meses de cárcel, en Panamá, por el testimonio de algunos miembros de la tripulación, quizás los verdaderos culpables de la droga transportada.

El capitán del ferry coreano SEWOL, ha sido sentenciado a 36 años de prisión, a 30 años el jefe de máquinas y a 20 años otros tripulantes, una condena que tiene el propósito de calmar la angustia de los familiares de los 304 fallecidos en el naufragio. Si bien el capitán puede ser responsable de aceptar el mando del SEWOL a pesar de saber que el armador cargaba el barco mucho más de lo permitido y de que la empresa desatendía reiteradamente sus soli-

citudes de revisión y adecuación de los medios de salvamento, no es el único culpable. ¿Qué hay de las autoridades que lo permitían, y de la inspección que reiteradamente miraba hacia otro lado? En Europa disponemos de mecanismos estructurales para evitar situaciones semejantes a la padecida por el ferry surcoreano, me refiero a las inspecciones del París MoU, fundadas en el control por el Estado del puerto (Port state control, PSC), que constituye una formidable herramienta en favor de la seguridad. Por desgracia, el PSC no se hace efectivo en todo el mundo.

El pasado mes de Octubre se publicó el RD 804/2014, por el que un capitán de yate puede mandar un buque de recreo de hasta 3.000 GT, de cualquier eslora.

Estamos hablando de un buque de 80 o 90 m. de eslora, con 30 o 40 personas

embarcadas entre tripulación y pasaje, con 9.000 cv, con 200 o 300 Tons de combustible a bordo. A manos de una persona con una formación escasa y unas prácticas deficientes y muy poco verificables para esta responsabilidad.

Al mismo tiempo a un piloto de 2ª, se le exigen 4 años de facultad universitaria, un año de prácticas a bordo de un barco mercante, bajo el mando de un capitán. Una vez en posesión de este título de Piloto de 2ª, y después de un año más como oficial de puente en un mercante, se le dan atribuciones para mandar un barco pero solo hasta 500 GT.

Que me expliquen cómo es posible. Por fortuna la mayoría de los megayates están al mando de un profesional. Los armadores, diga lo que diga la legislación, saben a quién confían sus barcos, pero el RD ahí está.

La seguridad en el transporte marítimo de mercancías peligrosas**TRANSPORTE MARÍTIMO****Cap. Jorge Juan Torres**>> *Viene de portada*

Sin embargo en el mundo del transporte de las mercancías peligrosas envasadas y transportadas en contenedores ha sido necesario emitir un Código, el IMDG (International Maritime Dangerous Goods) debido a la gran variedad de mercancías que se transporten por este medio, con distintos riesgos y peligros.

En un buque portacontenedores, en tráfico internacional, fácilmente se puede alcanzar el 20% de contenedores transportando mercancías peligrosas de lo más variable que se pueda imaginar. Por ello se creó el IMDG.

El IMDG no es un código conocido por una amplia mayoría de la sociedad, solo lo es por el personal de a bordo, los de las

terminales portuarias y fabricantes de las mercancías, pero su utilidad es amplia y podríamos decir abarca a toda la sociedad.

En este escrito intentaremos dar una idea general sobre el funcionamiento del IMDG, un código vivo que continuamente está integrando nuevas materias y en el que se efectúan constantes enmiendas.

Como norma principal hemos de decir que cada mercancía clasificada tiene una ficha en la que se expresan todos los detalles concernientes a ella y las instrucciones de estiba

La Lista de mercancías peligrosas está dividida en 18 columnas, a saber:

Columna (1) Número ONU: contiene el número de las Naciones Unidas asignado a la mercancía peligrosa por el Subcomité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercancías Peligrosas (Lista de las Naciones Unidas).

Columna (2) Nombre de expedición: en

esta columna figura el nombre de expedición en letras mayúsculas, el cual puede ir seguido de un texto descriptivo complementario en minúsculas (véase 3.1.2). Los nombres de expedición pueden darse en plural cuando existan isómeros de la misma clasificación. Los hidratos pueden estar incluidos bajo el nombre de expedición de la sustancia anhidra. A menos que se indique otra cosa en una entrada de la Lista de mercancías peligrosas, la palabra "SOLUCIÓN" en el nombre de expedición significa que se trata de una o más mercancías peligrosas disueltas en un líquido que no esté sujeto al Código. Cuando en esta columna se indique un punto de inflamación, los datos se han determinado a partir de métodos de ensayo en vaso cerrado.

Columna (3) Clase o división: indica la clase y, en el caso de la Clase 1, la división y el grupo de compatibilidad asignado al

>> *Sigue en página 4*

>> Viene de página 3

objeto o a la sustancia conforme al sistema de clasificación descrito en el capítulo 2.1 de la parte 2.

Columna (4) Riesgo(s) secundario(s): esta columna contiene el número o los números de clase de riesgo o de los riesgos secundarios, que se han determinado aplicando el sistema de clasificación descrito en la parte 2. En esta columna también se indica que una mercancía peligrosa es contaminante del mar, de la siguiente manera:

P – Contaminante del mar: una lista no exhaustiva de contaminantes del mar basados en criterios y asignaciones establecidas previamente

Columna (5) Grupo de embalaje/envase: se da el número del grupo de embalaje/envase (es decir, I, II o III), caso de haberse asignado al objeto o a la sustancia. Si se indica más de un grupo para la entrada de que se trate, el grupo de embalaje/envase de la sustancia o del preparado que haya de transportarse se deberá determinar, en función de sus propiedades, aplicando los criterios de clasificación de los riesgos que figuran en la parte 2.

Columna (6) Disposiciones especiales: en ella figura un número que remite a las disposiciones especiales del capítulo 3.3 aplicables al artículo o la sustancia. Las disposiciones especiales se aplican a todos los grupos de embalaje/envase autorizados para una sustancia o un artículo determinados, salvo que el texto indique claramente otra cosa. Los números de las disposiciones especiales propias del modo marítimo comienzan a partir de 900.

