

SINGLADURA

BOLETÍN INFORMATIVO

ASOCIACIÓN CATALANA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE



NOTICIAS DE PORTADA

Cambio de domicilio de la ACCMM

Noticia de especial interés para todos, es el cambio de domicilio de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante (ACCMM).

Como todos sabéis, circunstancias ajenas a nuestra voluntad, en realidad voluntad del equipo municipal, nos han obligado a dejar las oficinas en las que estaba domiciliada nuestra Asociación. No sólo hemos sido nosotros. La práctica totalidad de las empresas/organizaciones que se encontraban domiciliadas en el primer piso del edificio del Consorci "El Far", se han visto obligadas a abandonar esas instalaciones, que van a ser ocupa-

das por empresas de "economía colaborativa". Sin más comentarios por nuestra parte.

Nuestro nuevo domicilio, que compartimos con la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos, Estudios Marítimos Naucher, la Asociación de Amigos de Nostromo, y otros... y que nos da carácter de un "pool" marítimo puede tener mucho de bueno para recoger iniciativas en beneficio de la gente de la mar. Está situado en Carrer Sardenya, 259 1º -4ª. El teléfono es el 93 408 92 88; donde siempre encontrareis a alguien en horario de mañana.

Acta de la asamblea de la ACCMM del año 2017 > Pág. 2

Las prácticas profesionales de los alumnos de náutica y máquinas > Página 6

OTRAS NOTICIAS

- Lema del Día Marítimo Mundial 2017: "Conectando buques, puertos y personas" > Página 3
- Dos pescadores muertos por la colisión del pesquero 'EL FAIRELL' y el quimiquero 'MIDVOLGA 2' > Página 4
- Es necesario "abordar" la cuestión del rigor informativo > Páginas 4 y 5
- Trasmediterránea inaugura en BCN la exposición de su Centenario > Página 5
- Notable en Seguridad Marítima > Página 7
- Agustín Martín i Mallofré, nuevo decano de la FNB > Página 8
- Los marinos necesitan servicios sociales al llegar a puerto > Página 9
- Las asociaciones se presentan ante los alumnos de la FNB > Página 10
- Un respeto a la memoria marítima > Página 11
- El Congreso Internacional Marítimo de Bilbao, un éxito > Página 11
- La CESMA celebra en Letonia su Asamblea General con la asistencia de la ACCMM > Página 14
- El Programa Europeo 'Sea Traffic Management' > Página 15

EDITORIAL



Agustín Montori
Presidente de la ACCMM

Una nueva 'SINGLADURA'

Compañeros, vivimos momentos de cambio y de aceleración del tiempo histórico. Procesos de la llamada digitalización, aplicación de iniciativas de inteligencia artificial (IT) a los procesos marítimos, a la navegación de los buques, a toda la gestión relativa a las relaciones con los puertos y las terminales marítimas. En fin, que la llamada e-navigation se nos acerca a pasos agigantados.

Las tripulaciones deben de ir poniéndose al día y también el personal de tierra, de los puertos. En este ámbito vemos y escuchamos muchas iniciativas: nuevos combustibles, instalaciones nuevas de mejora, single windows para que todos los operadores marítimos se coordinen, Safe Traffic Management, y otras muestras de la revolución 4.0.

En esta situación ¿qué pasa con la gente de la mar? ¿Qué pasa con los marinos?

Los buques permanecen cada vez menos tiempo en puerto. Los marinos, menos tiempo y más lejos de las áreas pobladas de las ciudades, donde pueden disfrutar del contacto humano.

¿Para cuándo unos medios de comunicación correctos entre los buques y las ciudades? Las normas ISPS están muy bien; pero hay que adecuarlas a las tripulaciones. Dotamos de wifi los aeropuertos, los trenes AVE, etc. ¿Y los puertos? Los marinos también necesitan internet.

>> *Viene de portada*

El 25 de junio es el día del hombre de mar, el Seafarer's Day, del que la IMO pretende una amplia celebración en todos los puertos del mundo, de modo que se tome conciencia de que los puertos no funcionan sin buques, y éstos no funcionan sin marinos. O sea: Los puertos no funcionan sin marinos.

Por otra parte, cuando leáis esto

quizás ya habremos homenajeado a nuestros compañeros de más de 90 años. Como debe de ser. Noventa años de vida de los cuales una parte importante dedicada a la mar, sus barcos y sus gentes. Nacidos en 1927 o antes, recién licenciada la vela en la navegación oceánica. Se lo debemos.

Y no debo acabar sin recordaros, una vez más, el esfuerzo que supone sacar adelante el boletín, que esta

vez ya aparece con su nuevo nombre, SINGLADURA, idea de uno de nuestros compañeros, Josep Ollés, aprobada por la asamblea de la Asociación. Para que SINGLADURA exista, son necesarias vuestras aportaciones, las de todos, técnicas, históricas o de otro tipo; testimonios que quedan impresos a beneficio de la profesión y de la ACCMM.

Un abrazo

INFORMACIÓN PARA LOS MIEMBROS ASOCIADOS A LA ACCMM

Acta de la asamblea de la ACCMM del año 2017

El pasado 6 de abril, la ACCMM celebró su asamblea anual, preceptiva según los estatutos. Reproducimos a continuación el acta de la asamblea, firmada por el presidente, Agustín Montori, y por el secretario, tal como fue enviada a los socios.

Asistentes: Antonio Vargas, Fernando Blasco, Lauro Clariana, Vicenç Pérez, Enrique Sáez, J.Romero, José M- Guijarro, Joaquín Marías, Alex Vía (alumno), Angel Millán. Juan Zamora, Javier Portillo, Carlos Salleras, Pedro Buil, Enrique Forcano, Josep Ollés, Marta Creus (alumna), Amadeu Outeiro y Agustín Montori.

Excusaron su asistencia: Joan Borrell, que delegó el voto en Javier Portillo; Joan Cortada, que delegó el voto en Juan Zamora; Joan Colldecarrera y Antonio Benedicto, que delegaron su voto en Agustín Montori; y Félix Socias, que delegó su voto en Enrique Sáez. Félix Socias tenía a su vez la delegación de voto de Añaterve Sánchez y Federico Martín.

En Barcelona, Museo Marítimo, siendo las 18:30 horas del día 6 de abril de 2017 se reúne la asamblea anual de la ACCMM con los asistentes arriba citados.

Al inicio de la asamblea, el presidente repartió entre los asistentes la documentación que se adjunta al Acta: ingresos y gastos del año 2016; actividades 2016 y 2017; alta y bajas en 2016 y otros datos contables.



Decisiones de la asamblea

1. Tras la lectura y comentario de los documentos, la asamblea aprueba por unanimidad la contabilidad y el estado de ingresos y gastos del año 2016.

2. La asamblea aprueba por unanimidad la propuesta de compartir asociados con la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante.

3. La asamblea aprueba delegar en la Junta de Gobierno la organización del homenaje a los asociados mayores de 90 años y la organización de un acto en memoria de los fallecidos.

4. La asamblea aprueba por unanimidad la propuesta de compartir sede so-

cial con el Colegio de Ingenieros Navales y con Estudios Marítimos Naucher, SL.

5. La asamblea aprueba por unanimidad emitir comunicados y notas de prensa de la ACCMM en defensa de la profesión y de los profesionales en los casos en que los marinos sean criminalizados tras sufrir un accidente. Se aprueba la redacción de una nota concreta en defensa de los marinos del buque MIDVOLGA-2, procesados por la jurisdicción penal tras la colisión con el pesquero EL FAIRELL.

Sin más asuntos a tratar, el presidente levanta la sesión a las 20:15 horas.

Lema del Día Marítimo Mundial 2017: “Conectando buques, puertos y personas”



El secretario general de la OMI, Kitack Lim, presentó el lema del Día marítimo mundial para el año 2017, que culminará el próximo 25 de junio: “Conectando buques, puertos y personas”. Este eslogan pondrá el acento en la importancia de un desarrollo coherente e integral, que conecte todos los sectores marítimos. En este sentido, la labor de la OMI girará alrededor de este tema a lo largo del año.

