



# Associació Catalana de Capitanes de la Marina Mercant

## BOLETÍN INFORMATIVO

Número 51 - Enero de 2017

Siga las principales noticias a través de [www.naucher.com](http://www.naucher.com)



### NOTICIAS DE PORTADA

## Nueva junta de gobierno de la Asociación Catalana de Capitanes

El pasado 13 de octubre tuvieron lugar las elecciones para elegir la junta de gobierno de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante (ACCMM). Solo se había presentado una candidatura, presidida por Agustín Montori Díez, con Antonio Benedicto como vicepresidente primero, Amadeu Outeiro como vicepresidente segundo, Carlos Salleras de tesorero, Juan Zamora como secretario y Javier del Portillo, vicesecretario. La nueva junta sustituye a la que durante cuatro años, el mandato que contemplan los estatutos de la ACCMM, presidió Mariano Badell Serra.

La nueva Junta de Gobierno de la

ACCMM, además de los socios mencionados la forman los siguientes vocales: Enrique Sáez, Joan Colldecarrera, Joan Guitart, Vicenç Pérez, José Antonio Olles, Joan Cortada, Joaquín Marías, Mariano Badell, Félix Socías y Fernando Blasco

El programa de la candidatura presidida por Agustín Montori proponía incrementar la presencia de la ACCMM en la sociedad, facilitar y desarrollar la presencia de mujeres marinos en la Asociación, y mejorar la colaboración con la Asociación de Jefes y Oficiales de Maquinas de la MM y si es posible tratar de unificar ambas organizaciones.

## Los retos de Íñigo de la Serna, nuevo ministro de Fomento > Páginas 2 y 3

## El programa europeo Sea Traffic Management > Pág. 5

### OTRAS NOTICIAS

- Joan Colldecarrera, nuevo director-gerente de Gerencia Urbanística Port 2000 > *Página 4*
- Informe 2016 de la UNCTAD sobre transporte marítimo > *Página 6*
- El negocio del shipping en la nueva era de Donald Trump > *Página 7*
- Rodríguez Valero, confirmado como director general de Marina Mercante > *Página 8*
- La OMI adopta nuevas prescripciones para continuar reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero > *Páginas 10 y 11*
- II Congreso Marítimo Internacional: "La Industria Marítima en el siglo XXI" > *Página 11*
- El Reglamento europeo sobre servicios portuarios excluye el practicaje de la libre competencia > *Página 12*

### EDITORIAL



Capt. Agustín Montori  
Presidente de la ACCMM

## Queremos aportar. Pedimos colaboración

Una nueva junta inicia, como es natural, una nueva singladura. Mas de la mitad somos miembros continuadores del espíritu y el programa con el que inició su derrota la anterior. De modo que no rompemos con ningún pasado, si no que tratamos de aportar. Aportar con el programa con el que nos hemos presentado, desde el reconocimiento al trabajo de Mariano Badell y su Junta anterior y aproando hacia donde creemos que debemos navegar.

Son varios los asuntos que llaman nuestra atención para tratar de actuar en ellos durante el periodo de gobierno que tenemos por delante:

- La presencia social de los marinos mercantes, muy difuminada. Trataremos de movernos todo lo que podamos en los ámbitos de la sociedad marítima que nos son afines y en los que debemos estar.

- La atención a los marinos mercantes, sea cual sea su grado y su trabajo. Cada día vemos como se degrada más la situación de los marinos en el desarrollo de su profesión. Cada vez hay menos europeos a bordo de los buques y eso se debe a varias razones que queremos poner ante los armadores y la sociedad.

- La defensa del medioambiente marino: combustibles, aguas de lastre, políticas de puertos... Junto a prácticamente



la totalidad de los sectores sociales trabajaremos por un mundo más limpio y sostenible.

- Las prácticas de los alumnos. En colaboración con la Sociedad de Jefes y Oficiales de Máquinas trabajaremos por mejorar las condiciones y puestos de trabajos para los alumnos de náutica y máquinas.

Estos son algunos de los puntos que recoge el programa que con toda ilusión nos hemos propuesto llevar a cabo. Para lograrlo, pedimos la colaboración y participación de los afiliados a la ACCMM y de los marinos en general, aún no afiliados a la asociación. Invito a todos los profesionales de la marina mercante a trabajar con la ACCMM en los temas que sean de su interés, a proponernos retos en el marco de nuestro programa de trabajo y naturalmente, a criticar todo aquello que no contribuya a alcanzar nuestros objetivos.

*El nuevo ministro era hasta ahora alcalde de Santander*



# Los retos de Íñigo de la Serna, nuevo ministro de Fomento

## POLÍTICA MARÍTIMA

Íñigo Joaquín de la Serna Hernández, Íñigo de la Serna, ha sido el elegido por el presidente del Gobierno español, Mariano Rajoy para hacerse cargo de la cartera de Fomento en sustitución de Ana Pastor, actual presidenta del Congreso y tras la interinidad del ministro de Justicia, Rafael Catalá, en funciones en el puesto desde el nombramiento de Pastor en las Cortes.

Bilbaíno de nacimiento aunque cántabro de adopción, De la Serna es el actual alcalde de la ciudad portuaria de Santander, en su tercera legislatura al frente del consistorio, tras haber sido el alcalde más joven de una capital de provincia. Tiene 45 años, dos hijos y; lo más importante para su nueva función: es ingeniero de caminos, canales y puertos, por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Cantabria, en la especialidad de Hidráulica, Oceanografía y Medio Ambiente; y habiendo desarrollado una breve carrera

profesional en la empresa privada, antes de adentrarse, hace 13 años, en la política municipal.

Sin duda, es una buena noticia que el Ministerio de Fomento tenga como máximo responsable a un técnico conocedor de las infraestructuras, en lugar de abogados, médicos, iletrados o economistas como los anteriores inquilinos del despacho de Nuevos Ministerios, en el madrileño paseo de la Castellana. Sí que hubiera sido de agradecer que el presidente Rajoy hubiera encargado el ministerio a una persona con un perfil político superior, más vinculado a la política nacional e internacional que a la local, pero bueno, hay que darle los 100 días de rigor parlamentario y periodístico.

### **Rodríguez Valero, Llorca, la estiba, la liberalización... ¿por dónde empezar?**

En estos primeros meses le abordarán importantes retos en materia marítima: los primeros pasan por las sustituciones que deberá –o debería– acometer en su función: la primera la del profesor Rafael Rodríguez Valero al frente de la dirección

general de la Marina Mercante. Valero será uno de los muy escasos técnicos de rango superior en el ministerio recordados por su buen hacer, en materias como la seguridad, la náutica, etc. Difícil será la papeleta de encontrar a una persona con un perfil similar.

La otra que hubiera sido asaltar la sustitución de José Llorca al frente de Puertos del Estado. Llorca es una persona culta, educada e independiente y, además, representa la cuota catalana –tema importante– dentro del ministerio de Fomento. Sin embargo parece que se mantendrá en su puesto. Desde hace meses el propio Llorca se había planteado la posibilidad de escalar hacia una secretaría de Estado o bien emprender su viaje a la empresa privada, pero cotinuará al frente de los puertos españoles de interés general.