Nota: se suprimirá toda disposición especial que ya no sea necesaria, si bien no se volverá a asignar el número de la misma a fin de no confundir a los usuarios del Código. De ahí que falten algunos de los números.

Columna (7a) Cantidades limitadas: en esta columna se indica la cantidad máxima por embalaje/envase interior u objeto, para el transporte de mercancías peligrosas como cantidades limitadas de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 3.4.

Columna (7b) Cantidades exceptuadas: en esta columna figura un código alfanumérico descrito en la subsección 3.5.1.2 para indicar la cantidad máxima por



embalaje/envase interior y exterior para el transporte de mercancías peligrosas como cantidades exceptuadas, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo 3.5.

Columna (8) Instrucciones de embalaje/envasado: esta columna contiene códigos alfanuméricos que hacen referencia a las correspondientes instrucciones de embalaje/envasado que se especifican en 4.1.4. Las instrucciones en cuestión prescriben el embalaje/envasado requerido (incluidos los embalajes/envases de gran tamaño), que pueden utilizarse para el transporte de sustancias y objetos.

Un código que incluya la letra “P” hace referencia a las instrucciones de embalaje/envasado aplicables a los embalajes/envases descritos en los capítulos 6.1, 6.2 o 6.3.

Un código que incluya las letras “LP” hace referencia a las instrucciones de embalaje/envasado aplicables a los embalajes/envases de gran tamaño descritos en el capítulo 6.6.

Cuando no se indique un código que incluya la(s) letra(s) “P” o “LP”, se consi-

derará que la sustancia no está autorizada para ese tipo de embalaje/envase.

Columna (9) Disposiciones especiales de embalaje/envasado: esta columna contiene códigos alfanuméricos que hacen referencia a las correspondientes disposiciones especiales de embalaje/envasado que se especifican en 4.1.4. Las disposiciones en cuestión indican los embalajes/envases (incluidos los embalajes/envases de gran tamaño).

Una disposición especial de embalaje/envasado que incluya las letras “PP” indicará que hay una disposición especial aplicable al uso de las instrucciones de embalaje/envasado que llevan el código “P” en 4.1.4.1. Capítulo 3.2 – Lista de mercancías peligrosas

Una disposición especial de embalaje/envasado que incluya la letra “L” indicará que hay una disposición especial de embalaje/envasado aplicable al uso de las instrucciones de embalaje/envasado que llevan el código “LP” en 4.1.4.3.

Columna (10) Instrucciones sobre em-

>> Sigue en página 5

>> Viene de página 4

balaje/ensado en RIG: esta columna contiene códigos alfanuméricos que hacen referencia a las correspondientes instrucciones de embalaje/ensado para el transporte en RIG, que indican el tipo de RIG que deberá utilizarse para el transporte de la sustancia de que se trate. Un código que incluya las letras "IBC" (siglas de RIG en inglés) hace referencia a las instrucciones de embalaje/ensado aplicables a la utilización de RIG, según se describe en el capítulo 6.5. Cuando no se indique ningún código, se considerará que la sustancia no puede transportarse en RIG.

Columna (11) Disposiciones especiales sobre RIG: esta columna contiene códigos alfanuméricos, incluida la letra "B", que hacen referencia a las correspondientes disposiciones especiales de embalaje/ensado aplicables a la utilización de instrucciones de embalaje/ensado que lleven el código "IBC", según se describe en 4.1.4.2.

Columna (12) [Reservado]

Columna (13) Instrucciones para el transporte en cisternas y contenedores para graneles: esta columna contiene códigos "T" (véase 4.2.5.2.6) aplicables al transporte de mercancías peligrosas en cisternas portátiles y vehículos cisterna para el transporte por carretera.

Cuando en esta columna no se indique el código "T", se considerará que las mercancías peligrosas no están autorizadas para el transporte en cisternas, a menos que se cuente con la aprobación específica de la autoridad competente.

Un código con las letras BK corresponde a los tipos de contenedores para graneles utilizados en el transporte de mercancías a granel que se describe en los capítulos 4.3 y 6.9. Los gases cuyo

transporte en CGEM está autorizado se indican en la columna "CGEM" de los cuadros 1 y 2 de la instrucción de embalaje/ensado P200, que figura en 4.1.4.1.

Columna (14) Disposiciones especiales sobre cisternas: esta columna contiene notas "TP" (véase 4.2.5.3) aplicables al transporte de mercancías peligrosas en cisternas portátiles y vehículos cisterna para el transporte por carretera. Las notas "TP" de esta columna son aplicables a las cisternas portátiles especificadas en

porcionan orientaciones adicionales en los procedimientos de emergencia. En el caso de las mercancías peligrosas adscritas a denominaciones N.E.P., u otras denominaciones genéricas, los procedimientos de emergencia más pertinentes podrán variar según las propiedades del componente potencialmente peligroso y, en consecuencia, los expedidores podrán declarar códigos de FEm diferentes de los indicados en el presente Código si, con arreglo a sus conocimientos, dichos



las columnas 12 y 13.

Columna (15) FEm: esta columna remite a las correspondientes fichas de emergencia contra INCENDIOS y DERRAMES de la "Guía sobre las fichas de emergencia: Procedimientos de intervención de emergencia para buques que transporten mercancías peligrosas".

El primer código FEm hace referencia a la correspondiente ficha contra incendios (por ejemplo, ficha contra incendios Alfa "F-A" ficha contra incendios general).

El segundo código FEm hace referencia a la correspondiente ficha contra derrames (por ejemplo, ficha contra derrames Alfa "S-A" sustancias tóxicas).

Los códigos subrayados FEm (casos especiales) indican las sustancias, materias u objetos respecto de los cuales se pro-

cedimientos de emergencia. En el caso de las mercancías peligrosas adscritas a denominaciones N.E.P., u otras denominaciones genéricas, los procedimientos de emergencia más pertinentes podrán variar según las propiedades del componente potencialmente peligroso y, en consecuencia, los expedidores podrán declarar códigos de FEm diferentes de los indicados en el presente Código si, con arreglo a sus conocimientos, dichos

Columna (16) Estiba y segregación: en esta columna figuran las disposiciones sobre estiba y segregación definidas en la parte 7.

