



NOTICIAS DE PORTADA

La ACCMM organiza una jornada sobre el Sea Traffic Management en la Facultad de Náutica

La Facultad de Náutica de Barcelona acogió el 11 de diciembre la jornada técnica sobre "La gestión del tráfico marítimo y su impacto en la industria del transporte internacional", organizada por la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante, con la colaboración del Cimne-UPC, Sasemar, Facultad de Náutica de Barcelona y los puertos de Barcelona y Valencia. El acto contó con la presencia del director general de Marina Mercante,



Rafael Rodríguez Valero, que cerró la jornada con un breve parlamento.

> Continúa en página 3

'Prestige', in memoriam > Página 3

España consolida su categoría en el Consejo de la Organización Marítima Internacional > Página 4

OTRAS NOTICIAS

- Capitanes de la Marina Mercante, ingenieros navales y Naucher en la nueva sede compartida > Página 2
- El nacimiento de la Federación de Prácticos de Puerto de España > Páginas 5 y 6
- La industria naval europea necesita una política común y unificada > Página 7
- Siguen estancados los salarios de los marinos > Página 7
- Sixte Cambra se despide de la comunidad portuaria de Barcelona > Páginas 8 y 9
- La extraña historia del gran barco de hielo > Páginas 10 y 11
- Los patrones profesionales de embarcaciones de recreo amplían competencias > Página 11
- Éxito del encuentro de la Gente del Mar en Barcelona > Página 12
- Sea Traffic Management y la comunidad marítima y del transporte inteligente > Pág. 13, 14 y 15
- Wista elige a sus nuevas presidenta y secretaria general > Página 15

EDITORIAL



Agustín Montori
Presidente de la ACCMM

Queridos compañeros, Termina 2017, y con él un año que podemos considerar como positivo para nuestra Asociación. Hemos establecido una relación más estrecha con nuestros compañeros de Vizcaya con quienes coincidimos además en la Cesma. Hemos podido organizar con éxito dos sesiones acerca de asuntos del mayor interés para nuestra profesión, como han sido la "Jornada sobre seguridad en Buques de Pasaje y Ro-Pax", en colaboración con la Fundación Titanic, y la jornada de presentación del proyecto europeo "Sea Traffic Management", así como, de manera muy principal, el homenaje a nuestros compañeros más veteranos, con más de 90 años y dándonos testimonio de sentir y vivir una profesión como la nuestra. Nuestra presencia en el grupo de trabajo de Responsabilidad Social, junto a Stella Maris, ha tratado de llevar a la opinión pública el déficit de bienestar de la Gente de la Mar.

Algunas iniciativas se han quedado en el tintero y aquellas que podamos poner en marcha en 2018 serán incorporadas a nuestro quehacer. Otras nuevas serán valoradas en el seno de la Junta, siempre con el objetivo de llevar a la sociedad los temas que desde la Asociación consideramos de alto interés para su difusión, debate público o denuncia, como son la piratería, la esclavitud de centenares de personas enroladas a la fuerza en los pesqueros que faenan en aguas del Índico, o la desgarradora aventura que viven los miles de emigrantes subsaharianos que > pg. 2

>> *Viene de portada*

mueren cada año en aguas del Mediterráneo tratando de alcanzar las costas europeas.

No termino esta carta sin reclamar a todos participación. No es suficiente con pagar las cuotas, que es un acto absolutamente necesario y que nos da la vida, sino que algunos, varios de vosotros tenéis ca-

pacidad y tiempo para poder colaborar con iniciativas en la asociación que serán muy bienvenidas por todos.

La web y el boletín son dos de nuestros cauces de comunicación entre los miembros de la Asociación, y ya sabéis que vuestras colaboraciones son siempre muy bienvenidas.

Acabo dando a los miembros de la Junta

unas expresivas gracias por todo su trabajo y dedicación. Juntos iniciaremos esta nueva Singladura de 2018.