Bajo estas premisas el flamante nuevo ministro debería ponerse manos a la obra para resolver, de una vez por todas, la situación desencadenada tras la sentencia del Tribunal de Luxemburgo contra el sis-

>> Sigue en página 3



>> Viene de página 2  
tema español de la estiba portuaria. Se trata de uno de los modelos que dan mayor productividad al país, pese a no engrosar todo lo que les gustaría las cuentas de explotación de las empresas concesionarias. Ahí radica fundamentalmente el problema.

De la Serna debe hacer gala de su perfil en la política local, a priori más cercana a las personas, para sentarse con los sindicatos principales y llegar a una solución pactada que no sea lesiva para nadie. En un cargo como el de ministro de Fomento, la interlocución



fluida con trabajadores, patronales y Comunidades Autónomas es primordial. Veremos aquí la cintura del ministro. Pero urge el acuerdo so pena de sanciones a España por mala praxis.

Deberá también De la Serna acometer los parámetros que exige Bruselas en materia marítima y portuaria: el principal es la liberalización –real– de ciertos servicios, así como algunas reformas de carácter legislativo que afectan al buen funcionamiento de las entidades y empresas que dependen de su cartera.

La liberalización fehaciente de los puertos es otro tema que, por su complejidad y ante una legislatura previsiblemente corta y en minoría parlamentaria es complicado que se pueda llevar a cabo. Como hombre del Cantábrico, alguien debería explicarle al nuevo ministro que el futuro está en las fachadas marítimas, centralizando la gestión de los puertos desde la proximidad, no desde Madrid-, y no es bueno que sigan existiendo 28 Autoridades Portuarias en España. Resta competitividad al sistema, de querer mantenerlo totalmente público como hasta ahora.

Otro tema son los globos sonda –aparecidos en medios madrileños– que hablan de una privatización parcial de los puertos de interés general. Improbable por

poco pragmática: el Gobierno que pierda la titularidad de unas infraestructuras que aportan el 80% del comercio exterior del país y un porcentaje apreciable del PIB no se merecería volver a gobernar jamás. Se puede hablar de compartir el modelo de gestión entre empresas públicas y privadas en concesión muy regulada –siempre desde

la cercanía, con la intervención de los gobiernos municipales, provinciales y/o las cámaras de comercio...-, al estilo de las concesiones en las autopistas, por ejemplo. Pero quien piense verdaderamente en vender un sistema completo al mejor postor es un ignorante en materia económica.

Otro tema a tratar es la necesidad imperiosa de conectar los puertos españoles, sobre todo los de la fachada Mediterránea, con Europa a través del ferrocarril. Sobra inversión en alta velocidad y falta para la economía productiva. Sobra el acometer obras en puertos que apenas aportan valor a la economía y que tienen grandes y nuevas infraestructuras en desuso. Es momento de darle la vuelta a la tortilla.

La mejora de las condiciones del abandono español, las ayudas a que nuestros astilleros o pesquerías ganen cuota a escala internacional, la mejora del importante sector de la náutica (el gran olvidado por la mayoría de los ejecutivos), la apuesta por el I+D+i en la industria naval y la seguridad y formación de los marinos, los portuarios o los adjuntos al sector, además de la cuota medioambiental, son algunos de los retos que De la Serna deberá tratar con guante de seda y mano izquierda.

En cualquier caso todos son asuntos que no se resolverá en breve, muy a pesar de la mayoría de profesionales que formamos parte del segmento marítimo-portuario de una u otra manera. Por el momento, sea bienvenido el nuevo ministro de Fomento, a quien le pedimos que intente no equivocarse y que sea justo en sus decisiones..

## Elogio de la docencia



El pasado 5 de octubre tuvo lugar en el salón de actos de la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB) la sesión inaugural del nuevo curso 2016-2017. Si el año pasado la lección inaugural fue impartida por Vicenç Forner, fotógrafo del barrio de la Barceloneta, que hizo un discurso emocionante, hilvanado con anécdotas y experiencias que entremezclaba con datos y hechos históricos, en esta ocasión, la FNB invitó a dar la primera lección del curso al profesor Alejandro Rodríguez Torres, ingeniero industrial, profesor de Mecánica en la FNB durante 39 años.

Alejandro Rodríguez convirtió la lección inaugural en un sentido elogio de la profesión docente. El título de su intervención, “La docencia en la universidad”, le sirvió para preguntarse ¿qué es un docente? Respuesta: quien transmite. Conocimientos, desde luego, pero no sólo conocimientos, también ha de transmitir espíritu crítico. No se puede ser universitario sin espíritu crítico, afirmó.

Además de conocimientos y espíritu crítico, Alejandro Rodríguez abogó por un profesor cuya actitud transmita entusiasmo y capacidades. Sin entusiasmo es muy difícil transmitir docencia a los alumnos. Al final de su intervención, Alejandro Rodríguez confesó su pasión por la docencia, intacta a pesar de los muchos años de ejercicio profesional.



*Se trata de la entidad que gestiona el espacio del puerto ciudadano en Barcelona*

# Nuestro compañero Joan Colldecarrera, nuevo director-gerente de Gerencia Urbanística Port 2000

## NOMBRAMIENTOS

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona tomó en septiembre la sabia decisión de nombrar al capitán Joan Colldecarrera como nuevo gerente de Port 2000, la entidad que administra el espacio puerto-ciudad de la instalación catalana y que conforman el propio puerto junto al Gobierno municipal.

Colldecarrera ha iniciado su nueva función desde el pasado 1 de enero de 2017 y sustituye en el cargo a uno de los emblemas de este espacio, Adolf Romagosa, quien se jubilará después de estar varios años al frente de la Gerencia Urbanística Port 2000.

Se trata, sin duda de una elección acertada. Colldecarrera acumula los últimos 20 años en diferentes cargos directivos y ejecutivos de la Autoridad Portuaria,



desde su entrada en 1996. Actualmente es la mano derecha del presidente, Sixte Cambra, como adjunto a la presidencia; pero también ha desarrollado funciones de promoción económica y desarrollo, máximo responsable de las relaciones institucionales y la comunicación del puerto, o director del consejo rector de la entidad. Todos ellos con diferentes presidentes de todo signo político.

**Miembro de la ACCMM y vocal de su Junta Directiva**

Es también acertada la elección en su condición de capitán de la Marina Mercante y, como tal, miembro de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante y vocal de su Junta Directiva. Sus conocimientos en materia técnica de buques e instalaciones, así como su perfil político pueden ayudar al correcto desarrollo y expansión del espacio puerto-ciudad. También puede representar un salto de calidad para nuestra Asociación en cuanto a su visibilidad.

*Kawasaki Kisen Kaisha, Mitsui O.S.K. Lines y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha han llegado a un acuerdo*

## Japón fuerza la unión de sus principales navieras

Lo que era un secreto a voces en el segmento de la carga marítima, el matrimonio de conveniencia entre las principales navieras originarias de Japón, finalmente se ha materializado: Kawasaki Kisen Kaisha (K Line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) y Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK Lines) han llegado a un acuerdo para fusionar sus activos y crear, de esta manera, la principal naviera del país del sol naciente, y la sexta del mundo a nivel de escalas, capacidad y número de buques.