El secretario general de la organización lanzó el lema de 2017 durante una visita a Felixstowe, el puerto de mayor actividad en el Reino Unido. “A lo largo del año, subrayaremos la importancia de un desarrollo marítimo conjunto en todos los sectores, tanto desde una perspectiva práctica como normativa. Las ventajas de un flujo libre y eficiente de comercio van mucho más allá de los puertos y buques mismos”, dijo Lim.

Para el dirigente surcoreano “como organismo de las Naciones Unidas, la

OMI ha adquirido un firme compromiso para ayudar a lograr los objetivos de los objetivos de desarrollo sostenible. El transporte marítimo y los puertos pueden desempeñar un papel importante para ayudar a crear las condiciones necesarias para aumentar la prosperidad, la estabilidad y el empleo a través del fomento del comercio marítimo. El puerto y los sectores marítimos pueden ser motores creadores de riqueza tanto en tierra como en el mar”.

Durante una visita al puerto coordinada por Clemence Cheng, gerente general del puerto británico y director ejecutivo de Hutchison Ports Europe, Lim presenció las operaciones portuarias, comprobando de primera mano la clara conexión entre los buques, los puertos y las personas que operan en ellos.

El secretario general también habló con la tripulación a bordo del buque portacontenedores MUNKEBO MAERSK acerca de la importancia del lema del Día marítimo mundial para la

gente de mar, así como para el público en general, compuesto por las personas que dependen del transporte marítimo para conseguir la mayoría de las cosas que necesitan y desean.

Lim tomó nota de que el lema para 2017 permitiría que la OMI y la comunidad marítima centren la atención del público general en la cooperación existente entre los puertos y los buques para mantener y mejorar la seguridad, la protección y la eficacia del transporte marítimo.

“En última instancia, un transporte marítimo más eficaz, en asociación con un sector portuario apoyado por los gobiernos, será un importante conductor hacia la estabilidad y el desarrollo mundial para el bien de todas las personas”, afirmó.

El secretario general alentó a los Estados miembros de la OMI y las partes interesadas de la comunidad marítima a unirse con actividades e iniciativas en relación con el lema de la jornada.

Dos pescadores muertos por la colisión del pesquero ‘EL FAIRELL’ y el quimiquero ‘MIDVOLGA 2’

El mercante había salido de puerto y se dirigía a Alejandría; el pesquero regresaba a puerto tras una jornada de pesca que había iniciado a las 6 de la mañana. La colisión se produjo a 1,5 millas al sursudeste de la boya Sierra que marca el límite de la zona de practica obligatorio del puerto de Barcelona, y a unas tres millas de la bocana sur del puerto. El pesquero, partido por la mitad, se hundió en pocos minutos.

De los cuatro tripulantes del pequeño, dos marineros resultaron muertos, Mfeddal Sarghini y Cheikhou Mane. Sus cadáveres fueron recuperados unos días después por un rove de Sasemar apoyado por el buque de salvamento CLARA CAMPOAMOR.

Pendiente la investigación, ya iniciada por las autoridades marítimas y, sobre todo, por la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (Ciaim), el siniestro causó estupor, pues

las condiciones de tiempo y mar eran espléndidas.

El mercante regresó a puerto tras la colisión, de donde salió días más tarde tras depositar los avales exigidos por la Capitanía Marítima y los Juzgados que llevan sendos procedimientos contra el buque.

El capitán y el primer oficial, de guardia en el momento de la colisión, han sido imputados penalmente por un delito de homicidio imprudente.

Es necesario “abordar” la cuestión del rigor informativo

OPINIÓN

Joan Cortada

En diversas ocasiones hemos tenido ocasión de comentar las incongruencias, por no decir meteduras de pata, que a menudo se ponen de manifiesto en cualquier tipo de publicación, se trate de libros o de prensa periódica, en el tratamiento dado a los temas relacionados con la navegación y el ámbito marítimo en general. En este sentido, la capacidad de escritores y periodistas para sorprendernos puede alcanzar un calibre considerable, en ocasiones incluso ilimitado.

Un buen ejemplo de ello lo constituye el reportaje publicado el 22 de marzo por el diario de más prestigio y reputación de seriedad de Barcelona, sobre el accidente marítimo ocurrido a poca distancia de la bocana del puerto y que produjo el rápido hundimiento del pesquero El Fairell y la lamentable desaparición de dos de sus tripulantes.

El citado reportaje viene encabeza-

do por un enorme titular a toda plana: “Fue un abordaje” ¡Menuda novedad!, piensa el lector. Tras aquel desgraciado suceso, desde el primer minuto siguiente al mismo, nadie ha contemplado otra hipótesis distinta a la de una colisión (o abordaje, en la terminología náutica) del pequeño pesquero, en ruta de regreso a Barcelona, con un gran buque mercante ruso que acababa de salir de puerto. Nadie ha mencionado para nada la posibilidad de una explosión interna, una vía de agua por una causa todavía por determinar, o que El Fairell hubiese podido impactar contra un escollo inexistente —que se sepa— en la zona. El simple hecho de que el buque ruso no prosiguiera su recién iniciada travesía y regresase de inmediato a puerto, parece dejar muy a las claras las circunstancias del siniestro. Por consiguiente, afirmar enfáticamente que lo sucedido aquella tarde constituyó un abordaje es a todas luces una obviedad, que en modo alguno justifica el gran tipo de letra de imprenta utilizado para encabezar un artículo periodístico.

La sorpresa inicial del lector, tras leer

dicho titular, se convierte en mosqueo cuando, en el cuerpo del reportaje, encuentra los siguientes párrafos: «Al patrón mayor de la Cofradía, José Manuel Suárez, se le escapó poco después: “Fue un abordaje”. La sospecha de error humano y la palabra “abordaje” —confirmada incluso por la Capitanía Marítima y el Ministerio de Fomento— ganan peso entre los pescadores»

¿Qué induce al autor del reportaje a escribir con suspicacia que al patrón mayor «se le escapó» pronunciar una palabra determinada? ¿Es la mención de la misma de tal gravedad que hace relevante su confirmación por parte del Ministerio? Tal insistencia, por parte del periodista, en la velada insinuación de un determinado significado al vocablo abordaje, recuerda en cierto modo el ejemplo clásico de lo que es o no es noticia, para cierto tipo de periodismo: «Que un perro muerda a un hombre no es noticia; la noticia es que un hombre muerda a un perro»

Para arrojar alguna luz sobre la cuestión, nada mejor que acudir al diccionario. >> Sigue en pág. 5

>> Viene de pág. 4

En general, se habla de abordaje como sinónimo de tomar en consideración: «abordar un problema» o «abordar una negociación». También, como sinónimo de montarse en un vehículo: «abordar un taxi», o de interpelar: «Abordó a su jefe en plena calle para pedir aumento de sueldo». Pero, en la terminología marítima, el abordaje tiene dos acepciones

más: una primera, que es «Roce o choque de una embarcación con otra» y una segunda representada por la locución adverbial “al abordaje”, cuyo significado es «Pasando de una nave a otra para embestir al enemigo». A la vista del reportaje que comentamos, el lector no puede por menos que albergar serias sospechas de que el periodista tenía más en mente la segunda de las acepciones

antes mencionadas que no la primera. Es decir, aquella que en este caso parece ser claramente la correcta, salvo que investigaciones posteriores hiciesen tomar cuerpo a la hipótesis delirante de un capitán ruso con pata de palo, garfio en la mano y parche en el ojo, azuzando a su tripulación a tomar por asalto El Fairell. Una hipótesis que acaso constituiría el sueño de más de un periodista.

Se puede visitar en la Sala Principal del Museu Marítim de Barcelona

Trasmediterránea inaugura en BCN la exposición de su Centenario

La sala principal del Museo Marítimo de Barcelona quedó pequeña el pasado 26 de enero, cuando se inauguró la exposición que ha organizado la naviera Trasmediterránea con motivo del cumplimiento de su primer siglo de vida.