Columna (17) Propiedades y observaciones: en esta columna figuran las propiedades y observaciones de las mercancías peligrosas de la Lista. Las disposiciones de esta columna no tienen carácter obligatorio. Las propiedades características de la mayoría de los gases indican u densidad en relación con la del aire. Las cifras incluidas entre paréntesis dan la densidad del respectivo gas en relación con la del aire.

>> Sigue en página 6

>> Viene de página 5

.1 “más ligero que el aire” cuando la densidad de vapor es de entre la mitad de la del aire y la del aire;

.2 “mucho más ligero que el aire” cuando la densidad de vapor es inferior a la mitad de la del aire;

.3 “más pesado que el aire” cuando la densidad de vapor es de entre la del aire y el doble de la del aire; y

.4 “mucho más pesado que el aire” cuando la densidad de vapor es superior al doble de la del aire.

Cuando se indican límites de explosividad, las cifras corresponden al porcentaje en volumen de los vapores de la sustancia de que se trata en mezcla con el aire.

La facilidad y el grado de mezcla con el agua varían considerablemente de un líquido a otro, habiéndose indicado en la mayoría de las entradas el grado de miscibilidad. En tales casos, “miscible con el agua” significa normalmente que la sustancia de que se trata puede mezclarse con agua en cualquier proporción formando con ella una mezcla por entero líquida homogénea.

Columna (18) No ONU: véase la columna 1.

En la Lista de mercancías peligrosas se utilizan las siguientes abreviaturas o símbolos con los significados que a continuación se indican:

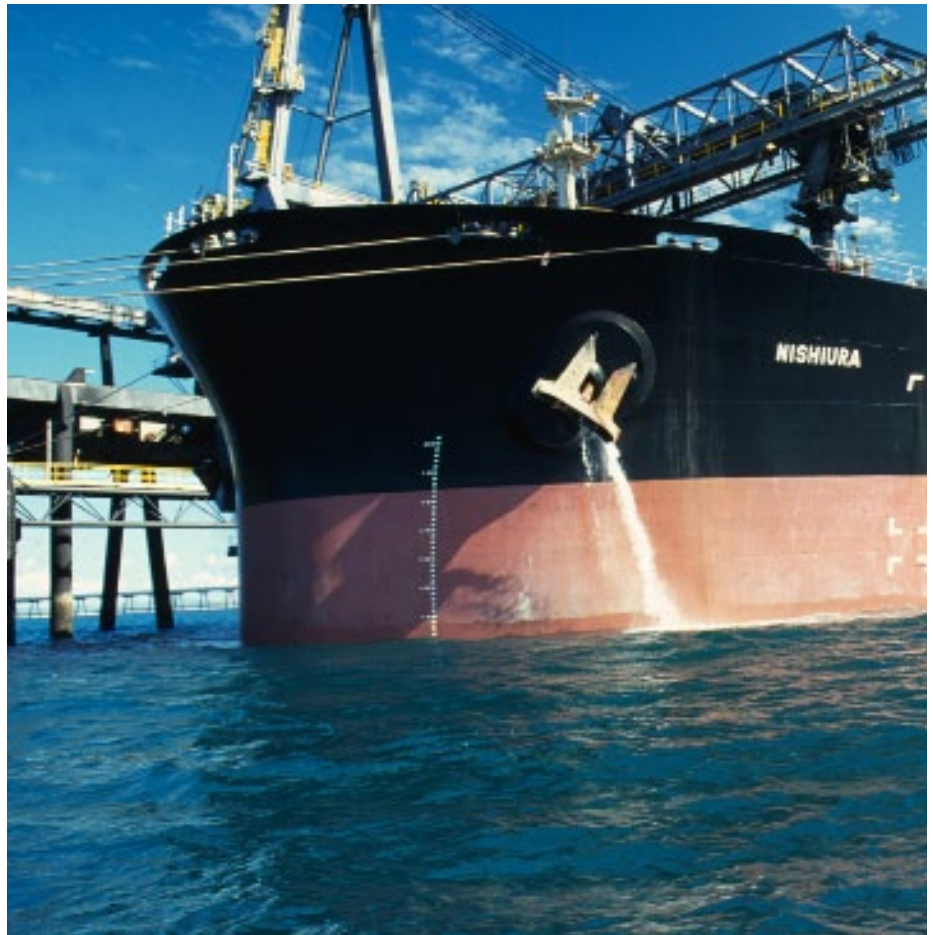
Veamos la aplicación práctica de lo que está indicado en las 18 columnas en la fi-

Abreviatura/símbolo	Columna	Significado
N.E.P.	2	No especificado(a) en otra parte
P	4	Contaminante del mar

cha de un producto peligroso como puede ser el Peróxido de hidrógeno (Agua oxigenada)

Lo buscamos en la lista de mercancías peligrosas con el número de la ONU 2015 y obtenemos la siguiente información de sus 18 columnas (ver tabla anexa).

Columna 1 UN 2015 y 2 PEROXIDO DE HIDRÓGENO ESTABILIZADO, SOLUCION AQUOSA, CON MAS DEL 60% DE PERÓXIDO DE HIDRÓGENO - El contenido en estas columnas identifica la sustancia para buscarla en la lista de mercancías peligrosas. Debe ser facilitada por el cargador. Siempre debe hacer



constar el nombre de expedición, nunca el nombre comercial.

Columna 3.- 5.1 Nos indica la clase y división de la sustancia, consta en la columna el número 5.1 por lo que en la parte 2 “clasificación” en el capítulo 2.5 clase 5 tendremos todas las instrucciones relativas a esta clase de sustancias.

Columna 4.- 8. Nos indica que la sustancia de Peróxido de Hidrogeno además de ser comburente como indica su clase 5, es además es una sustancia corrosiva, como riesgo secundario.