Fusionan, por el momento, las respec-

tivas divisiones de contenedores. La caída del comercio internacional y el empeoramiento del precio de los fletes y de las condiciones de negocio, unido a las operaciones que han llevado a cabo navieras rivales, con varias alianzas estratégicas, fusiones y absorciones en los dos últimos años, han hecho que los directivos de las tres grandes navieras niponas hayan tomado esta decisión.

Se trata de una joint venture (MOL y K-Line detentarán en 31% y NYK Line el 38% restante) que, además del negocio puramente marítimo, pasa tam-

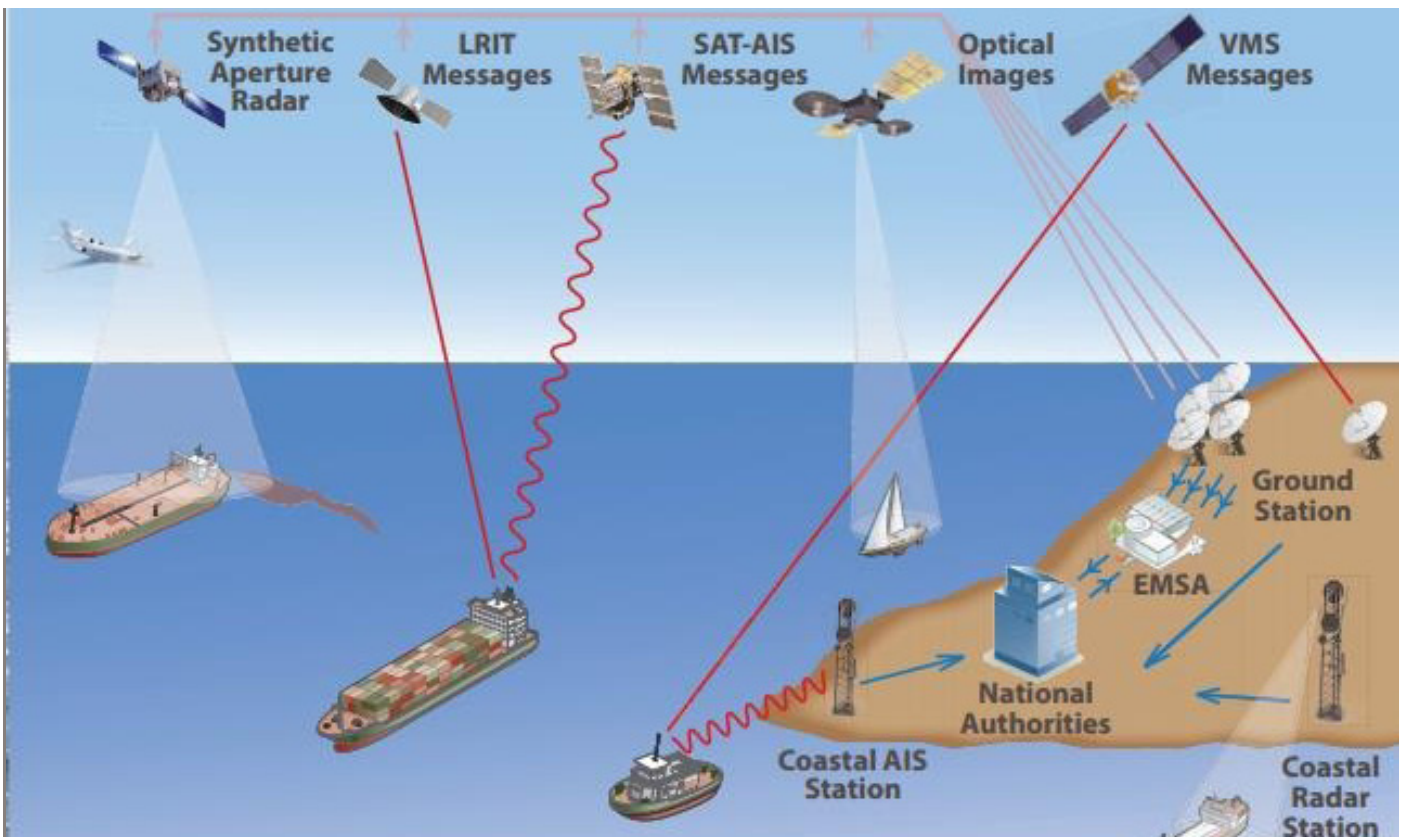
bién por la gestión en el negocio de las terminales concesionadas fuera de su territorio nacional. En cifras globales aportadas por las compañías, el valor de la operación asciende a cerca de 2.600 millones, que aportará cada compañía en función de su participación accionarial, y esperan un volumen de negocio anual cercano a los 1.000 millones de euros. Tras el anuncio, hecho público recientemente, las tres compañías sumaron cuantiosas ganancias en sus cotizaciones bursátiles.

Según un comunicado conjunto de las tres compañías MOL cuenta con una flota de 92 y una capacidad de 517.000 TEUs, NYK Line dispone de 98 buques y 508.000 TEUs, y K-Line tiene 66 buques en su flota con una capacidad para 357.000 TEUs.



*Intercambio y control de todos los datos disponibles del tráfico marítimo*

# El reto del Sea Traffic Management



*Cap. Agustín Montori*

**H**eredero del anterior programa MONALISA y dentro del marco de la DG MOVE de la Unión Europea (UE), que se ocupa de los asuntos de transporte, se vienen desarrollando una serie de iniciativas tendentes a hacer más eficiente, seguro y económico el transporte marítimo dentro de la UE que, sin ninguna duda, se extrapolará posteriormente a otros ámbitos. El programa SEA TRAFFIC MANAGEMENT pretende, como se desprende de su título, una gestión adecuada desde el punto de vista de la seguridad, la eficiencia y la economía, del tráfico marítimo en el marco de la UE.

¿Cómo? Mediante el intercambio y control de todos los datos disponibles del tráfico marítimo. Utilizando las nuevas tecnologías de la información y la posibilidad de intercambio de datos se prescindirá del uso de papel, que hoy

agobia a los oficiales de los buques que entran y salen de puertos de diferentes países. Documentos, informes, etc. pueden y deben de ser evitados mediante una adecuada gestión e intercambio de la información.

Con una adecuada planificación del viaje y la llegada a puerto actualizada continuamente se pueden organizar mejor los atraques y gestionar mucho mejor los tiempos de espera con el consiguiente ahorro en los consumos de los barcos y los riesgos inherentes a las llegadas y salidas.

Planificando las rutas a seguir e intercambiando la información con otros buques en rutas similares se aumenta la seguridad, robustecida por una adecuada gestión desde los centros de control. Incorporando a los puertos y a través de estos a sus usuarios se obtendrá una optimización de la cadena de transporte mediante un uso correcto de la trazabilidad del transporte.