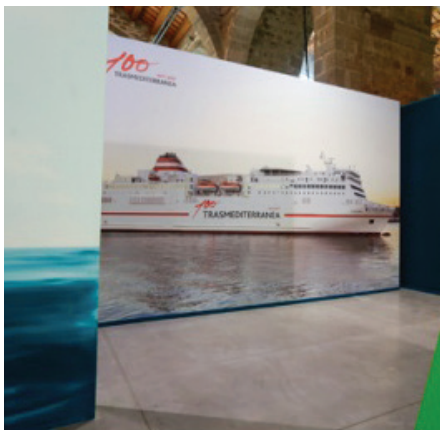
Tenía que ser en la Ciudad Condal donde se inaugurara oficialmente este centenario para el gran público. No en vano, la histórica naviera nació en la capital catalana y sus oficinas centrales se situaban a escasos 800 metros del recinto museístico que ayer acogió este extraordinario acto.

Presencia institucional del más alto nivel –quizá faltó algún representante del ayuntamiento– y muchas personas relacionadas con la historia de la compañía: desde antiguos tripulantes a los miembros de las cuatro familias fundadoras acompañaron a los máximos responsables de la naviera que encabezaba su presidente que también es secretario general de Acciona, Jorge Vega-Penichet; el consejero director general de la naviera, Mario Quero; y, por parte de Acciona, su presidente, José Manuel Entrecanales; y el vicepresidente de la empresa y primo del anterior, Juan Ignacio Entrecanales; entre otros muchos.

No faltó la flor y nata del empresariado catalán, encabezada por el presidente de la Cámara de Comercio y de muchos miembros de la comunidad portuaria de Barcelona. También presencia al más alto nivel del puerto de Barcelona, con su presidente Sixte Cambra a la cabeza

de una nutrida representación de directivos.

Desde el ministerio de Fomento (y aunque quizá hubiera sido un buen estreno en Barcelona para el ministro De la Serna) su representación estuvo enca-



bezada por el director general de Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, y por el presidente de Puertos del Estado, José Llorca y; por parte de la Generalitat de Catalunya, la delegación estaba encabezada por el conseller de Empresa, Jordi Baiget, y por el secretario de Movilidad del departamento de Territorio, Ricard Font.

De los discursos –breves y concisos– destacan las palabras de agradecimiento de Vega-Penichet para los cientos de tripulantes que han navegado a bordo de los buques de la compañía en los últimos 100 años. Antes, Jaume Ciurana, diputado delegado de presidencia, servicios generales y relaciones con la ciudad de Barcelona de la Diputación de Barcelo-

na y vocal del Museu Marítim se encargó de dar la bienvenida a los asistentes, con un discurso en el que remarcó uno de los antiguos lemas del propio museo que comulga con la acción de Trasmediterránea: Pont, Port, Porta (Puente, Puerto, Puerta), en referencia al espíritu de la ciudad de Barcelona y de la propia naviera.

De hecho, Vega-Penichet señaló que “no se puede entender la compañía sin la ciudad donde se fundó”, añadiendo que “la naviera ha servido al país por su carácter de interés general”.

El presidente de la empresa remarcó que “han sido más de 200 los buques que ha utilizado la compañía en esta travesía centenaria, muchos de ellos punteros a escala internacional en su momento y muchos de ellos construidos en Unión Naval de Levante y reparados y/o transformados en Barcelona en los antiguos Talleres Vulcano”.

Por su parte, Baiget realizó un discurso en el que destacó que “las empresas que han sobrevivido son aquellas que han sabido adaptarse a nuestros tiempos, y Trasmediterránea es un ejemplo”. Así de la naviera también dijo que “ha sido clave en el desarrollo de la industria y el transporte de nuestro país”.

Finalmente, José Llorca añadió que “Trasmediterránea ha logrado contribuir a la cohesión de los españoles gracias a las conexiones que, desde el primer momento, han tenido entre los puertos de la Península y los archipiélagos balear y canario”.

Los alumnos necesitan cumplir un período de prácticas de navegación para obtener el título



Las prácticas profesionales de los alumnos de náutica y máquinas

Según informaba Anave, en 2016 las empresas navieras asociadas a la patronal de los navieros españoles embarcaron en sus buques 249 alumnos de náutica, que completaron un total de 34.218 días de embarque. En 2015 habían embarcado 243 alumnos. Teniendo en cuenta que solo se contabilizan en estas cifras aquellos alumnos que completan un mínimo de tres meses de prácticas cada año, las cifras totales son en realidad superiores, estimándose al menos 40.000 días de prácticas en 2016. “Además -sigue la nota de Anave- teniendo en cuenta que en 2012 se embarcaron únicamente 99 alumnos, con un total de 13.116 días de embarque, es evidente el esfuerzo llevado a cabo por las empresas navieras españolas, que han multiplicado por más de 2,5 en solo cuatro años el número de alumnos en prácticas”.

El grave problema de los alumnos de las escuelas y facultades de Náutica de las universidades españolas, que necesitan cumplir un período de prácticas de navegación para obtener el título de oficial

de puente o máquinas, no se resuelve, ni mucho menos con los convenios de colaboración de Anave con la mayoría de las universidades españolas que imparten estos títulos. Existe un compromiso deficiente por parte de muchas navieras para atender la formación práctica de los futuros marinos.

Trasmediterránea es la naviera que más alumnos de náutica ha embarcado este año

La compañía española Trasmediterránea ha embarcado este año que termina cerca de 60 alumnos de náutica para obtener sus titulaciones, tanto de puente como de máquinas, convirtiéndose en la naviera con más número de alumnos embarcados en 2016. A lo largo de todo el año, ha tenido una media diaria de 34 estudiantes de náutica; y a día de hoy, tiene en sus buques a unos quince alumnos de máquinas y otros 25 de puente. Para el próximo año, la naviera se ha comprometido a aumentar el número de alumnos por buque en un 25%.

En los buques de Trasmediterránea, de

carga, pasaje o alta velocidad han podido hacer prácticas durante los últimos años alumnos de todas las facultades de náutica, de las universidades de Cádiz, Politécnica de Barcelona, La Laguna, La Coruña, Gijón, Santander y Bilbao. Además, un alto porcentaje de titulados que han pasado por los barcos de Trasmediterránea son ahora oficiales de cubierta y de máquinas, con una buena trayectoria profesional.

La meritoria labor de Naviera Armas

Desde finales de 2016, Naviera Armas viene embarcando remesas de alumnos en el buque VOLCÁN DEL TEIDE en viajes de Tenerife a Huelva, para realizar las primeras prácticas de navegación. La labor de Naviera Armas responde al acuerdo de colaboración firmado con la Universidad de La Laguna (ULL), bajo el impulso y los auspicios del embajador marítimo de la OMI y capitán marítimo de Tenerife, Antonio Padrón.

Naviera Armas, es la única compañía que conecta a todas las islas del archipiélago canario.

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

Notable en Seguridad Marítima

Redacción

El nuestro país perdió toda su reputación en la desastrosa gestión del naufragio del petrolero PRESTIGE, en noviembre de 2002. En el ámbito internacional, la detención y procesamiento de Apóstolos Mangouras fue considerado un acto indigno más propio de una república bananera, tipo Nigeria, por ejemplo, que de una democracia fundada en el Derecho. En Londres, en París, en Bruselas y no digamos en Atenas, la opinión pública y los expertos juzgaron que el reino de España había tomado al capitán del PRESTIGE como un rehén y un chivo expiatorio de los graves errores cometidos por el Gobierno en la gestión del accidente. Eso literalmente afirmó la Asamblea Nacional francesa en su informe sobre el siniestro.