Columna 5.- “I”, Grupo de embalaje, las MM PP del grupo I dentro de cada clase son más peligrosas que las del grupo II y a su vez que las del grupo III. Grupo I denota alta peligrosidad de la mercancía

Columna 6.- No hay ninguna disposición especial

Columna 7(a).- “0”, no se permite transportar la sustancia de acuerdo a lo especificado en el capítulo 3.4, es decir en cantidades limitadas con exención par-

cial del IMDG, embalado de una manera específica, con envases pequeños dentro de otros más grandes.

Columna 7(b).- “E0”, en la tabla 3.5.1.2 vemos el significado de E0, no se permite transportar la sustancia de acuerdo a lo especificado en el capítulo 3.5, es decir con exención casi total del IMDG

Columna 8.- P501 en las instrucciones de embalaje/envase de la sección 4.1.4, encontramos la instrucción P501 apropiada para el embalaje/envase de la sustancia UN2015

Columna 9.- No se indica ninguna disposición

Columna 10.- No se indica ninguna disposición

Columna 11.- No se indica ninguna disposición

Columna 13.- T9 en 4.2.5.6 encontraríamos las especificaciones mínimas de las cisternas para transportar este producto, como Presión de prueba. Espesor de chapa, aperturas, etc.

Columna 14.- TP2, TP6, TP24 En 4.2.5.3., siguiendo las instrucciones de la columna 14 vemos las disposiciones

>> Sigue en página 7

>> Viene de página 6

especiales para cisternas portátiles, indicando con TP2 la limitación de llenado a la fórmula de 4.2.1.9.3; con TP6 la obligatoriedad de llevar dispositivos reductores de seguridad; y con TP24 la obligatoriedad de llevar instalado un dispositivo homologado para evitar la fuga en caso de vuelco.

Columna 15.- F-H, S-G indican las fichas a consultar en caso de incendio la "H" o derrame la "G" de la "Guía sobre las dichas de emergencia - Procedimientos de emergencia para buques que transporte mercancías peligrosas. La F es la que corresponde en caso de Incendio (fire) y la S en caso de derrame (spillage)

Columna 16.- CATEGORIA D Alejado de fuentes de calor, "separado de" permanganatos y sustancias de la Clase 4,1, En el apartado 7.I.I.2.4 podemos leer que sustancias de categoría D solo se permite la estiba en cubierta, en el apartado 7.2.2.2.I nos indica la forma de segregación y el significado de la palabra "separado de" que significa a mas de 6 metros.

Columna 17.- líquido incoloro... Nos detalla las propiedades y observaciones de la sustancia

Columna 18.- 2015 el número ONU de nuevo como en la columna 1

Hemos dado una idea del manejo del IMDG, demostrando con ello la necesidad de entrenar a personal tanto a bordo como en tierra en el manejo del mismo. Existe una responsabilidad en la figura del cargador ya que una declaración falsa puede dar lugar a un manejo y estiba erróneos con las posibles consecuencias, de las que será responsable

En la parte 5 se desarrollan una serie de disposiciones sobre la documentación y etiquetado. Como idea general diremos que obligan al cargador a identificar exactamente la mercancía con el número UN, y el nombre de expedición, mediante una declaración escrita, además de un certificado conforme la mercancía se ha arrumado, etiquetado y embalado conforme a las disposiciones del IMDG, en caso de embarcar en contenedores, por parte del transportista (buque) se le obliga a hacer un manifiesto de la carga peligrosa a bordo, además de un plano de carga para identificar su ubicación

La situación actual en las Autoridades Portuarias resulta insostenible



Los puertos necesitan marinos

GENTE DE MAR

Hubo un tiempo en que los gestores de los puertos sólo se encargaban de las construcciones civiles levantadas en las zonas portuarias, del mantenimiento de los muelles y de los rudimentarios medios de carga y descarga apoyados en el hormigón. Había una clara separación conceptual y competencial entre el agua y la tierra, una frontera marcada por el cantil de los muelles. Del cantil para tierra se encargaban los funcionarios de puertos; del cantil para fuera, de cuanto sucediera en la lámina de agua, buques y embarcaciones, navegación, balizamiento, contaminación y limpieza, etc. se encargaban los marinos nombrados por la Armada, y los prácticos en todo aquello que atañía a la seguridad.

Era un esquema simple, pero eficaz. Para gobernar las magras competencias atribuidas al personal portuario los

legisladores decidieron, no sin razón, que convenía poner al frente a técnicos formados en obra civil, unos ingenieros específicos entendidos en puertos a quienes reservaron la dirección de los enclaves.

A medida que los puertos crecían y se desarrollaban, el balance de poder entre los marinos y los ingenieros y sus colaboradores iba equilibrándose y más tarde inclinándose hacia estos últimos. Pero la frontera del cantil del muelle seguía otorgando a los profesionales del mar un área muy considerable de competencias.

Aunque con el paso de los años el hormigón perdía peso en favor de la organización de la actividad portuaria, los ingenieros de caminos, canales y puertos (una denominación con clara vocación de exclusividad profesional en esos ámbitos), siguieron monopolizando la dirección de los enclaves.

>> Sigue en página 8

>> Viene de página 7

Llegados a finales de los años ochenta del pasado siglo, el comercio y el transporte marítimo habían alcanzado una importancia capital en la economía, de modo que los puertos, el nodo que une el transporte por mar y los transportes terrestres, se vieron precisados a actualizar su gestión. Tras diversos borradores y proyectos, el ministro Josep Borrell (un gigante intelectual y político que con Antoni Llardén de subsecretario conformó el mejor equipo directivo que ha dirigido el ministerio encargado de las obras públicas y el transporte), decidió fundir los proyectos de ley de marina mercante y de puertos, llevando al Parlamento lo que a finales de 1992 sería la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

La LPEMM, además de contribuir a la democratización y progreso del país, rompió la histórica frontera entre las competencias marítimas y terrestres de los puertos. A las autoridades portuarias se les concedían todos los espacios de dirección técnica y económica de las actividades que el puerto desarrolla relegando a las autoridades marítimas a un papel secundario, prácticamente marginal. El peso de las competencias sobre los servicios de remolque y practicaaje, dos servicios esenciales para la seguridad de las operaciones portuarias, pasaba a manos de los directivos del puerto. Ingenieros, naturalmente.