A todos Feliz Navidad y el deseo de que nuestras expectativas para 2018 se colmen en paz y convivencia. No olvidemos la frase que se le atribuye a Colón: "La mar hace a los hombres iguales y hermana a los pueblos".

INFORMACIÓN PARA LOS MIEMBROS ASOCIADOS A LA ACCMM

Capitanes de la Marina Mercante, ingenieros navales y Naucher en la nueva sede compartida

El 12 de diciembre, responsables y asociados de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante, de la delegación en Cataluña del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, y los miembros del staff de Estudios Marítimos Naucher, entre otros, celebraron la nueva sede del

Centro de Organizaciones Marítimas cuyas instalaciones comparten.

La celebración, que se desarrolló tras una reunión de la Junta Directiva de la asociación de capitanes, tenía también como objetivo los lazos que unen a las entidades que forman parte de este pool marítimo, después de la decisión de me-

diados de este año de compartir sede, nuevas instalaciones ubicadas en la calle de Sardenya, 259 de Barcelona.

Con esta coordinación de entidades también se refuerzan las sinergias de cara a mejorar en lo posible el sector marítimo, portuario, naval y náutico en el conjunto del país.



>> *Viene de portada*

Tras los saludos de rigor del presidente de la ACCMM, Agustín Montori Díez, y de la Facultad de Náutica, Agustí Martí Mallofré, abrió la jornada Miguel Ángel Cruz, capitán mercante en activo que explicó las ventajas y beneficios que se obtendrán de proyecto europeo STM, Sea Traffic Management, para la gestión náutica de los buques. El proyecto STM pretende establecer un sistema de coordinación de la información sobre navegación, carga, atraque y servicios portuarios que mejore la eficiencia de las estadias del buque en puerto. Cruz habló en primera persona, con convicción y cercanía.

Le siguió el profesor Sergio Velasquez, uno de los técnicos dedicados a la realización del proyecto STM, que explicó su gestación y su desarrollo, y trazó un breve historia de la navegación para si-

tuar a los presentes en los cambios que representará la implantación del proyecto STM, cuyo coste presupuestado es de 43 millones de euros, de los cuales la Comisión Europea financia el cincuenta por ciento.

José Andrés Jiménez, de la Fundación Valencia Port, y Albert González, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, protagonizaron sendas intervenciones sobre el proyecto STM desde la perspectiva de los puertos: la coordinación de todos los servicios portuarios entre sí y con el buque.

Cerró el turno de intervenciones José Manuel Díaz, jefe de estudios del Centro Jovellanos, de Sasemar, que analizó la situación y los cambios necesarios en la formación de los profesionales de la marina civil para adaptarse a los cambios propiciados por la aplicación masiva de las nuevas tecnologías de la información (TI).

Hubo un largo debate de los conferenciantes con el público sobre el impacto de la aplicación de las TI sobre el empleo y la automatización de los buques. El capitán marítimo de Barcelona, Javier Valencia, planteó el espinoso asunto de la responsabilidad, en caso de accidente, de un buque controlado desde los servicios de coordinación de tráfico marítimo y servicios portuarios.

En su intervención para clausurar la jornada, el director general de Marina Mercante, hizo hincapié en la formación de los profesionales del sector para afrontar los retos del futuro. “Las escuelas y facultades de náutica han de hacer un esfuerzo para actualizar sus programas docentes. Lo previsto en el convenio internacional de formación y guardias, STCW, es una norma de mínimos, de modo que nadie puede escudarse en él para defender una postura conservadora”, afirmó.

‘Prestige’, in memoriam



Capitán Juan Zamora

Quince años ya desde la tarde aciaga en que el petrolero PRESTIGE sufrió una vía de agua cuando navegaba con rumbo sur por el dispositivo de separación de tráfico de Finisterre. Quince años desde que la desastrosa gestión del siniestro desnudó las vergüenzas de unos políticos infames capitaneados por un dúo quiero pensar que irrepentible. Arsenio Fernández, en la Delegación del Gobierno en Galicia; y Francisco Alvá-

rez Cascos en las nubes del amor mientras seguía mangoneando el Ministerio de Fomento. Un dúo letal.