En los últimos años, sin embargo, España ha recuperado una buena parte de su reputación como país marítimo competente y profesional. La solución a los muchos siniestros que se producen cada año en nuestros puertos y costas han merecido el aplauso de la comunidad internacional. Recordemos el impecable salvamento de los buques varados en El Saler, BSLE SUNRISE y

CELIA, en octubre de 2012, o la gestión del escorado car carrier MODERN EXPRESS, refugiado en Bilbao en febrero de 2016. Por no mencionar los éxitos en la gestión de los petroleros LADY M y MAX JACOB, el granelero CAPE BALTIC o el incendio en el ferry SORRENTO. Todos ellos pudieron acabar en tragedia, pero acabaron a salvo, sin daños a las personas y sin apenas pérdidas materiales. En su comparecencia en la Asamblea de la Organización Marítima

cargado con sustancias radioactivas, tuvo una avería en la máquina principal cuando se hallaba al sur de Gran Canaria. Solicitó ayuda a las autoridades marítimas españolas, que no pudieron en esta ocasión ofrecerle un puerto para atracar pues las condiciones que los técnicos españoles en energía nuclear (el Consejo de Seguridad Nuclear, CSN) impusieron al buque eran de imposible cumplimiento. De modo que las autoridades marítimas aconsejaron reparar la



ma Internacional (IMO/OMI), octubre de 2015, el director general de Marina Mercante pudo constatar la evidencia de este avance.

Durante el mes de enero de 2017 asistimos a otro ejemplo de claro y sencillo buen hacer profesional por parte de la Dirección General de Marina Mercante. El BBC MONT BLANC, un carguero de 9363 toneladas de peso muerto, abanderado en Antigua y Barbuda, construido en 2011, con 156 metros de eslora y 22 de manga, que se dirigía a Brasil

avería en la mar, llevando al buque los mecánicos y repuestos necesarios.

La operación se realizó de forma impecable, sin aspavientos ni alarmismos inútiles. El BBC MONT BLANC continúa desarrollando su vida útil como buque de cargas especiales, mientras la Administración española ha seguido recuperando el prestigio que tiramos por la borda cuando tratamos al capitán Mangouras, un excelente profesional que salvó del naufragio el petrolero a su mando, como a un delincuente.

Durante el 70 encuentro de la Asociación Internacional de Prácticos

La OMI reconoce a los prácticos como artífices de una navegación segura

Los prácticos marítimos son un enlace esencial de la estructura que sustenta la seguridad del transporte marítimo internacional. Éste fue el mensaje que el secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Kitack Lim, expuso durante la 70 reunión de la Asociación Internacional de Prácticos (IMPA) celebrada en Roma, Italia, el martes 11 de abril.

Dirigiéndose a una audiencia que incluía prácticos y representantes del Gobierno italiano, Lim habló de cómo los prácticos son una parte fundamental del factor humano del transporte marítimo: utilizan sus conocimientos locales para ayudar a los buques de navegar de manera segura en los puertos o a través de aguas peligrosas. También hizo hincapié en que al igual que los prácticos son responsables de la seguridad de

la navegación, el transporte marítimo tiene la responsabilidad de la seguridad de los prácticos.

Durante su visita a Roma el secretario general Lim se reunió con el Ministro de Infraestructura y Transporte, Graziano Delrio y también visitó la Asociación Italiana de Armadores.

La importancia de emplear a prácticos cualificados en aproximaciones a puertos y otras áreas que exigen conocimientos locales especializados fue formalmente reconocida por la OMI en 1968. La Organización adoptó una resolución de la asamblea sobre el practicaje, en la que se recomienda que los Gobiernos organizar los servicios de practicaje en los que era probable que resultase más eficaz que otras medidas y definir los buques y clases de buques en los que sería obligatorio contar con un práctico.

Capitán de la Marina Mercante y Doctor en Marina Civil, sustituye a Santiago Ordàs

Agustín Martín i Mallofré, nuevo decano de la FNB

Agustín Martín i Mallofré, capitán de la marina mercante y doctor en Marina Civil, fue elegido a finales de abril como decano de la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB). Su trayectoria le avala para hacer el mejor trabajo posible en el sector, al que se ha dedicado desde hace años. Agustín Martín comenzó sus estudios de náutica en 1976 y adquirió el título de capitán de la marina mercante en 1987. Ejerció como tercer oficial, segundo y primero hasta que llegó a mandar buque en Marítima del Nervión durante dos años.

Posteriormente, habiéndose especializado en el campo de la seguridad industrial, fue contratado por Curtex, del grupo BASF, convirtiéndose en director de QSE, Quality Safety and Environment. También cursó un máster en prevención de riesgos laborales y realizó la tesis doctoral sobre "Evaluación de los Riesgos en Buques que transportan Mercancías Peligrosas".

En 2005 BASF se traslada a Turquía y desde la FNB le proponen ser profesor



asociado en 2007. De esta forma compaginó su trabajo en Curtex con el de profesor. A pesar de no ser profesor titulado es profesor colaborador a tiempo completo, habiendo sido también vicedecano de Relaciones Institucionales y Promoción en la misma Facultad de Náutica de Barcelona.

Según nos declaró, su objetivo principal es tener un plan de estudios consolidado, dar continuidad a los proyectos de investigación y coordinar y actualizar el plan

de estudios. Para cubrir esos objetivos, se plantea unas líneas de trabajo muy claras. En primer lugar; mejorar la docencia, incorporando nuevos profesores y mejorando las condiciones de los actuales. En segundo lugar, involucrar a la FNB en más proyectos europeos de investigación.

El nuevo decano no olvida la necesidad de que la sociedad conozca mejor a la FNB y los estudios que allí se imparten, pues la Facultad de Náutica de Barcelona ha de ser un punto de referencia. La asamblea de la IAMU (International Association of Maritime Universities) prevista para 2018 se celebrará en Barcelona, un acontecimiento muy importante que otorgará prestigio a la FNB, la única escuela de náutica y máquinas de España asociada a la IAMU.

La FNB, en colaboración con la IAMU, intentará atraer estudiantes de Sudamérica, entre otras iniciativas. Una de estas iniciativas previstas es impulsar el Centro de Simulación para investigación y proyectos internacionales.

Urge tomar en consideración la preparación, formación y atención a las tripulaciones de todo tipo de buques

Los marinos necesitan servicios sociales al llegar a puerto

Cap. Agustín Montori

Presidente de la ACCMM

El 24 de enero de 2017 fue un día de especial satisfacción al leer que la OMI acoge con agrado las nuevas estipulaciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006), firmado por la OMI y la OIT, y por el que la ITF (International Transport Workers Federation) tanto ha bregado. Las estipulaciones exigen a los armadores contratar un seguro obligatorio que cubra los costes de repatriación y los salarios adeudados a una tripulación abandonada. Además, el convenio obliga a llevar a bordo un certificado de la entidad que cubra estas contingencias.

A día de hoy este requerimiento nos parece de especial importancia. Probablemente no será el único ni, lamentablemente, el último; pero resulta aleccionador traer hoy aquí a colación el caso del buque SEAHONEST de bandera de Panamá y armador turco, amarrado en el puerto de Argel y abandonado por su armador sin provisiones ni ningún tipo de asistencia. Abandonados, excepto por la dedicación que les hace efectiva la ITF. Quince tripulantes indios y dos turcos, y así llevan tiempo. Como decimos, no es este un caso único. Hemos conocido varios en Barcelona en los últimos años. Por eso es necesario que las autoridades marítimas signatarias del convenio vigilen su estricto cumplimiento.

No parece sino que la gente de mar, que tiene una difícil expresión pública de sus condiciones, sufra como normal el ser tratada con indiferencia, e incluso desprecio, por la sociedad terrícola. Y eso es un grave error que tiene sus consecuencias posteriores en los accidentes marítimos, con sus graves secuelas de contaminación que tanto llaman la atención de las sociedades opulentas cuando se producen.



Si no damos servicios a las tripulaciones cuando los buques llegan a puerto, si no les facilitamos medios de locomoción para acercarse a las ciudades desde las terminales de carga/descarga, cada vez más lejanas de los centros ciudadanos, si les dejamos aislados en las terminales, si no les facilitamos modos de bajo coste para comunicarse con los suyos desde cualquier lugar del mundo (internet, por ejemplo), y si pasan horas y horas a bordo en puerto, además del tiempo que pasan en la mar, ¿cómo queremos tener oficiales formados y tripulaciones capacitadas para gobernar nuestros buques?