¿Es esto una utopía? En absoluto, a

día hoy diferentes países, entre ellos el nuestro, están trabajando en el proyecto que mencionamos al principio, SEA TRAFFIC MANAGEMENT, que sin duda será una realidad dentro de un tiempo más corto que el que nos imaginamos.

En realidad, no estamos hablando de nada que nos sea ajeno. El transporte aéreo ya trabaja bajo estas coordenadas. Los aeropuertos están conectados, los aviones, con su ruta planificada, pasan el control de su viaje de una torre a otra que efectúa un seguimiento de toda su derrota. Los aviones que vuelan en derrotas adyacentes reciben información de lo que tienen en el entorno. Y en todo momento se mantiene la trazabilidad de la ruta del avión que permite ajustar tiempos y costes.

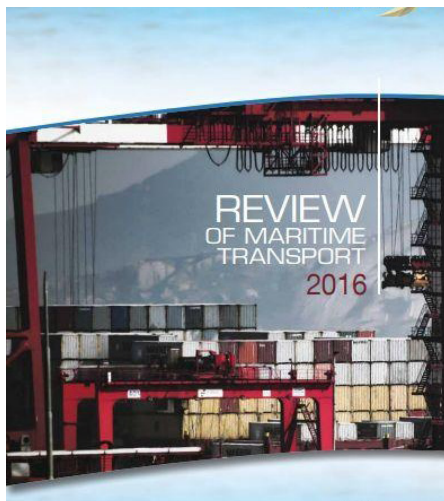
Así pues, estamos tratando de trasladar y mejorar estos medios de management al medio marítimo para que este sea más eficaz, seguro y económico para nuestra sociedad.

*La flota mundial creció un 3,5% en 2015, la tasa de crecimiento más baja registrada desde 2003*

# Informe 2016 de la UNCTAD sobre transporte marítimo

**E**n 2015, el volumen del comercio marítimo mundial se estima en 10.000 Mt- la primera vez en los registros de la UNCTAD. El transporte creció un 2,1%, un ritmo más lento que el promedio histórico. El transporte de petróleo registró su mejor marca desde 2008, mientras que el sector del transporte de graneles secos y contenedores estuvo a la altura de las expectativas. Si bien la desaceleración de China es una mala noticia para el transporte marítimo, otros países tienen potencial para impulsar un mayor crecimiento. El comercio Sur-Sur está ganando fuerza y las iniciativas planificadas como la One Belt, One Road, y Partnership for Quality Infrastructure, así como la expansión del canal de Panamá y el canal de Suez, potenciarán el comercio marítimo, restructurarán las rutas y generarán oportunidades de negocio. Paralelamente, tendencias como la cuarta revolución industrial, el big data y el comercio electrónico están abriéndose paso, y entrañan desafíos como oportunidades para los países y para el transporte marítimo.

La flota mundial creció un 3,5% en 2015 (en términos de toneladas de peso muerto). Esta es la tasa de crecimiento más baja registrada desde 2003, y aun así es superior al crecimiento de la demanda, que fue del 2,1% (estamos ante una situación de sobrecapacidad mundial). Diversos países participan en diferentes sectores de la industria naviera, aprovechando oportunidades para generar ingresos y empleo. A enero de 2016, las cinco principales economías armadoras de buques (en términos de tpm) fueron: Grecia, Japón, China, Alemania y Singapur, mientras que las cinco principales economías según la bandera de registro fueron: Panamá, Liberia, Islas Marshall, Hong Kong y Singapur. Los mayores países constructores navales son China, Japón y la República de Corea, que representan el 91,4 % del tonelaje bruto



to construido en 2015. Los países con más actividad de desguace fueron Bangladesh, India, Pakistán y China, con el 95% del total del tonelaje bruto de 2015. Las principales nacionalidades de los trabajadores del mar fueron: China, Indonesia y Filipinas.

En 2015, la mayoría de los segmentos marítimo, a excepción de los petroleros, registraron sus fletes mínimos históricos, provocados por la escasez de demanda y el exceso de oferta de nuevo tonelaje. El mercado de los petroleros se mantuvo fuerte principalmente a la continua y excepcional caída de los precios del petróleo. En el segmento de los contenedores, los fletes disminuyeron de forma constante, alcanzando récords mínimos ya que el mercado siguió luchando contra el debilitamiento de la demanda y la presencia de buques portacontenedores de mayor capacidad que han entrado en el mercado a lo largo del año.

La industria portuaria en general ha sufrido un retroceso en su crecimiento, y las tasas de crecimiento de los puertos más importantes siguieron siendo positivas. Los 20 principales puertos en volumen registraron un descenso de su crecimiento del 85%, del 6,3 % en 2014 a 0,9% en 2015. Siete de los mayores puertos han registrado descensos en su produc-

tividad, Singapur es el único que no está localizado en China. No obstante, 14 de esos 20 puertos son chinos, algunos han registrado crecimientos sorprendentes, y el puerto de Suzhou incluso dobló sus dígitos. Los veinte primeros puertos en tráfico de contenedores, que por lo general mueven alrededor de la mitad del total del tráfico mundial, su crecimiento se redujo en un 95%, desde el 5,6% en 2014 al 0,5% en 2015.

En lo que a normativa y regulaciones se refiere, entre los acontecimientos importantes está la adopción del Programa 2030 para el Desarrollo Sostenible (septiembre 2015) y el Acuerdo de París dentro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (diciembre 2015). Su aplicación, junto con la Agenda de Acción de Addis Abeba (aprobada en julio de 2015), se espera que aumenten las oportunidades para los países en desarrollo.

Entre las iniciativas regulatorias destaca la entrada en vigor, el 1 de julio de 2016, de las enmiendas de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, relacionadas con la verificación obligatoria del peso bruto de los contenedores, que contribuirá a mejorar la estabilidad y seguridad de buques y evitar accidentes marítimos.

En la OMI continuaron los debates sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y sobre la cooperación técnica y la transferencia de tecnología, en particular a los países en desarrollo. Continuaron mejorando las medidas reglamentarias en el ámbito de seguridad marítima y de la cadena de suministro y su aplicación.

El informe también reserva un apartado a la piratería. En 2015 se observó un modesto aumento del 4,1% en el número de accidentes notificados a la OMI en comparación con 2014.



*Parece inmediata la denuncia del Tratado Comercial Transpacífico, que afectaría a los tráficos con Asia*



## El negocio del shipping en la nueva era de Donald Trump

Un ejercicio de predicción, tan válido como cualquiera otro aunque no seamos expertos analistas, no resulta falto de un cierto interés a la hora de pensar en cómo puede afectar la elección de Donald Trump como 45º presidente de los Estados Unidos, para el sector marítimo.

Parece inmediata la denuncia del Tratado Comercial Transpacífico y la denuncia de China como país manipulador de divisas. Eso unido a la posición del gobierno chino para cambiar el eje de su actividad económica desde la posición de una economía exportadora a una más ocupada en el consumo doméstico parece que no va a traer buenos vientos al tráfico entre Extremo Oriente (China) y Estados Unidos, uno de los renglones menos dañados hasta la fecha de las operaciones marítimas

internacionales.