La situación hoy de los puertos españoles, de competencia estatal y de competencia autonómica, resulta insostenible. El cambio normativo de 1992 no vino acompañado de un desembarco suficiente de profesionales del mar en la dirección de los puertos, que siguieron con su inercia constructora, como si la gestión portuaria fuera una mera cuestión técnica relacionada con el cemento y con esa confusa ambigüedad llamada logística.

La mayoría de las Autoridades Portuarias no tienen ni un marino profesional en su estructura ejecutiva. Ni uno sólo. Es como si la gestión de los hospitales estuviera encomendada exclusivamente a los titulados en Farmacia (con algún economista y algún abogado, claro está), bajo el argumento de que éstos conocen

y pueden controlar el gasto farmacéutico y sanitario.

La ausencia, salvo excepciones, Vigo por ejemplo, de profesionales del mar en la estructura directiva de las Autoridades Portuarias provoca episodios tan alarmantes como la planteada en el puerto de Sevilla con la seguridad de las maniobras de los buques, la presidenta del puerto, la química Carmen Castreño

Resulta incomprensible esa situación, agravada por el hecho de que las AA.PP. ni siquiera cuentan con los prácticos del puerto cuando organizan misiones comerciales, viajes de intercambio, estudios de viabilidad y proyectos de mejora de las instalaciones. Tenemos unos gestores portuarios que, salvo contadas excepciones, ignoran el ámbito marítimo de los puertos, buques y embarcaciones, y des-



Embarcación de prácticos y remolcador, operando un portacontenedores

imponiendo su desconocimiento náutico a los expertos capitanes de la marina mercante con plaza de práctico; o el malestar generalizado de prácticos y remolcadores que han de enfrentarse día tras día a la voracidad de los farmacéuticos por recortar la factura sanitaria, ignorando que su misión fundamental es curar, o sea hacer del puerto un elemento seguro y eficiente.

conocen de forma interesada que si los puertos existen es gracias a esos buques y embarcaciones.

Que nadie piense en pugnas corporativas o en batallas competenciales ligadas a la titulación profesional. Es mucho más sencillo. Las Autoridades Portuarias necesitan marineros en su dirección para mejorar su competitividad y su eficiencia. Y los necesitan con urgencia.

Según el director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero



Rodríguez Valero y Juan Luis Pedrosa en el Congreso de la Liga Naval de Santander

Juan Zamora

“No vamos a copiar el modelo de Malta o Panamá”

ADMÓN. MARÍTIMA

TEl director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, presentó en el II Congreso Marítimo, organizado por la Liga Naval, una ponencia bien meditada, con análisis y reflexiones de calado, inusuales entre los cargos públicos, habituados a descripciones insustanciales o capotazos de situación expresados con palabras campanudas, y vacías, al estilo de los políticos ibéricos.

El derrumbe de la marina mercante española a partir del año 1980, cuando alcanzó un máximo de casi ocho millones de toneladas de registro bruto, la 15 flota

del mundo, se debió a “la combinación de la apertura del mercado del transporte marítimo y la permanencia de condiciones administrativas y jurídicas inadecuadas en la bandera española”. Los armadores españoles no estaban preparados para afrontar la liberalización del sector, acostumbrados como estaban a un régimen de protección y subvenciones, y con unos barcos construidos con el único propósito de aprovechar el regalo de unos créditos cuyo objetivo era fomentar la construcción naval.

“Actualmente nuestra flota mercante se sitúa en el entorno de los 2,3 millones de GTs, tamaño similar al que tenía en el año 2005, y ha experimentado un des-

censo continuado en los últimos años fruto de la crisis económica. En términos comparados la flota española es realmente pequeña, y su participación en el total de la flota mundial no ha hecho sino decrecer. Si en 1975 suponía un 1,51 % de la flota mundial, este año 2014 representa tan solo un 0,22%”, apuntó el director general.

Rodríguez Valero afrontó en su ponencia el tema espinoso y polémico de hasta dónde hay que descender para que una bandera comience a ser atractiva. “... existen dos formas de ver crecer la flota bajo una bandera: convertir tu

>> *Sigue en página 10*

>> Viene de página 9

registro en un registro abierto y lucrarse de los impuestos que paguen los armadores que registren sus buques, Malta o Bahamas, o tratar de que la bandera de tu país sea competitiva para los armadores nacionales. Este segundo camino es por el que optó España mediante la creación del registro especial canario y a pesar de algunas disfuncionalidades en términos generales puede decirse que está funcionando”.

Rafael Rodríguez Valero es tal vez el primer director general que ha comprendido, de verdad, la importancia creciente de la náutica de recreo. “El Mediterráneo es nuestro petróleo”, sostuvo. “Por ello, estamos poniendo un gran esfuerzo en las actividades propias de la náutica de recreo que, tradicionalmente, se han tratado como una hermana menor de la Marina Mercante, con mayús-

culas, pero que actualmente se postulan como abanderadas de una nueva etapa del mundo marítimo, en la que debemos ser líderes”

La última parte de su ponencia la dedicó el director general a reflexionar en voz alta sobre las exigencias medioambientales contenidas en las últimas enmiendas del convenio Marpol y en el desafío que supone para las empresas el cambio de combustible de los buques, del fuelóleo al gas natural licuado (LNG, liquified natural gas). Maquinista naval jefe y profesor universitario, Rodríguez Valero ofreció una pequeña lección sobre los problemas técnicos que plantea el cambio de combustible en los motores marinos y algunas posibles soluciones.