La memoria y el tiempo, sostienen los entendidos, acaba poniendo a cada uno en su lugar. Siempre recordaremos con afecto -y algunos de nosotros con agradecimiento- la figura de Apostolos Mangouras, capitán del PRESTIGE, que hizo cuanto pudo y le dejaron para salvar el buque y ahorrarnos el desastre medioambiental. Y lo que pudo hacer lo hizo muy bien. Y siempre recordaremos con hastío al caballero repeinado y

voz engolada y cansina que abanicaba por televisión, la tarde del día siguiente, 14 de noviembre de 2002, unos papeles que demostrarían que el petrolero se dirigía a Gibraltar, pretendiendo sembrar la confusión y el disparate de que eso, el destino presunto del buque, era la causa del siniestro. Quienes vivimos la vista pública del proceso penal que tuvo lugar en La Coruña entre octubre de 2010 y junio de 2011, recordaremos también la indignidad de su comportamiento -yo dirigía, pero no era responsable de nada, afirmó-; y el cinismo en bruto del ex ministro Alvarez Cascos que vino a concluir que llevar el barco al quinto pino no sólo fue la mejor opción, fue la única posible.

Al actual presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, le endosaron el marrón ante la explosiva necesidad de Fernández y la ausencia de Álvarez. Y le dejó huella, tanta que para no volver a vivir aquel calvario tomó en su día la inteligente decisión de colocar un marino capaz y experto al frente de la Dirección General de Marina Mercante. Los buenos profesionales se suelen llevar mal con los malos políticos y las políticas huera, pero eso es otra historia.

Alegrémonos, llevamos quince años sin desastres marítimos. Se trata de una buena noticia.

Entró en el grupo B del Consejo de la IMO en 1973 y desde entonces siempre ha sido reelegido

España consolida su categoría en el Consejo de la OMI

Del 27 de noviembre al 1 de diciembre se desarrolló en Londres, en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI, o IMO, en siglas inglesas), la 30 Asamblea General, máximo órgano de decisión, en el que participan los 172 países miembros, los tres países asociados y los numerosos organismos, institutos y asociaciones que han conseguido el estatus de observadores. Uno de los cometidos habituales de las asambleas de la OMI, además de aprobar las líneas generales de la organización y los nuevos convenios que hayan preparado los comités respectivos (seguridad marítima, prevención de la contaminación, facilitación del tráfico), es elegir el Consejo ejecutivo que ha de dirigir la OMI en los dos años que median entre las Asambleas.

En esta 30 Asamblea no había convenios nuevos a discutir, de modo que la elección del Consejo ha ocupado el primer plano de las sesiones. El Consejo de la OMI está formado por 40 miembros, elegidos en tres bloques. En el primero, grupo A, se integran los 10 países más relevantes en la provisión de servicios marítimos internacionales; en el grupo B están otros diez países con intereses mayores en el tráfico marítimo internacional; y el tercer bloque, grupo C, lo forman 20 países "con intereses especiales en el transporte marítimo que garantizan la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo".

Tradicionalmente, la teórica elección de cada grupo se pactaba entre bastidores, teniendo en cuenta que el margen para elegir está muy tasado. Pero siempre había países que pugnaban por entrar en el Consejo o cambiar de categoría, del grupo C al B y del B al A. La pertenencia al Consejo constituye un honor y el manejo de una porción de poder que no se tiene fuera.

Hay que hacer política, mucha política. Política real y verdadera, no esos cacareos de dimes y diretes, ese vuelo gallináceo



que entre nosotros practican no pocos ejercientes low cost de la política. Hay que fajarse en los comités de la OMI, hay que trabajar con los embajadores de cada país y hay que asegurar complicidades si un país quiere pertenecer al Consejo.