Es, finalmente, una cuestión económica. Los buques cada vez cuestan más. Las inversiones en capital para los grandes portacontenedores, petroleros, bulkcarriers, e incluso barcos de pasaje, son cada vez mayores. Y sin embargo, la formación y cuidado de las tripulaciones son cada vez de menor calidad. Se invierte muy poco o nada en este renglón

por parte de los armadores/navieros.

Uno se pregunta acerca de estos enormes buques de pasaje con capacidad para más de 5.000 pasajeros y más de 1.000 tripulantes. Imagina uno el COSTA CONCORDIA, de noche, y en lugar de estar pegado a la costa, a 40 millas de la costa y escorado, sin poder arriar los botes de una banda. La tripulación de fonda, ya se sabe: sin formación adecuada y lo más barata posible. ¿Qué hubiera sucedido?

Y, si este fuera sólo el caso de los buques de pasaje... pero no. ¿Qué pasa con los petroleros, bulkcarriers y portacontenedores que cada vez significan más gasto financiero para sus propietarios?

Urge tomar en consideración la preparación, formación y atención a las tripulaciones de todo tipo de buques mercantes, y, por supuesto, de pesca. Y, sobre todo, no abandonarlos en un puerto, sea cual fuere.

En cualquier caso, nos alegramos de la noticia.

Quedó patente la buena sintonía entre los capitanes y los jefes y oficiales de máquinas

Las asociaciones se presentan ante los alumnos de la FNB

Redacción

La Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante junto a la Sociedad de Jefes y Oficiales de la Marina Mercante, protagonizaron el pasado 22 de marzo una jornada-coloquio en la Facultad de Náutica de Barcelona con el objetivo de llevar a las asociaciones profesionales de marinos en Catalunya a un mayor conocimiento de los estudiantes universitarios.

En la jornada, que contó con la presencia, muy apreciada, del director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, el entonces decano de la facultad, Santiago Ordás y el profesor y entonces vicedecano de Promoción y Relaciones Institucionales en la propia FNB, Agustí Martín Mallofré, se desarrollaron algunas cuestiones sobre el desarrollo de la actividad profesional de los futuros marinos como son la digitalización y tecnificación en el gobierno de los buques, la ciberseguridad, las cuestiones que plan-

tea el gigantismo de los megabuques y su incidencia en el desarrollo de la actividad profesional, y las banderas llamadas de conveniencia.

Como también es habitual, el asunto de las prácticas de mar, que siempre preocupa a los futuros marinos no pudo dejar de estar presente.

Además, quedó patente la posiblemente perentoria unidad entre las asociaciones de oficiales, tanto de máquinas como de puente, que unos y otros observan como un objetivo a no muy largo plazo.

Los sindicatos europeos debaten el 'dumping' social en el transporte

Durante la semana del 27 de febrero al 3 de marzo, la Asociación de Armadores de la Unión Europea (ECSA) organizó una serie de eventos para promocionar el transporte marítimo. En paralelo, la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), organizó una conferencia para analizar el transporte marítimo desde la perspectiva de los marinos.

La conferencia de la ETF, bajo el título de Seafarers Matters, contó con la asistencia de sindicatos del sector marítimo europeo, representantes de armadores, asociaciones, académicos, políticos y miembros de organismos de la comisión europea.

CC.OO. como sindicato afiliado a ETF participó con la asistencia de Fátima Aguado (Secretaría de Internacional de FSC-CC.OO.) y Cristian Castaño, responsable de Marina Mercante de

CC.OO.). Además, CC.OO. invitó a Santiago Ordás, entonces decano de la Facultad de Náutica de Barcelona, y a Omar Rodríguez, presidente de la APMM. La conferencia contó con la asistencia de Eduardo Chagas, secretario general de ETF y Thierry Coquil, director de Asuntos Marítimos del Ministerio de Ambiente, Energía y Mar de Francia, quien resaltó la importancia de no permanecer callados ante el dumping social.

Se proyectó una breve película de animación que denuncia las banderas de conveniencia y sus consecuencias. Por su parte, el profesor Syamantak Bhattacharya, director de la School of Maritime Science and Engineering, Southampton Solent University, intervino presentando un estudio sobre la realidad del trabajo en el sector del transporte marítimo en el Reino Unido.

Como contenido central de la con-

ferencia, se organizaron dos mesas de debate donde se trataron los siguientes temas:

- La importancia de proteger el empleo de los marinos europeos.
- La mejora de los derechos laborales y la inversión en la formación.

La segunda mesa de debate, la componían entre otras personalidades Patrick Verhoeven, secretario general de ECSA y Santiago Ordás.

Durante las mesas de debate se abrió un tiempo de intervención para el público asistente, momento que sirvió para denunciar una vez más desde CC.OO. a través de su responsable de Marina Mercante, Cristian Castaño el abandono de la flota europea bajo banderas de conveniencia y la necesidad de poner fin a una Europa construida con ciudadanos de primera y tercera clase. Por su parte, Omar Rodríguez denunció la realidad a la que los alumnos españoles se enfrentan a la hora de embarcar.

La conferencia terminó con la intervención de Isabelle Thomas, europarlamentaria S&D, quien insistió en la necesidad de acabar con los pavillons de complaisance, una práctica contraria al Derecho marítimo. Europa necesita preservar su flota, sus marinos y sus astilleros, afirmó.

El Ayto. de Barcelona pretende quitar la estatua de Antonio López

Un respeto a la memoria marítima

NOTA DE PRENSA

Parece que el Ayuntamiento se ha propuesto dejar a Barcelona sin referentes marítimos. Su última iniciativa ha sido anunciar el traslado a un almacén de la estatua de Antonio López y López, situada en el extremo marítimo de la Vía Laietana, y cambiar el nombre de la placita que lleva su nombre.

Aduce el equipo municipal que Antonio López fue un esclavista, afirmación como mínimo incierta y alejada de la realidad. Antonio López fue el más importante naviero español, creador de la gran Compañía Trasatlántica Española, y forjador de numerosos negocios y em-

presas. Un hombre de origen humilde que con esfuerzo, inteligencia y tesón llegó a ser el mayor empresario de la España del último tercio del siglo XIX.

Pasó unos años en Cuba, donde inició algunos pequeños negocios y una modesta naviera. Cuba era una sociedad esclavista, como la mayoría en aquel tiempo. Pero en ningún lugar consta que Antonio López se dedicara a la trata de esclavos y, por supuesto, ninguno de los barcos de Antonio López y Cía. ni de Trasatlántica, se dedicó al transporte de esclavos comprados en las costas africanas y trasladados a América. Lo que sabemos de forma fehaciente es que fue el mayor emprendedor de la España decimonónica.

La Asociación Catalana de Capitanes



de la Marina Mercante pide al Ayuntamiento de Barcelona que no destruya la escasa memoria marítima de la ciudad y deje el monumento a Antonio López donde está y la placita que ahora ocupa con su nombre.

El Congreso Internacional Marítimo de Bilbao, un éxito

Tal como estaba previsto, el II Congreso Internacional sobre la Industria Marítima en el S. XXI, organizado por la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, la Universidad del País Vasco y el Puerto de Bilbao con el apoyo del ayuntamiento bilbaíno, se desarrolló con pleno éxito durante los días 17, 18 y 19 de mayo.

Durante esos tres días de sesiones se han leído ponencias muy interesantes en temas como la construcción naval, la legislación marítima, la industria de los cruceros, la industria pesquera, la formación, la seguridad marítima, la prevención de los riesgos laborales, el tráfico marítimo, los seguros marítimos, la historia y la sociología, la tecnología, innovación e investigación en el



sector marítimo y portuario y la gestión portuaria.