Antes de acabar, el director general volvió a recuperar el hilo de las banderas de conveniencia, con un mensaje claro a lo que sabía iban a exponer los representantes de los navieros: “En

ocasiones se achaca a la administración española el tener una bandera poco competitiva, pero tengan presente que es lo que perseguimos con el tamaño de nuestra bandera, podríamos tener una flota enorme simplemente copiando el método de funcionamiento de Malta o Panamá, ahora tendríamos que tener claro que eso poco tiene que ver con una flota donde marinos españoles estén embarcados y trabajando, o donde se generase un verdadero sector industrial marítimo más allá de unas cuantas gestorías u oficinas de abogados, el camino para el desarrollo de nuestra marina mercante no pasa por atajos de ayudas de estado y registros destinados a la recaudación fiscal, lo que por otro lado no quiere decir, soy muy consciente de ello, que el Registro especial canario no pueda mejorarse para convertirse en una fuente de crecimiento de nuestra marina mercante”.

Pertecece a la compañía China Shipping Corporation Limited

Entra en servicio el primer gigante de 19.000 TEUs

INDUSTRIA NAVAL

China Shipping Corporation Limited (CSCL) ha bautizado estos días el mayor portacontenedores construido hasta la fecha, el CSCL GLOBE, conocido también como GRANDMOTHER, un “megacarrier” de 400 metros de eslora, 58,6 metros de manga y 30,5 metros de calado a plena carga. de verano, capaz de transportar 19.000 TEUs. Recordemos que los “megacarriers” de la famosa serie E de Maersk sólo pueden cargar 18.000 TEUs.

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.

HHI ha instalado en el CSCL GLOBE los más modernos adelantos de la técnica para la preservación del medio



ambiente. La máquina propulsora consumirá un 20% menos de combustible por TEU que los megacarriers en servicio.

A lo largo del próximo año, 2015, asistiremos a la entrega y puesta en

servicio de nuevos gigantes del mar, similares al CSCL GLOBE, que como ha reiterado en numerosos artículos NAUCHERglobal, revolucionarán el tráfico marítimo con unas consecuencias en muchos aspectos imprevisibles.

Ha habido cerca de medio centenar de incidentes en los últimos tres años



El CITADEL varado en el río de Sevilla

La APS y la navegación insegura por el río Guadalquivir

SEGURIDAD MARÍTIMA

En los tres últimos años el río Guadalquivir ha contemplado, que se sepa, casi 50 accidentes de buques y embarcaciones mercantes que se dirigían al puerto de Sevilla, la mayoría de ellos varadas provocadas directamente por la falta de sonda y un balizamiento defectuoso, o por reacciones inesperadas del barco debidas a la escasez de agua bajo la quilla. Imposible pensar que un número tan elevado de siniestros esté causado por errores en el gobierno del buque.

Para hallar alguna explicación al excesivo número de accidentes hay que examinar las condiciones de navegación que ofrece la llamada Eurovía Guadalquivir (E-60.02), en sus 90 kilómetros desde el puerto de Sevilla hasta la des-

embocadura del río en el océano Atlántico. El diagnóstico es unánime. Capitanes, prácticos y navegantes en general coinciden en señalar al deficiente dragado del río y a un balizamiento insuficiente y erróneo como causas directas de los accidentes.

Tras las condiciones inseguras de navegación por el Guadalquivir, en su tramo desde Sevilla a mar abierto, se encuentra la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), cuya dirección, poco escrupulosa con sus deberes y francamente irrespetuosa con los derechos de los marinos, exige a los prácticos y a los capitanes que arriesguen mucho más allá de lo razonable para acceder al puerto de Sevilla. O les amenaza con usar a la jurisdicción para obligarles a realizar las maniobras.

Cuando NAUCHERglobal informó

del accidente del buque de bandera holandesa CITADEL, una varada paradigmática de las condiciones de inseguridad de la navegación por el Guadalquivir, intentó conseguir de la APS el reglamento de seguridad del puerto y sus accesos, que por ley debe existir como documento oficial. Fue un esfuerzo inútil. La APS se limitó a despachar a la publicación marítima con un desconsiderado "aquí no ha pasado nada".

¿A qué espera la autoridad portuaria para resolver el problema de seguridad de los accesos al puerto para los buques que tocan el puerto de Sevilla? ¿A que se produzca una catástrofe medioambiental que nadie pueda ocultar? Hay ya 50 siniestros, cincuenta testigos de cargo que apuntan directamente a la desidia de los gestores de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

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

El espantoso juicio contra los tripulantes del SEWOL

GENTE DE MAR

La agencia de prensa Reuters, y su corresponsal Ju-min Park, permiten a los medios de comunicación occidentales -ya saben los escritos en inglés y todo eso- seguir mal que bien los entresijos del juicio a que están siendo sometidos el capitán y quince tripulantes del ferry surcoreano SEWOL, en cuyo naufragio, el pasado 16 de abril, murieron 304 personas, la mayoría adolescentes.

La propia agencia Reuters difundía una crónica sobre la declaración en juicio de seis teenagers. Una declaración estremecedora que vino a confirmar lo que ya conocemos, que el capitán ordenó a los escolares mantenerse en sus camarotes, y dos importantes novedades que podíamos sospechar.

La primera es la confirmación de que una parte de la tripulación entró en pánico cuando el buque empezó a escorar y amenazaba con hundirse. Uno de los testimonios recogidos en el proceso afirmó que el capitán y al menos un oficial entraron también en pánico. "El capitán estaba encogido, sujeto a una barra de hierro, temblando de miedo". La impresión que tuvieron los muchachos es que todos los tripulantes lloraban y gritaban, pues sabido es que los que permanecen tranquilos no se notan y los que gimen y buscan como locos su propia salvación llenan todo el espacio.