La intención de Trump por prestar mayor atención a la economía interna de su país, America First y la anunciada revalorización de las políticas del fracking, si se producen, harán aumentar la producción interna de petróleo en los Estados Unidos, y a salvo de otras circunstancias, no será una buena noticia para los productores de petróleo y sus economías. Ni para el transporte.

### **Crecimiento de la deuda de EE.UU**

La anunciada inversión en infraestructuras, significará crecimiento de la deuda en Estados Unidos, lo que hará aumentar el precio de ésta y posiblemente el valor del dólar (cosa que ya ocurre) con respecto a otras monedas. Los países emergentes de economías dolarizadas, verán aumentar a su vez el coste de su deuda con el perjuicio subsecuente a su capacidad de consumo.

Fruto de todo ello, sería un débil – en su caso- crecimiento del comercio mundial y en consecuencia una atonía general en crecimiento del tráfico marítimo. Excepto –probablemente- el intra-asiático, que es hoy el tráfico más activo.

Lo que sí parece es que el achatarramiento de portacontenedores es una realidad que se consolida. Veremos qué pasa con los petroleros y el transporte de graneles. Una buena noticia es que el índice Baltic para graneleros ha pasado de los 1.000 puntos.

Desde que el mundo es global, el efecto mariposa o algo muy similar es cada vez más una realidad incuestionable en las relaciones humanas. Habrá que ver qué consecuencias nos trae la presidencia de Donald Trump a la marina mercante, al negocio marítimo y al comercio mundial

## Rodríguez Valero, confirmado como director general de Marina Mercante



El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, ha confirmado en su puesto al director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, maquinista naval jefe y profesor de la Escuela Superior de Náutica y Máquinas de La Coruña. Rodríguez Valero, nombrado por la entonces ministra de Fomento y hoy presidenta del Congreso de los Diputados, Ana Pastor, sustituyó en 2011 a la jueza María Isabel Durántez.

En los cinco años largos que lleva en el cargo, Rafael Rodríguez Valero ha demostrado conocer a fondo los problemas de la seguridad marítima, materia competencial clave bajo la responsabilidad de la Dirección General de Marina Mercante, y una notable personalidad para aplicar las soluciones profesionales más adecuadas a los sucesos que se han producido. En alguno de estos sucesos, como el refugio del petrolero LADY M en Las Palmas y los salvamentos del MODERN EXPRESS y del CAPE BALTIC, lo que pudieron ser sendos desastres se convirtieron en éxitos económicos y en un aumento significativo del prestigio de España como nación marítima. Persona discreta y poco dada a fastos y vanidades, Rafael Rodríguez Valero cuenta con el apoyo de la mayoría de empresas e instituciones del sector marítimo, que valoran su dedicación, conocimiento y capacidad de decisión.

*Habrà que acabar en el Tribunal Europeo de Derechos Humanos*

## Decimocuarto aniversario del siniestro del 'Prestige'

*Cap. Juan Zamora*

El día 13 de noviembre de 2016 se cumplieron catorce años del inicio del siniestro del petrolero PRESTIGE, bandera de Bahamas, 243 metros de eslora y 34,4 de manga, al que se le abrió una vía de agua cuando navegaba por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre con rumbo sur, procedente de San Petersburgo y Venstpils (Polonia), cargado con casi 77.000 toneladas de fuel pesado.

Es bien conocida la triste historia de su hundimiento por la catastrófica gestión del accidente, obra de unas autoridades con mucha soberbia, escaso entendimiento y nula cultura marítima. También es bien conocida la patraña del patriotismo económico que los portavoces del Gobierno pusieron en circulación desde primera hora para encubrir los errores. El capitán del PRESTIGE, Apóstolos Mangouras, fue la primera víctima de ese bulo que pretende que había que culpar y condenar al capitán para que el Tesoro público pudiera recuperar el dinero gastado en la limpieza y recuperación del litoral dañado por el vertido contaminante.

Todo eso lo sabemos bien los marinos, de modo que vayamos a la situación actual del larguísimo proceso penal que de forma harto imprudente y necia puso en marcha el gobierno español cuando acusó a Mangouras de una serie de delitos falsos e imposibles. La sentencia del tribunal de la Audiencia de La Coruña fue recurrida ante el supremo que dictó una insólita resolución fundada en retorcer los hechos hasta que Mangouras saliera culpable. El Tribunal Supremo no tuvo reparo alguno en saltarse un principio fundamental del derecho, que obliga a escuchar al reo antes de condenarlo, para aumentar la pena impuesta en su día al capitán del PRESTIGE. En apelación, como era de esperar, el supremo

rechazó el recurso de Mangouras.

Esa sentencia del supremo ha sido recurrida por la defensa del capitán Mangouras ante el Tribunal Constitucional, alegando una flagrante violación del derecho de defensa. Todavía no sabe-



mos si el constitucional admitirá a trámite el recurso, pero el hecho de que sólo prospere el uno por ciento de los recursos de amparo y que sigue en el aire el embuste del patriotismo económico, ahora envuelto en una supuesta y enigmática "razón de estado", permite anticipar el rechazo del Tribunal Constitucional a entrar en el asunto. Dirán que no presenta suficiente sustancia para que el fatigado tribunal se ocupe.

Así que habrá que acabar en el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, con sede en Estrasburgo que, menos intoxicado por la razón de estado, una milonga cuya misión principal es convertir a las personas en carne de cañón, muy probablemente fallará a favor del Mangouras, inocente de cualquier delito. Pero eso, como pronto, tendrá lugar allá por el año 2022 o 2023, cuando a todos los interesados en esta historia, a quienes sigan en pie, les importe una higa el final. Más de veinte años habrá durado la ignominia, mucho tiempo incluso para el temple de un marino como Apóstolos Mangouras.



*El 80% del volumen del comercio mundial y más del 70% de su valor financiero transitan por mar*

# Exitosa celebración del Día Marítimo mundial de la OMI



**E**l transporte marítimo es indispensable para el mundo. Éste fue el mensaje compartido el pasado 29 de septiembre, cuando la OMI y la comunidad marítima internacional celebraron el Día marítimo mundial, un día oficial de las Naciones Unidas donde cada año se brinda una oportunidad para enfocar la atención en la importancia del transporte marítimo y otras actividades relacionadas y para poner de relieve un aspecto en particular de la labor de la OMI.

Cada Día marítimo mundial tiene su propio lema. El de 2016 era “El transporte marítimo: indispensable para el mundo” y fue elegido para resaltar el vínculo esencial que existe entre el transporte marítimo y la vida cotidiana

para todos los habitantes del planeta, y para dar a conocer la función de la OMI como órgano normativo del transporte marítimo internacional. El hecho de que éste respalde y mantenga la sociedad mundial de hoy en día hace que la labor de la OMI revista una importancia que va más allá del propio sector.

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), aproximadamente el 80% del volumen del comercio mundial y más del 70% de su valor financiero transitan por mar y por los puertos del mundo entero. Estos porcentajes son aún mayores en el caso de la mayoría de los países en desarrollo.