España entró en el grupo B del Consejo de la IMO en 1973 y desde entonces siempre ha sido reelegido. Pero este año pintaba mal. Estados de la importancia de Argentina, Indonesia y Marruecos, países cada vez más destacados en el concierto mundial, y México o la República Sudafricana, no ocultaban sus aspiraciones de entrar en el Consejo o ascender a ese grupo B. Y alguien debería dejar el sitio. Por no hablar del propósito de numerosos países de desalojar a Rusia del grupo A.

El director general de Marina Mercante, Rodríguez Valero, estuvo toda la semana bregando para que España fuera elegida en el grupo B del Consejo. El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, acudió también a Londres, donde pudo conocer de primera mano la importancia de la OMI, la agencia especializada de las Naciones Unidas con mayor actividad y competencias, y por ende la magnitud de los asuntos marítimos del departamento que

dirige, un ministerio sospechosamente pegado al ladrillo y al hormigón que hasta ahora ha venido ignorando la necesidad de que los intereses marítimos de España estén presentes y bien representados en todos los foros y eventos internacionales.

Rodríguez Valero pronunció ante la Asamblea un vibrante discurso que añadió a las notas protocolarias y los datos habituales, insoslayables, un sentido trazo emocional. Cómo marino de profesión que soy, y tras haber dedicado una vida entera al mar, prefiero hablarles con el corazón, confesó, y a partir de ese punto su discurso ganó en densidad y convicción. La voz de España en el Consejo, contribuirá al fortalecimiento de la organización, procurando una continua cohesión de la pluralidad de intereses y sensibilidades que conforman hoy día el transporte marítimo internacional... Por ello les pido su apoyo a la candidatura de España, remató. Y convenció. España fue elegida en la categoría B del Consejo de la IMO con 137 votos de los 162 votos válidos emitidos. Alemania obtuvo 146 votos; India, 144; Australia, 143; Francia, 140; Canadá, 138; España, 137; Brasil, 131; Suecia, 129; Países Bajos, 124; Emiratos Árabes Unidos, 115. Un gran éxito.

La primera norma que regula el practicaaje se encuentra en las Ordenanzas de la universidad de Bilbao

El nacimiento de la Federación de Prácticos de Puerto de España

Capitán Juan Zamora

La necesidad de las embarcaciones de conocer la profundidad de las aguas forma parte de la propia naturaleza de la navegación, y se remonta hasta el tiempo inmemorial en que alguien decidió salir

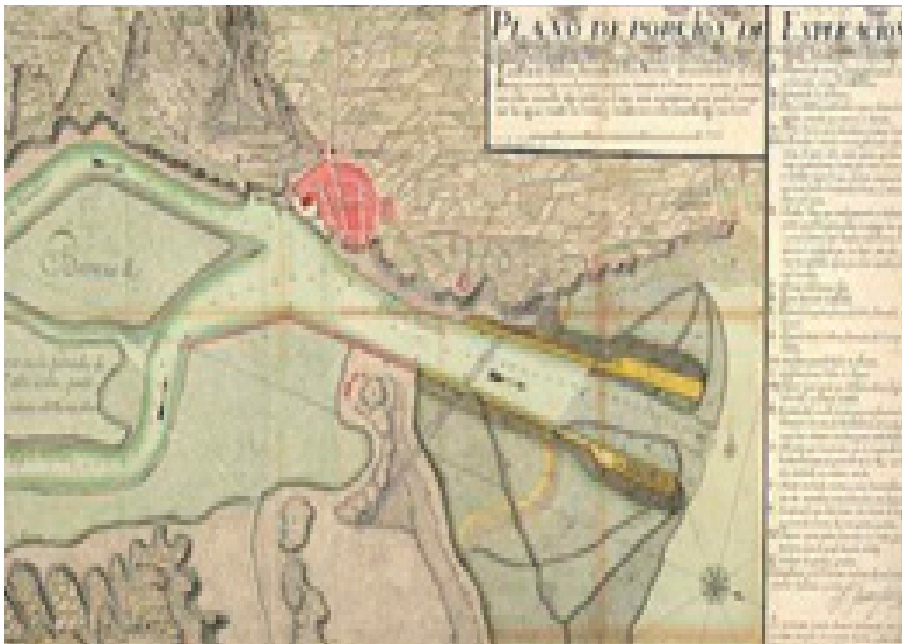
a explorar el ancho mar. Esa necesidad resulta apremiante y angustiosa cuando el barco se aproxima a la costa. De esa necesidad nace lo que hoy conocemos como practicaaje, el embarque de una persona que conoce perfectamente por donde entrar en las bahías y ensenadas y por donde navegar con seguridad hasta un lugar próximo a tierra