El pánico que acogota a una parte significativa de la tripulación cuando se produce una emergencia, agravando la situación, es un dato sobre el que tácitamente todos los medios corren un tupido velo. A los profesionales del mar no nos gusta la noticia y preferimos no hablar de ella. Los medios controlados desde tierra por poderes económicos más o menos ligados al transporte marítimo apuestan por el silencio pues el pánico de los tri-



Imagen de la proa del ferry surcoreano

pulantes les deja con el culo al aire. ¿Acaso no saben los armadores que el salario miserable que pagan a las dotaciones de sus buques no compensa siquiera el pensar en un sacrificio personal cuando la muerte acecha? ¿Ignoran acaso las serias deficiencias en la formación de esos tripulantes, certificados por empresillas y tinglados que se dedican a expender títulos, no a formar a los alumnos? Peor todavía, los navieros, salvo excepciones, que las hay y no son pocas, saben perfectamente que el material de seguridad colocado a bordo es escaso, de mala calidad y con severas deficiencias, de modo que llegado el caso servirá para poco, muy poco. También lo saben los tripulantes, por supuesto, desconfiados de por sí (los oficios de la mar, cambiante y artera, generan desconfianza), que ninguna confianza tienen en esos botes viejos y mal mantenidos, a los que les falta la mayor parte de los remos, el motor no se sabe y

el kit de supervivencia ha sido saqueado en varias ocasiones sin que se hayan repuesto las faltas; que han comprobado que las balsas salvavidas no se abren ni con palanca (olvídemonos de los mecanismos automáticos de apertura), que los chalecos salvavidas son antiguos, inservibles y no alcanzan para todos, y etcétera, etcétera.

Una parte significativa de los buques que navegan por esos mares responde fielmente a la descripción anterior. El SEWOL era una de ellos.

La segunda novedad en la declaración de los escolares supervivientes pone en cuestión el trabajo de los servicios de rescate norcoreanos. Con la voz temblorosa recordaron que los rescatadores del

coastguard, uniformados y con sus vistosas gorras de larga visera, al gusto norteamericano, "no entraron en el barco para ayudarnos. Entre nosotros nos preguntábamos, ¿Por qué no entran? Tuviéramos más ayuda de los pescadores que de los del coastguard" Esta parte de la declaración, a la que se referió NAUCHERglobal comentando la foto del capitán abandonando el SEWOL y entrando en una lancha de salvamento, constituye una acusación gravísima. Tan grave que la presidenta del país, Park Geun-hye, incapaz de ocultar el espantoso proceder del salvamento marítimo surcoreano (¿Se imaginan ustedes a los bomberos esperando tranquilamente a que los atrapados en un incendio vayan saliendo a su aire?), prometió desmontar la organización actual, dividida entre la policía, el coastguard y otros, constituyendo una agencia única con todas las competencias

>> Sigue en página 13

>> Viene de página 12

de búsqueda y salvamento en la mar. Una solución, que por la experiencia que tenemos en España, suena a tambor vacío. Pondrán al frente de la nueva agencia a los antiguos gestores del desastre, o a otros de la misma calaña y un grado de estupidez similar.

El proceso que se celebra en la localidad de Ansan, Corea del Sur, con celeridad de guerra de las galaxias (recordemos que lo del PRESTIGE, en España, tardó diez años) no es el juicio sobre el naufragio del SEWOL. Es sólo, una vez más, el juicio contra los marinos que tripulaban el buque siniestrado. No hay duda de que la causa del accidente apunta con claridad al armador, que solía cargar el buque muy por encima de sus posibilidades (¡La codicia, la codicia!); y señala también a las autoridades encargadas del control de la seguridad marítima, que hacían la vista gorda mientras palmeaban agradecidos la espalda del naviero. Pero ni uno ni otros fueron juzgados, ni probablemente lo serán nunca. La mayoría conserva sus prebendas y sus cargos.

Una vez producido el desastre, los servicios de salvamento marítimo se dispusieron a contemplar la tragedia en primera fila en vez de fajarse con la situación, entrar en el buque y ayudar a los pasajeros que aún permanecían en el interior. Tampoco ellos fueron procesados.

Los únicos acusados en el juicio norcoreano, los únicos por tanto que han sido y que quedarán como los únicos villanos de esta historia son los marinos, el capitán Lee Joon-seok y los quince tripulantes supervivientes. Ningún funcionario, ninguna autoridad, ningún directivo de la empresa naviera ni por supuesto el dueño del ferry se espera que sean juzgados.

En definitiva, de la tragedia del SEWOL, 304 muertes, sólo conoceremos la verdad oficial de una pequeña parte del drama, la parte que corresponde a los tripulantes que no supieron ni pudieron ayudar a los pasajeros. Todos los demás, tal vez mucho más culpables, seguramente mucho más culpables, dormirán tranquilos en sus casas, aplaudiendo con las orejas las medidas de reforma y reorganización que propone la presidenta Park. Que algo cambie para que todo siga igual.

Viene a sustituir a la normativa del Código de Comercio de 1885



Código de Comercio de 1885

La Ley de Navegación Marítima, en vigor

DERECHO MARÍTIMO

El pasado 25 de septiembre, y tras su aprobación de hace unos meses en el Boletín Oficial del Estado (BOE) entraba en vigor la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, un nuevo texto que incluye prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado y que condensa la extensa normativa reguladora del transporte y negocio marítimo en España.

Según destacan los abogados del bufete San Simón&Duch en un breve comunicado, el nuevo texto lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando de forma sistemática todos los aspectos de la navegación.

“Estamos, sin duda, ante una Ley que nace con un espíritu integrador. El legislador no solo ha buscado la mera

actualización y codificación de normas dispersas, algunas ya obsoletas, sino que también ha dado respuesta a la necesaria e imprescindible coordinación del Derecho interno con el Derecho marítimo internacional”, apuntan.

Este desarrollo legislativo en España supone el fin a los 125 años de vigencia del Libro III del Código de Comercio, que era el régimen de cabecera del Derecho marítimo español, así como de otras leyes dispersas en distintos textos normativos que regulaban el sector.

Esta nueva Ley de Navegación Marítima trata de aportar la tan necesaria seguridad jurídica, suponiendo un muy importante paso para la aplicación de una legislación más homogénea.

Según destaca Luis de San Simón, “la nueva Ley pone verdaderamente a nuestro país en el siglo XXI en lo que se refiere a la regulación del Derecho marítimo español”.