Un barco puede por sí solo transportar suficiente grano para alimentar a casi 4 millones de personas durante un

mes, otro puede entregar suficiente hidrocarburo para calentar a una ciudad entera durante un año y existen otros que transportan la misma cantidad de mercancías terminadas que 20.000 camiones pesados por carretera. Los buques modernos son realmente maravillas de ingeniería del mundo actual.

El transporte marítimo es el único medio verdaderamente rentable y sostenible para realizar los intercambios que requieren el comercio y la economía mundiales. Hoy en día, en el mundo entero se cuenta con los buques para transportar materias primas, combustibles, alimentos, mercancías y productos de los que todos dependemos.

Según el secretario general de la organización, Kitack Lim, en su mensaje anual con motivo del Día marítimo mundial: “Tal como reconoce acertadamente el lema del Día marítimo mundial de 2016, el transporte marítimo es indispensable para el mundo, y va a seguir siendo fundamental para el crecimiento económico mundial a medida que avanzamos, en una transición inevitable, hacia una era de desarrollo limpio y sostenible”.

“Este es un mensaje que necesita y merece un público más amplio. Prácticamente todos los habitantes del mundo dependen hoy del transporte marítimo en alguna medida, pero muy pocos son conscientes de ello” añadió Lim, instando a todos aquellos que intervienen en el transporte marítimo a que aprovechen la oportunidad para ensalzar este sector clave, del que tantos dependen.

El secretario general de las Naciones Unidas Ban Ki-moon también publicó un mensaje con ocasión del Día marítimo mundial: “La importancia del transporte marítimo para respaldar y mantener la sociedad mundial actual hace que sea indispensable para el mundo y para vencer el reto que plantea la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible”.

*La figura del Contraamaestre de los buques mercantes*

# La OMI adopta nuevas prescripciones para continuar reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero

La Organización Marítima internacional (OMI), la autoridad de Naciones Unidas reguladora del transporte marítimo internacional, ha marcado un hito con la adopción de nuevas prescripciones obligatorias para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

En virtud de las nuevas prescripciones, los buques de arque bruto igual o superior a 5000 estarán obligados a recopilar datos sobre el consumo para cada tipo de fueloil que emplean a bordo, así como otros datos adicionales, más específicos, como por ejemplo los equivalentes del trabajo de transporte. Estos buques producen aproximadamente el 85% de las emisiones de CO2 procedentes del transporte marítimo. Los datos que se recolecten permitirán construir una base firme sobre la cual poder tomar decisiones futuras sobre medidas adicionales, más allá de las ya adoptadas por la OMI.

Las prescripciones fueron adoptadas por el Comité de protección del medio marino de la OMI (MEPC), durante su 70º periodo de sesiones celebrado del 24 al 28 de octubre en Londres. El Secretario General Kitack Lim dijo que las nuevas prescripciones envían un mensaje claro de que la OMI está preparada para seguir ampliando las medidas técnicas y operacionales para la eficiencia energética del buque que ya existen.

“Los sistemas de recopilación de datos proporcionarán a la OMI información concreta para ayudarle a tomar las decisiones correctas, a la par que servirá para reforzar su credibilidad como el foro más competente y adecuado para la reglamentación del transporte marítimo interna-



cional”, dijo el secretario general de OMI.

El nuevo sistema obligatorio de recopilación de datos es el primer paso de un planteamiento de tres etapas en el que el análisis de los datos recopilados permitirá sentar la base para un debate inclusivo, objetivo y transparente sobre las políticas en futuros periodos de sesiones. Concretamente, acerca de si es necesario adoptar medidas obligatorias adicionales para mejorar la eficiencia energética y hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional. En caso afirmativo, se examinarán las opciones de políticas propuestas.

El MEPC también aprobó una hoja de ruta (de 2017 a 2023) para la elaboración de una “Estrategia detallada de la OMI

sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques”. Esta hoja de ruta prevé que la estrategia inicial se adoptará en 2018.

La estrategia contiene una lista de actividades -entre las que se incluyen los futuros estudios de la OMI sobre los gases de efecto invernadero- con sus respectivos plazos. Estas actividades nuevas podrán ser armonizadas con la labor en curso del MEPC, en el marco del planteamiento de tres etapas de la mejora de la eficiencia energética de los buques mencionado previamente. De esta manera, se facilita un modo de proceder para la adopción de una estrategia revisada en 2023 que incluya medidas a corto, medio y largo plazo, según se requiera, así como un calendario de implantación. > *Continúa en pg. 11*



> Viene de pg. 10

Siguiendo la hoja de ruta, y para facilitar una visión a largo plazo del sector del transporte marítimo, el Comité tiene que abordar una serie de importantes asuntos, como el rol que el sector tendría que tener en el apoyo de las metas fijadas por el Acuerdo de París.

El Comité acordó asimismo celebrar una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques. Está previsto que la primera reunión interperiodos (a reserva de su aprobación por el Consejo de la OMI) se celebre en las fechas próximas al MEPC 71, a mediados de 2017.

En 2011, la OMI se convirtió en el primer organismo internacional en adoptar medidas de eficiencia energética obligatorias para la totalidad del sector con una serie de prescripciones técnicas y operacionales para buques nuevos y existentes que entró en vigor en 2013. En 2025 todos los buques nuevos serán unos 30% más eficaces energéticamente que los construidos en 2014.

En el marco del nuevo sistema de recopilación de datos, los datos agregados se notificarán al Estado de abanderamiento después del final de cada año civil y el Estado de abanderamiento, tras determinar que los datos se han notificado de conformidad con las prescripciones, deberá expedir una declaración de cumplimiento del buque. Se exigirá a los Estados de abanderamiento transferir estos datos a la base de datos sobre el consumo de fuel oil de los buques de la OMI.

La Organización elaborará un informe anual en el que se resuman los datos recopilados. Los datos serán anónimos y no se podrá reconocer en ellos a buques individuales. El informe se presentará ante el MEPC.

El MEPC adoptó las prescripciones obligatorias como enmiendas al capítulo 4 del anexo VI del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL). Se espera que entren en vigor el 1 de marzo de 2018, de conformidad con el procedimiento de aceptación tácita. Las prescripciones añaden la Regla 22: “Re-

copilación y notificación de los datos sobre el consumo de fueloil del buque”, así como nuevos apéndices que explican la información que se ha de presentar a la base de datos sobre el consumo de fueloil de los buques de la OMI y el modelo de la declaración de cumplimiento, que se extenderá al buque una vez que se hayan notificado los datos pertinentes. Otras reglas han sido enmendadas para responder a la nueva prescripción, incluidas las relativas a certificados, reconocimientos y supervisión por el Estado rector del Puerto.

Poniendo el acento en el contexto mundial de este último avance, el secretario general dijo que “la OMI informará a la próxima Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que se reunirá en Marrakech, Marruecos, durante el próximo mes, de los avances tangibles realizados, demostrando que la Organización continúa liderando la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional”.