El evento contó con la presencia de reconocidos expertos en estos temas y con la asistencia de diferentes autoridades del País Vasco, estudiantes y personas vinculadas a las empresas del sector marítimo.

La ACCMM participó y colaboró activamente con el Congreso con la difusión en su página en red y con la presentación de sendas ponencias por parte del presidente y el secretario de la asociación. El capitán Agustín Montori, profesor del Tecnocampus de Mataró, Universidad Pompeu Fabra, además de presidente de la ACCMM, presentó la ponencia "Las tendencias en el tráfico y el negocio marítimo".

Por su parte, el capitán Juan Zamora, también profesor del Tecnocampus de Mataró y secretario de la ACCMM, presentó la ponencia "El bienestar de los marinos navegando y en puerto".

Felicitemos calurosamente a los colegas de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante por el rotundo éxito de este segundo Congreso.

Su vuelta se explica por una serie de factores políticos, económicos y sociales

Vuelve la piratería marítima al Cuerno de África

Alex Mestre

Tras más de 4 años dormida, la piratería ha vuelto a despertar con fuerza en el cuerno de África. Los piratas somalíes han vuelto a atacar en las aguas del sur del mar Rojo, del golfo de Adén y del océano Índico, donde se han registrado 8 ataques entre el 1 de enero y el 15 de abril de este año. Tres de los ataques se han producido en el golfo de Adén, cuatro frente a las costas de la región semiautónoma de Puntlandia, en el nordeste de Somalia, otro ataque tuvo lugar al sur de la isla yemení de Socotra y otro más en el estrecho de Bab-el-mandeb, al sur del mar Rojo.

De todos estos ataques, cinco, los registrados frente a Puntlandia y al sur de Socotra, fueron considerados ataques graves, produciéndose abordaje de los buques y secuestro de la tripulación que, en todos los casos, a excepción de uno, fueron liberados en un plazo máximo de 11 días. En los otros tres ataques, no hubo abordaje, ya que la intervención de la seguridad privada armada a bordo de los buques en dos casos, y de patrullas navales chinas en otro, frustraron el ataque de los piratas.

Navegué por estas aguas, desde el mar Rojo hasta el Índico Sur, bordeando la peligrosa costa de Puntlandia, desde navidades de 2016 hasta mediados de enero de este año, justo en el periodo en el que comenzaron los ataques (el primero se dio el 1 de enero en el golfo de Adén). Sin ataques desde finales del 2012, a excepción del secuestro en 2015 de 3 grandes pesqueros iraníes, se consideraba que la piratería en esta región del Índico había pasado a mejor vida. Surcamos estas aguas a bordo de un catamarán de 13 metros y las diversas autoridades civiles y militares a las que consultamos en nuestra escala en Djibouti, en el extremo occidental del golfo de Adén y puerto base de la impresionante flota naval internacional que patrulla estas aguas para luchar contra la piratería, nos anima-

ron a continuar nuestra travesía, pese a insistirnos en que debíamos extremar todas las precauciones.

El capitán del gigantesco puerto de Djibouti, sin duda una de las voces más autorizadas de la región sobre seguridad y piratería, conocedor de primera mano de cualquier incidente que se registre en la zona, nos insistió sobre lo segura que era la navegación por la región tras el exuberante despliegue militar de los últimos años. Nos confesó también que éramos la segunda embarcación de recreo en ruta que fondeaba en la bahía del puerto de Djibouti en un año y medio, lo que ayuda a hacerse una idea del devastador efecto que la piratería ha tenido sobre la navegación en esta región.

Así pues, con la tranquilidad del que se siente protegido, no solo por lo que escuchábamos, sino por la intimidante concentración de buques de guerra de la que fuimos testigos, decidimos partir, sin dejar de ser conscientes de las terribles amenazas que nos acechaban (pues además de la piratería, en la costa sur del golfo de Adén, al otro lado, en la costa yemení se libra una devastadora guerra que pone también en jaque la seguridad de sus aguas). Cualquier precaución era poca. Navegación nocturna sin ningún tipo de luz, ni interiores ni de navegación, quitar del mástil el refractor de radar, encender el radar un minuto cada hora para evitar ser localizados y detectar posibles acercamientos... es decir, ser invisibles a los ojos y radares de los piratas. Además, teníamos un pequeño arsenal con 6 cócteles molotov, pese a que personalmente tenía el convencimiento de la temeridad de esta medida, pues a la vista de nuestra poca experiencia en las artes de la guerra, más que conjurar el ataque, causaríamos, seguro, un tremendo cabreo a los piratas, lo cual repercutiría, sin ninguna duda, en nuestra integridad física.

La única advertencia que recibimos desaconsejándonos realizar la travesía, fue la de un ex mercenario israelita que cono-

cimos en nuestra escala en Suez, aunque siempre pensé que exageraba en su análisis apocalíptico sobre la seguridad en el Índico, por ser parte interesada, ya que nos acabó dando el teléfono de dos compañías de escolta armada para las que él había trabajado y de las que segurísimo se llevaba jugosas comisiones en caso de ser contratados. Desde estas líneas, mis más sinceras disculpas amigo israelí por tantísima desconfianza.

Cuando partimos de Djibouti, ya en el golfo de Adén, debido sobre todo a la sensación de seguridad que nos inspiraban tantísimos buques de guerra y a la prolongada ausencia de ataques, descartamos llegar hasta la isla de Socotra (ruta aconsejada), y decidimos doblar por el cuerno de África, en Puntlandia, para entrar de lleno en el océano Índico. Tomamos este nuevo rumbo una noche sin luna, al abrigo de una oscuridad total, pasando a escasas 20 millas de las costas de Puntlandia, calculando que al amanecer nos encontraríamos a más de 50 millas de la costa, fuera del campo visual desde tierra.

Éramos conscientes de que en caso de sufrir un ataque pirata, las opciones para ser rescatados, pasaban por encontrarnos a un mínimo de 150 millas de la costa, pues si lanzábamos una llamada de socorro, los militares tendrían al menos 3 horas para interceptarnos y rescatarnos, antes de que los piratas nos desembarcaran en tierra, donde estábamos perdidos.

Afortunadamente, la travesía transcurrió, aunque con los sustos de rigor, sin amenazas reales y, tal y como nos habían aconsejado, extremando todas las precauciones, navegando en modo pirata hasta nuestro paso por las Islas Seychelles, a más de 800 millas de la costa somalí.

Las causas de la piratería somalí

Para comprender el complejo fenómeno de la piratería en Somalia, que en sus comienzos gozaba de un cierto respaldo social, y su evolución hasta nuestros días, es fundamental conocer el contexto en el que

se origina y las circunstancias que acompañan su desarrollo.

La piratería en Somalia nació con la caída del régimen dictatorial de Siad Barre en 1991, que convirtió al país en un estado fallido. Sin ningún tipo de autoridad que protegiera las aguas soberanas del país, las grandes multinacionales pesqueras aprovecharon el vacío para esquilmar durante años los abundantes y ricos caladeros que existían en las aguas del litoral somalí sin ningún tipo de autorización o limitación, lo cual no sólo diezmo su abundante fauna marina, sino que también acabó con la modesta pero vital industria de pesca local, sustento de miles de familias que vivían del mar en las regiones costeras del país, cuyo litoral, recordemos, es el más extenso del continente africano.

Además de la pesca ilegal, con el vacío de poder y la consiguiente falta de control y vigilancia de sus aguas, proliferó el vertido ilegal de residuos industriales, químicos e incluso radioactivos, que buques petroquímicos o de transporte de residuos, vertían en aguas somalíes, con la consiguiente catástrofe ambiental que ha supuesto para la fauna y la flora marina del que era uno de los litorales con más biodiversidad de África.

Estas dos grandes amenazas empujaron a los pescadores a agruparse a principios de los 90 en la denominada Guardia Costera Voluntaria de Somalia, con la finalidad de proteger sus costas ahuyentando la pesca ilegal y el terrorismo medioambiental, y de procurarse algún sustento a través de los rescates que pedían para liberar los buques apresados y sus tripulaciones.