Pese a su ligereza, la hélice ha demostrado gran resistencia y dureza

NKK y Nakashima instalan una hélice de fibra de carbono

TECNOLOGÍA

La sociedad de clasificación Nippon Kaiji Kyokai (NKK), integrante de IACS, y la empresa tecnológica Nakashima Propeller hicieron público el pasado 29 de agosto la instalación de una hélice de fibra de carbono y plástico reforzado (CFRP) en el buque TAIKO MARU, de la naviera Sowa Kaiun, un pequeño buque quimiquero de 499 GT. Es la primera vez que se instala en un mercante una hélice de este tipo de material.

La hélice de fibra de carbono reforzado es fruto de una investigación financiada por el Gobierno japonés a través de la Asociación japonesa de maquinaria y equipos navales y NKK que llevaron a cabo durante siete años los técnicos de Nakashima Propeller, la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Tokyo, el Instituto Japonés de Investigación Naval y los astilleros Imabari.

No obstante su extraordinaria ligereza, el material de la nueva hélice ha demostrado una dureza y resistencia superior al compuesto de bronce y aluminio con que se construyen las hélices convencionales. Dado el escaso peso de la hélice, el eje ha de tener un diámetro menor, lo que contribuye significativamente a reducir el peso del buque y el gasto de combustible.

La robustez de las finas palas de la nueva hélice han permitido darle un mayor diámetro, lo que ha significado dotarla de una mayor eficiencia.

El TAIKO MARU había instalado en 2012 una hélice lateral de fibra de carbono reforzado. El éxito de la iniciativa empujó a la naviera Sowa Kaiun a extender el material a la hélice principal, convirtiendo al buque en el primero en utilizar una hélice de estas características.

Como parte de su contribución al pro-



Hélice naval convencional

yecto, la NKK sometió al material de la nueva hélice a numerosas pruebas de fatiga para valorar sus propiedades mecánicas. Las palas fueron examinadas en condiciones de presión extremas para determinar su comportamiento en la peores condiciones de la mar. A su vez, la clasificadora sometió la construcción e instalación de la hélice a un control riguroso antes de formalizar su aprobación.

Los incidentes en el ámbito marítimo

El corazón de las tinieblas

SEGURIDAD MARÍTIMA

Valga el célebre título de Joseph Conrad para comentar la insistencia de accidentes marítimos durante los últimos meses: naufragios de ferrys en diferentes puntos de Asia, con centenares de muertos; colisiones de buques en el área del Estrecho de Gibraltar; varadas y diversos incidentes en la entrada de los puertos comerciales; oscuros derrames contaminantes que obligan a cerrar las playas y degradan el ya maltrecho medioambiente litoral; buques y tripulaciones abandonadas.

La colisión/abordaje de buques nada tiene que ver con la normalidad estadística aducida con frecuencia por los burócratas acabañados en la Administración marítima y portuaria, preocupados por alejar de sus responsabilidades las causas del siniestro. Grotesco y asombroso resulta, además, sostener el curioso concepto de normalidad es-

tadística en base a la relación entre el número de embarcaciones y el número de accidentes que se producen en la mar. Con ese argumento, varios buques deberían abordarse cada semana en el Canal de la Mancha, donde el tráfico marítimo de todo tipo es muy superior al del Estrecho de Gibraltar.

Todo apunta a que esos naufragios y abordajes tuvieron su causa inmediata en sendos fallos humanos. Si remontamos el proceloso río de la cadena causal, acercándonos al corazón de las tinieblas, encontraremos tripulaciones subcontratadas en el tercer mundo, deficientemente formadas, escasamente profesionales, desmotivadas por una paga raquítica que no se corresponde con la enorme responsabilidad económica y social de su trabajo, fatigadas por horarios excesivos y agotadores. Todo ello fruto, en buena parte, de la superstición liberalizadora que nos

>> Sigue en página 15



Embarcación Salvamar amarrada a puerto

>> Viene de página 14

acogota y que permite que la cuenta de resultados se lleve por delante la bandera del buque, la seguridad de la vida humana en el mar y otras molestas minucias por el estilo.

Si la normativa española y europea constituye un obstáculo al crecimiento de los beneficios, se coloca al buque bajo un pabellón con legislación fantasma y Administración virtual. Las banderas de conveniencia, un invento liberalizador que nos está saliendo carísimo, presionan a la baja las condiciones de trabajo a bordo y los estándares mínimos de seguridad de la flota mercante mundial. Los resultados están a la vista.

Al desprecio del factor humano debemos añadir la tendencia exclusivamente tecnológica que inspira todas las mejoras, las supuestas y las reales, que se aplican en la construcción y la operativa de los buques. Y sin olvidar,

porque forma parte de esta historia, el fenómeno creciente de tripulaciones abandonadas en cualquier puerto del mundo por armadores y navieros que con tanta desregulación se han salido hasta del listín telefónico: no saben, no contestan.

Frente a los riesgos que provoca este escenario, tenemos la empresa pública de salvamento marítimo español (Sasemar), dedicada a exhibir su potencial cuando la tragedia ya se ha consumado; infrautilizada y prisionera de esa necesidad política que consiste en gastar y contratar a toda costa para intervenir a bombo y platillo paliando algunos efectos de la desgracia. La cultura de la prevención, que exige preparación y organización, y cuyos resultados no se traducen en fotos para políticos, tiene todavía un largo camino que recorrer dentro de nuestra Administración marítima.

Los accidentes marítimos en aguas

portuarias españolas merecen reflexión complementaria. Por una parte, constatar la penuria de medios personales y materiales que padece el organismo competente en seguridad marítima. Las Capitanías Marítimas languidecen atareadas en una costosa burocracia de dudosa utilidad. En segundo lugar, la gestión de las competencias de control en el ámbito marítimo asignadas a las Autoridades Portuarias sigue siendo, a despecho de su holgura de medios, una asignatura pendiente de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, promulgada hace 22 años.

El mundo marítimo, en España y en Europa, necesita un cambio de rumbo, un nuevo horizonte que coloque a las tripulaciones, a la seguridad y al medio ambiente como prioridades absolutas de los poderes públicos en su labor de aplicación de la normativa nacional e internacional, organización interna y gestión de competencias.