*La Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante coorganizará el evento en Bilbao*

## II Congreso Marítimo Internacional: “La Industria Marítima en el siglo XXI”

La gran aceptación y el éxito del congreso sobre grandes accidentes marítimos celebrado en 2012 tendrá continuidad el próximo año. La Universidad de País Vasco, el Puerto de Bilbao y la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante han anunciado la organización del II Congreso Marítimo Internacional, que esta vez versará sobre “La Industria Marítima en el siglo XXI”. El congreso, que contará con traducción simultánea al idioma inglés, está previsto que se celebre en Bilbao del 16 al 18 de mayo de 2017.

La presentación del II Congreso Marítimo Internacional en el sitio en red de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante incluye un breve texto de Asier Atutxa, presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, que resume con

claridad el propósito que mueve a los organizadores:

“La industria marítima y el sector portuario no son ajenos a la influencia que tiene la globalización en el comercio mundial. Debemos estar muy atentos a cuantos cambios se vislumbren -ya sean tecnológicos, normativos o de mercado- para poder adaptar nuestras organizaciones a un sector cada vez más competitivo y exigente.

Este sector, ya de por sí complejo, está integrado por un gran y variado número de agentes en continua formación e innovación, que afrontan, día a día, nuevos retos para que la cadena logística siga funcionando y contribuyendo, de este modo, a la internacionalización y riqueza de nuestra economía.

El objetivo de este segundo congreso

que acoge Bilbao –una villa con gran tradición marítimo-portuaria– es ser ese foro de encuentro de nuestros profesionales, donde se den cita todos los actores para analizar y contrastar opiniones sobre la situación actual y futura del sector, se expongan novedades y se muestren experiencias contrastadas. Un encuentro, en definitiva, que nos permita seguir creciendo y en el que esperamos contar con vuestra presencia”.

Dada la amplitud y ambigüedad del leitmotiv del congreso, los organizadores han facilitado una lista orientativa de algunos de los temas y materias concretas que engloba: Construcción naval/ reparación naval (Tax Lease et al); Cruceros. La industria crucerista; Short Sea Shipping (transporte marítimo de corta distancia); Accidentes marítimos (salvamento-puertos de refugio); Seguro marítimo; Seguridad marítima y portuaria; Formación náutica y marítima; Alianzas navieras y gigantismo naval; Administración marítima; Marina deportiva; Actividad pesquera. Industria pesquera; y Negocio naviero.



*La European Maritime Pilot's Association, que agrupa a más de 5.000 prácticos, ha declarado su satisfacción*

# El Reglamento europeo sobre servicios portuarios excluye el practicaaje de la libre competencia

A finales del pasado mes de junio, representantes del Parlamento y la Comisión Europea alcanzaron finalmente un acuerdo sobre el controvertido Reglamento de Servicios Portuarios que ha de garantizar un marco uniforme de competencia y transparencia financiera para los puertos europeos. El texto acordado será elevado para su aprobación definitiva por el pleno del Parlamento y del Consejo Europeo. Según el calendario previsto, el Reglamento podría publicarse en el Diario Oficial de la Unión Europea a finales del presente año.

El nuevo texto excluye el servicio de practicaaje de la libre competencia, lo que significa asumir que los prácticos tienen una función pública fundamental para la seguridad marítima y operativa de los puertos y que su trabajo no puede quedar sujeto a los avatares de la libre competencia, pues ello tendría efectos devastadores para el cumplimiento de su misión.

Aunque el texto aprobado mantiene la posibilidad de que un país pueda introducir la libre competencia en la prestación del servicio de practicaaje, esa



posibilidad queda extraordinariamente condicionada y con enormes dificultades para su implantación habida cuenta de las funciones que el texto acordado otorga a los prácticos en la ejecución de las normas y recomendaciones europeas y de la OMI sobre el control por el Estado del puerto (Port State Control).

Sobre el texto acordado, Stein Inge Dahn, presidente de la Asociación Europea de Prácticos (European Maritime

Pilot's Association), una organización que agrupa los más de 5.000 prácticos europeos, ha declarado su satisfacción por que la Unión Europea reconozca que el practicaaje constituye un servicio esencial y único que garantiza la operatividad segura de las infraestructuras portuarias y la seguridad marítima, funciones que quedarían destruidas si se introdujera la libre competencia en la prestación del servicio.

*Al mando del 'Costa Concordia' surante su accidente en la costa italiana*

## El capitán Schettino, inocente para Skagerrak

La Norwegian Safety Foundation Skagerrak, NSFK (Fundación Noruega para la Seguridad Skagerrak), ha hecho público un nuevo comunicado manifestando su preocupación "por el hecho de que el uso de los acuerdos con la fiscalía (Pleas Bar-

gain), en casos de accidentes marítimos, que en la práctica transfieren la responsabilidad de la naviera al capitán, constituye una violación de la finalidad del Código ISM que puede perjudicar la aplicación correcta del propio Código. Además, esta transferencia de responsabilidades al ca-

pitán, o a cualquier miembro de la tripulación, suele acabar en una criminalización no deseada de la gente de mar".

Nos tememos, añade el comunicado, que estos problemas no se limitan al accidente de Costa Concordia sino que representan un grave problema para todos los buques de pasaje y cruceros y para los grandes buques de carga.

En concreto la NSFK cita los siguientes temas mal comprendidos por los jueces cuando han de juzgar un caso de accidente marítimo en el que el armador ha acabado transfiriendo la responsabilidad empresarial al capitán:



- La “granfather clause”, que distingue entre buques viejos y nuevos

- La confusión sobre la formación necesaria de quienes han de manejar la navegación electrónica

- La hostilidad contra los capitanes de los buques objeto de una operación de salvamento.

- Los errores de los programas informáticos sobre estabilidad en los buques de crucero.

- Los incumplimientos de los requisitos para el funcionamiento de las puertas estancas en los buques de crucero.

- El conocimiento insuficiente del Código ISM por parte de los jueces, particularmente en algunos países marítimos.

El comunicado de la NSFK, reitera el análisis, a la luz de lo establecido en el Código ISM, de los cargos contra el capitán Schettino, del COSTA CONCORDIA. Y llega a las siguientes conclusiones:

Tanto los juicios de los tribunales de Grosseto como de Florencia contra el capitán Schettino han estado dominados por el tradicional “blame game” (juego de acusaciones) tras los accidentes marítimos, provocados por la clausula, común en las pólizas de seguros marítimos, de que la compañía no tendrá responsabilidad penal alguna si el accidente puede ser atribuido a la negligencia de la tripulación (o sea, del capitán). Se trata de un patrón bien conocido, pero que en el caso del COSTA CONCORDIA alcanza un carácter extraordinario por la decisión del tribunal de eximir de toda responsabilidad a la compañía naviera, sin haber valorado la intervención de la empresa en la gestión de la seguridad ni su responsabilidad en el diseño, mantenimiento y contratación y formación del personal del buque.

Para la NSFK, la negligencia en la navegación atribuida al capitán Schettino carece de fundamento. El capitán tomó el mando 5 minutos y 46 segundos antes de la colisión con el arrecife. En ese momento el capitán no podía saber que se había superado el punto de no retorno para poder maniobrar el bajo.

La conclusión principal del estudio de la NSFK sostiene que la condena de 16 años de cárcel al capitán Schettino se ha fundado en una cadena de errores que le han convertido en víctima de una grave injusticia.