Desgraciadamente, lo que empezó como un legítimo medio de defensa de los pescadores somalíes para proteger sus costas del saqueo y de la destrucción medioambiental, se fue poco a poco convirtiendo en un próspero negocio, cambiando la lógica proteccionista que motivó su aparición, por la lógica de los beneficios que tan bien conocemos en el mundo capitalista. Así, la Guardia Costera Voluntaria de Somalia, pasó a llamarse La Corporación, y a esta se

unieron los Señores de la Guerra somalíes a partir del 2007, que patrocinaban las expediciones y participaban en los beneficios que se obtenían. Su radio de acción ya no era el mar territorial o la zona económica exclusiva, situada a 200 millas de la costa, sino que atacaban todo tipo de embarca-



ciones que navegaban a más de 800 millas de la costa.

En 2008, el Gobierno de transición de Somalia, legitimado caprichosamente por la comunidad internacional, solicitó ayuda a la Asamblea General de la ONU, que autorizó patrullas militares navales de diferentes países para tratar de acabar con esta lacra, que ponía en jaque la ruta por la que circulaba más de la tercera parte del tráfico marítimo mundial. Se impulsaron diversas misiones, la Operación Atalanta, de la Unión Europea; la Operación Ocean Shields, de la OTAN; la Operación Task 150, liderada por Estados Unidos, acudiendo además buques de guerra chinos, rusos, indios, y un largo etcétera de países, lo cual demuestra la importancia geoestratégica de esta región para despertar semejante ola de interés planetario.

Gracias a este esfuerzo militar, que convirtió la piratería en una actividad no sólo demasiado peligrosa para los piratas sino además muy poco rentable, y sobre todo gracias a una importantísima y acertadísima inversión económica en programas de reinserción laboral, de recuperación de la industria de pesca local, así como en programas de ayudas a las comunidades que vivían de los beneficios que reportaba la piratería, los piratas fueron abandonando lenta pero inexorablemente esta actividad.

Tras 4 años en claro declive, a finales del

2012 se registraron los últimos ataques piratas en el océano Índico hasta el pasado 1 de enero, a excepción del mencionado episodio del secuestro de tres pesqueros iraníes en 2015.

La vuelta a la piratería

La vuelta de la piratería se explica por una conjunción de factores políticos, económicos y sociales que hacen predecible su futura evolución.

La gravísima situación de emergencia que se vive en este país, no solo por la asfixiante y endémica miseria sino por episodios de hambruna extrema que afectan periódicamente a toda la región, se ve dramáticamente agravada por la ausencia de un gobierno con poder real y efectivo que pueda velar efectivamente por los intereses y los derechos más elementales de sus ciudadanos y que hace que Somalia siga considerándose, a todos los efectos, un Estado fallido.

Asimismo, el desastre que ha supuesto el brutal recorte de ayudas internacionales destinadas al fortalecimiento y desarrollo de la industria pesquera local así como al apoyo de las comunidades locales, para destinarlos a programas de cooperación militar de lucha contra los grupos armados islámicos como Al-Shaabbab, que operan en la región, han vuelto a dejar sin ningún tipo de sustento ni alternativa a los pescadores que, empujados y patrocinados por grupos criminales, enriquecidos por el abundante contrabando de armas en la región, ven como la única salida posible a su desesperada situación vuelve a ser la piratería.

Mientras la miopía, la inmediatez, la ignorancia y el oportunismo sigan dominando las relaciones entre los países industrializados y los del tercer mundo, mientras siga primando la cooperación militar en detrimento de una sincera cooperación al desarrollo, mientras el destino de Somalia siga en manos de una élite corrupta apoyada y comprada por gobiernos occidentales, parece del todo imposible cambiar el desolador panorama que afecta a este país, y que ayuda a entender el porqué de la vuelta de la lacra de la piratería, que desde despachos muy lejanos se creía extinguida.

Tuvo lugar en Riga con la presencia de Maerino Badell en representación de nuestra Asociación

La CESMA celebra en Letonia su Asamblea General con la asistencia de la ACCMM

Cap. Mariano Badell

La asamblea anual de la CESMA (Confederation of European Ships Masters Associations) ha tenido lugar este año en Riga, Letonia, el 12 de mayo.

Riga para los que no lo conozcan es una hermosa ciudad báltica, con un centro histórico muy bien conservado o restaurado. Por la periferia abundan más los bloques de pisos estilo soviético. La Asociación de Capitanes de Letonia, LKKA, ha organizado el evento de una manera más que correcta, y nos hemos sentido realmente bien, tanto durante la jornada de trabajo, como después de ella con los paseos por Riga y la cena de clausura.

En nombre de la ACCMM he asistido yo, Mariano Badell, por delegación del presidente, junto con el capitán Enrique Forcano.

El día 11 tuvo lugar la junta, en el la sala cedida por la Capitanía del puerto de Riga, donde llegamos a bordo de una hermosa embarcación tras un no menos hermoso paseo desde el centro de Riga. Después de las acreditaciones, la presentación de todos los asistentes, y saludos a los nuevos miembros, el secretario, capitán Van Wijnen, procedió básicamente a mostrar el estado de cuentas, el desvío con respecto al presupuesto del año anterior, y el presupuesto de este 2017, analizando su seguimiento a fecha de la junta.

En este apartado a la vista de que para la web destinan solamente 220,00 euros del presupuesto, creí oportuno comentar que la Web no se actualiza desde 2014, y ya no se cuelgan los nuevos y sucesivos CESMA NEWS, con ese presupuesto entiendo que no hay ninguna intención de mejorarla. Van Wijnen



contestó muy acojonado que la web la tienen bloqueada, no disponen de las claves de acceso, y quién se la hizo desapareció, y que simplemente pagan por el mantenimiento de un dominio. Van Wijnen realmente pide ayuda porque no sabe cómo salir de este agujero negro.

Una vez finalizada la parte contable, pasamos a preparar la asamblea, ver punto por punto los temas a tratar. Digamos aquí que la CESMA funciona de la siguiente manera: cada asamblea

decide los puntos a seguir durante el año, esto es, el programa de trabajo de la junta en sus visitas a las entidades europeas o internacionales del ámbito marítimo, lo que se llama Resolutions from CESMA AGA, donde la asamblea le dice a la junta los puntos sobre los que debe trabajar durante el año hasta la siguiente asamblea.

Estos son los que se propusieron en la junta y se discutieron en la misma:

Resolución 1. Criminalización de los Marinos

Resolución 2. Piratería

Resolución 3. Fatiga y seguridad a bordo

Resolución 4. Seguridad en ro-ro y buques de pasaje

Resolución 5. Accidentes en maniobras de amarre

Resolución 6. Empleo para marinos europeos

Resolución 7. Emigrantes ilegales en el Mediterráneo

Resolución 8. Futuro de los simuladores de navegación en la industria marítima

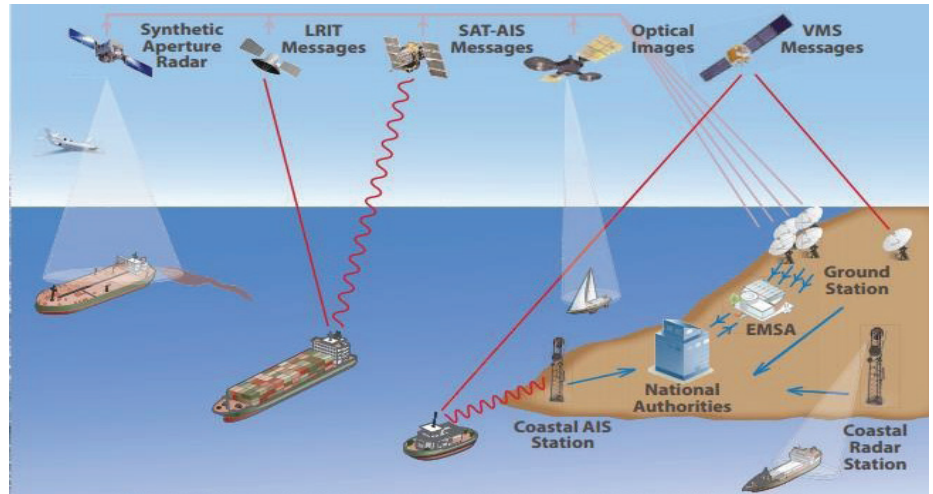
Resolución 9. Reducción del "papeleo" a bordo

Resolución 10. Construcción segura de los VLOC (Very Large Ore Carriers)

Gran parte de las resoluciones se repiten cada año, y simplemente se actualizan, como la Criminalización de los marinos, tema recurrente y eterno. A este respecto conviene apuntar que en varios países de Europa los capitanes suelen pagarse un seguro de responsabilidad civil. No sé si en España existe esa posibilidad.