*Se trata de una brillante novela negra de ambiente marítimo*

## ‘Ojo de pez’ novela ganadora del XX Premio Nostromo



El pasado 18 de octubre se hizo público el nombre del autor y el título de la novela ganadora del “XX Premio Literario Nostromo, la aventura marítima”. El acto de entrega del premio tuvo lugar en el Museo Marítimo de Barcelona, miembro destacado de la Asociación de Amigos de Nostromo, organizadora del Premio. Después de valorar las 44 novelas originales recibidas, el jurado emitió su fallo a favor de “Ojo de pez”, novela enmarcada en el género de la novela negra, con una explícita trama conservacionista-ecologista. Su autor, Antonio Ruiz Munuera, es profesor de educación secundaria en Molina de Segura (Murcia).

La novela ganadora gira alrededor del desastre medioambiental ocasionado en el siglo pasado con los vertidos de la industria minera en la bahía de Portman, junto a Cartagena, perpetrando un enorme delito ecológico que acabó destrozando la ecología de la zona. Aun hoy, treinta años después de que cesaran los vertido gracias a los esfuerzos de las organizaciones ecologistas (y de todo ello se ocupa la novela trazando

unos magníficos personajes), el delito sigue impune.

Intereses económicos, acciones de los grupos ecologistas, buques de Greenpeace, Guardia Civil y un inspector de policía sui generis conforman el universo literario de esta excelente novela. Todo ello junto a ejemplares hombres de la mar, como el viejo pescador que conoció la bahía de Portman antes de ser destruida por la contaminación y que cocina unos excelentes platos marineros.

Una brillante novela negra con ambiente marino para la edición de 2016 del Premio Nostromo, una iniciativa cultural con veinte años sorteando temporales, galernas y lejanos recuerdos de mares plácidas en el mundo del libro. Como es habitual será Editorial Juventud quien edite la novela, cuya salida al mercado está prevista para fechas próximas al día 23 de abril de 2017, Día del Libro, festividad de Sant Jordi.

En el mismo acto se falló el Premio Nostromo Infantil y Juvenil que otorga la empresa de “Las Golondrinas” a la mejor narración escrita por jóvenes de entre 10 y 14 años.



*España, con la maniobra y el remolque del buque, ha recuperado parte del prestigio perdido con el 'Prestige'*

## El 'BV Hispania' remolcó al 'Modern Express'

Pocas personas adivinarían en Jose Manuel Chaviano Izaguirre al capitán del remolcador de altura BV HISPANIA, 48 metros de eslora y 13 de manga, armado con dos motores de 3.100 caballos y una dotación de 12 tripulantes. José Manuel Chaviano luce un hermoso brillante en la oreja, es de baja estatura, piel morena, sonrisa franca y viste con el desaliño propio de quien puede permitirse el lujo de no perder el tiempo en esas zarandajas.

El remolcador lleva bandera de Malta, matrícula de Valletta. Hablamos del remolcador elegido para llevar desde Bilbao a Aliaga, en Turquía, al buque MODERN EXPRESS, el car-carrier de 164 metros de eslora y 28 de manga, famoso en el mundo marítimo por su azaroso salvamento a principios del mes de febrero del presente año.

El MODERN EXPRESS lanzó un mensaje de socorro el pasado 26 de enero, cuando navegaba entre Finisterra y Land's End, aludiendo a una escora permanente que ponía la nave en peligro inminente de naufragar. En un primer momento fueron los servicios de salvamento marítimo británico quienes se hicieron cargo de la emergencia, pues a ellos les correspondía por la zona en que se hallaba el buque en peligro, pero pidieron a Salvamento Marítimo español que se ocuparan del rescate de la tripulación, 22 marinos filipinos, misión que Sasemar cumplió con presteza y profesionalidad. Ningún herido, todos a salvo.

Sin tripulación, acostado en el mar sobre estribor, el MODERN EXPRESS seguía derivando hacia el Este empujado por los fuertes vientos y el temible oleaje que acompaña a los clásicos temporales de invierno en el Atlántico norte, de modo que salió de la zona de salva-



mento asignada a Gran Bretaña y entró en la zona responsabilidad de Francia. A todo esto, el armador del buque había contratado a la empresa de salvamento Smit Salvage, quizás la más prestigiosa del mundo, la misma que contrató el armador del PRESTIGE la tarde del día 13 de noviembre de 2002 para hacerse cargo del salvamento del petrolero. Sin excepción, todos esperaban un inminente naufragio, que el MODERN EXPRESS cayera hacia el fondo del océano, vencida toda resistencia. Pero pasaron los temporales y el buque seguía a flote. Había aumentado algo la escora, pero el casco seguía intacto.

La decisión de refugiar el buque en Bilbao y el éxito de la maniobra de atraque con 43 grados de eslora permitió a España recuperar buena parte del prestigio echado a perder por la desastrosa gestión del accidente del PRESTIGE. Además, en estos casi ocho meses, el MODERN EXPRESS ha necesitado cuantiosos servicios y trabajos que han

sido encargados a empresas locales. Refugiar al MODERN EXPRESS ha resultado un gran acierto y un buen negocio, sin contar el salvamento de buque y carga y el daño ecológico que hemos evitado.

El capitán Chaviano tenía previsto llegar a Aliaga el lunes 10 de octubre, tras 20 días de travesía por el Cantábrico, por las costas portuguesas del Atlántico y finalmente cruzando el Mediterráneo de Oeste a Este. Pasado el estrecho de Gibraltar, tenía previsto acortar el remolque de 900 metros a 600 metros, previsión prudente para impedir que en algún momento la catenaria del tren de remolque pueda tocar el fondo del mar. El HISPANIA conoce bien el puerto de Aliaga. Su última misión fue entregar en ese puerto un bulkcarrier de 30.735 toneladas de peso muerto destinado al tráfico por los grandes lagos entre Canadá y Estados Unidos. Más de dos meses duró el remolque del PETER entre Montreal y Aliaga.

De las numerosas preocupaciones que nublan la preparación de un viaje marítimo como el que le han encargado al VB HISPANIA los armadores coreanos del MODERN EXPRESS, sólo una ha resultado molesta y conflictiva. El capitán Chaviano Izaguirre preparó un plan de remolque, trámite exigido por las autoridades marítimas para despachar el buque, con un clásico tren de remolque que incluía sendos tramos de cadena de 27 metros, uno fijo a estribor y otro a babor de la proa del MODERN EXPRESS. Pero a las autoridades españolas y a los prácticos de Bilbao, esos tramos de cadena les parecieron insuficientes y le obligaron a añadir otros 27 metros a cada banda. Lógicamente, las autoridades no consideraron negociable la exigencia. La seguridad no se discute.

Dicen que en Aliaga el buque será desguazado, pero no pocos profesionales sospechan que un buque en las buenas condiciones del MODERN EXPRESS no acabará convertido en chatarra, simplemente reparará y con un casco repintado, un nombre nuevo y la documentación adecuada se dedicará a tráficos marginales en aguas con escaso control: Oriente Próximo, Asia y África.