En la junta otra aportación de la ACCMM fue el plantear la de la posibilidad de sustitución de parte de las prácticas por horas de simulación. En Bélgica se acepta que una parte de las prácticas se puedan realizar en simulador. Hoy en día esto no es legal aparentemente. El STCW determina 12 meses de mar, no sé si una interpretación muy laxa de ello consideraría aceptable tiempo de simulador, pero sí está claro que una parte del tiempo de mar obligatorio (nunca la mayor parte por supuesto, y regulando los ejercicios de simulador a aprobar) redundaría en una mejor formación, al tener la posibilidad de completar los meses de navegación posiblemente en un solo tipo de barco, y posiblemente en una sola ruta, con días de simulador en otros mares, otros puertos, y otros buques. Hay buques off-shore, supply vessels sobretodo, que llevan su propio simulador a bordo para que los oficiales se vayan entrenando en nuevas maniobras.

Al día siguiente se realizó la Asamblea propiamente dicha, con los mismos asistentes más muchos capitanes de Letonia, un poco como pasó en Barcelona. Pero en realidad donde se cuece todo es en la junta.



El Programa Europeo 'Sea Traffic Management'

Herederero 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 intercambiado 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 Sea Traffic Management, entre ellos el nuestro, están trabajando en el proyecto que mencionamos al principio, 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.

“El joven oficial teme al capitán... para verlo el día de mañana convertido en un anciano”

Joseph Conrad: ‘La sopa del capitán varado siempre es amarga’

Miguel Aceytuno

Colaborador de Naucher

- **L**o sacaremos antes de medianoche, señor –dice, queriendo animarle. Levanta entonces la cabeza el señor de la nave, le mira, y ruga al camarero:

- ¿Por qué está esta sopa tan amarga? No sé cómo puede tragarse esta cosa el oficial. Seguro que al cocinero se le ha caído el salero dentro.

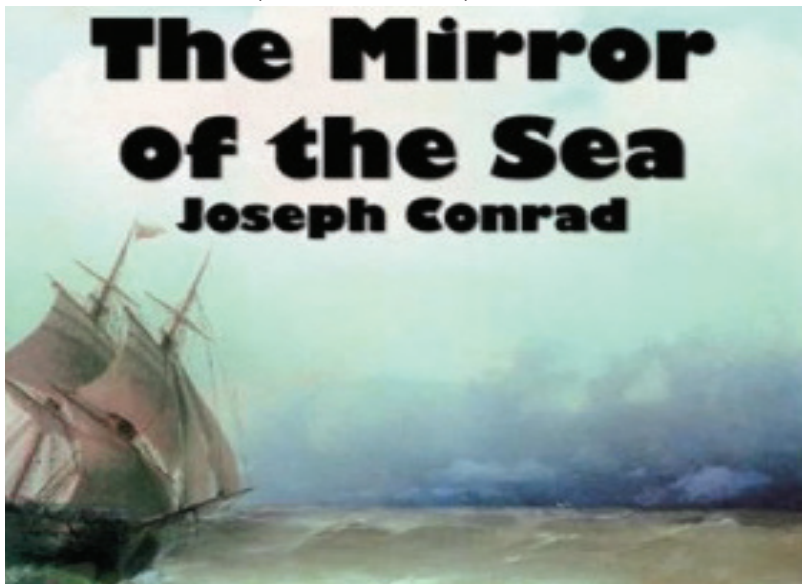
Nada pasa con la sopa, que es sabrosísima, y el joven oficial comprende lo que quiere decirle su maestro: que esta vez el gusto amargo no es para su boca. Que esa experiencia vendrá más tarde, cuando realmente tenga que tragar la amarga soledad del mando. Tiempo después, convertido a su vez en capitán, irá a visitar a su antiguo jefe, ya jubilado. Pero no encuentra

al duro y sabio marino, sino a un viejillo con dificultades para moverse ante el que su hijo, médico, meneaba la cabeza diciendo “no va bien, no va bien”... Así pasa la gloria del mundo.

Esta historia que tan rápida (y pobremente) les he resumido me fascina, y no dejo de releerla. No solo probablemente sea la mejor definición de la maldición del mando de toda la literatura universal: te hace ver además el carácter de aquellos capitanes de la vieja escuela que jamás perdían la cara, y sentir en el corazón toda la amargura que no mostraban ni en sus palabras ni en su tono. Pues sepa usted que en El espejo del mar en-

contrará cien historias como esta, y mil más en la obra de Conrad.

La mar es un gran tema para escribir, pero pueden contarse con los dedos de una mano los autores que te hacen sentir frío al describir una guardia en la noche, o pánico cuando su personaje tiene que llamar a la puerta del camarote del capitán (¡A ver el valiente que despierta al Viejo!). Conrad es uno de ellos. Pero lo mejor de su obra, en mi humilde opinión, es lo creíbles que son sus personajes. Incluso el salvaje Kurtz de El Co-



razón de las Tinieblas (magistralmente llevada al cine por Ford Coppola como Apocalypse Now) tiene alma.

Puede que un alma tan negra que haya tenido que crear un infierno en la tierra para poder sobrevivir, pero que rezuma sinceridad. O un Lord Jim que simplemente tuvo miedo... y creyendo no tener derecho a ello quiere pagarlo por siempre, aunque bien pensado quizás no pueda ser de carne, huesos y lágrimas simplemente por ser piloto de la marina mercante. O la tensión entre puente y “chocolateros” de El final de la cuerda... ¿Nada recuerda a los mayores? No son personajes. Son personas, muy parecidas

a las que mis amables lectores habrán conocido –y padecido– entre mamparos.

La primera mitad de El espejo del mar son los recuerdos de un joven oficial. Nada de aventuras legendarias en tierras remotas: son las experiencias que puede encontrar cualquier joven en el camino de hacerse mayor, contadas de forma natural, a veces incluso ingenua. El joven oficial teme al capitán... para verlo el día de mañana convertido en un anciano, y encontrarse señor del puente, incluso por encima de los que en su día le mandaron. En fin, es lo que solemos llamar vida. En la segunda parte nos regala una historia de corsarios cuchillo en boca... en aguas de Barcelona.

Dice don Arturo Pérez-Reverte con su magnífica contundencia en Cuando éramos honrados mercenarios: “Pasamos luego a hablar de otros autores que ciertos caraduras que hoy pretenden barajar la literatura ninguneaban o infravaloraban no hace muchas décadas... Conrad, cuyo Espejo del mar tradujo Marías hace la tira, cuando algunos tontos del ciruelo todavía

consideraban al polaco sólo un aseado escritor de novelas marineras”. La mar es crucial en la obra de Conrad, pero aún más importante son los hombres que la trabajan, alma de los barcos, que tanta sopa amarga tienen que tragar a veces.

Y por cierto... El título Espejo del mar es un guiño a Espejo de navegantes, del piloto mayor (¡poca broma!) don Alonso de Chaves. Aquellos hombres que cuando llegaban a una costa, le daban nombre. A ver si algún día de él les hablo, aunque solo sea por recordar a los maestros de nuestros maestros. Y si algún día siente usted que está olvidando a aquellos viejos maestros... lea a Conrad.