donde poder fondear. De modo que podemos otorgarle al servicio de practicaaje la antigüedad que nos autoriza cualquier referencia histórica a la ayuda de un lugareño para navegar con seguridad en parajes ignotos.

En su meritorio estudio "Practicaaje de puerto: evolución, vicisitudes y circunstancias", publicado por el Colegio Oficial Nacional de Prácticos en 2015, Francisco José Iáñez Llamas detalla algunas normas del siglo XVI que establecían la obligación de coger pilotos prácticos para entrar en el río de Sevilla. Esa exigencia se fundamentaba no en la necesidad del bajel sino en la necesidad de evitar un naufragio que impidiera la entrada en el río. En esta segunda razón se acomoda el practicaaje obligatorio en la actualidad, pues las costas y los fondos

marinos están cartografiados con suficiente precisión.

Iáñez afirma que la primera norma que regula el practicaaje obligatorio se encuentra en las Ordenanzas de la ilustre universidad y casa de contratación de la muy noble y muy leal villa de Bilbao, aprobadas por Felipe V en 1737, si bien



la primera ley con carácter general no se promulgó hasta las Ordenanzas Generales de la Armada, 1793, durante el reinado de Carlos III. Las ordenanzas de 1793, que Iáñez califica de sabias, contienen ya las notas esenciales del servicio de practicaaje actual, con algunas variaciones y tras no pocas vicisitudes:

Obligatoriedad del servicio con exenciones tasadas.

Necesidad de nombramiento oficial para ejercer de práctico.

Remuneración del servicio por los buques que lo utilizan.

Dependencia del capitán de puerto (entonces autoridad marítima)

La revolución industrial en el transporte marítimo, siglo XIX, buques movidos a vapor y construidos en hierro, cada vez mayores, y la construcción de puertos

artificiales con muelles donde atracar, puso en cuestión la labor de los prácticos de puerto y, sobre todo, el precio del servicio. En función de la capacidad de influencia que tuvieran los ministerios terrestres, Hacienda y Fomento, en detrimento del Ministerio de Marina, se pasaba de una postura oficial que aboga-

ba por la libertad de practicaaje a la opuesta: practicaaje obligatorio y con las menos excepciones posible. Finalmente, la Real Orden del Ministerio de Hacienda de 17 de diciembre de 1885 (Gaceta de Madrid de 13 de enero de 1886) y, particularmente, la Real Orden del Ministerio de Marina de 11 de marzo de 1886 (Gaceta de Madrid de 24 de marzo de 1886), una norma excelente en opinión de Ernesto Anastasio, pusieron las bases del ser-

vicio de practicaaje moderno.

Las bases de 1886 dejaban la regulación concreta del servicio, examen y habilitación de los prácticos, tarifas y zona de practicaaje, a discreción de una junta que había de crearse en cada puerto, presidida por el capitán de puerto y compuesta por dos prácticos, un capitán de la marina mercante de reconocida competencia, un armador o naviero y un consignatario, elegidos todos ellos entre los miembros de sus respectivas clases. Aunque la norma tenía como gran ventaja una notable flexibilidad para adaptarse a los cambios sin necesidad de modificación alguna, tenía la desventaja de crear entre los prácticos un sentimiento de pertenencia a un puerto, no a una profesión universal, de modo que en cada enclave,

>> Sigue en página 6

>> *Viene de página 5*

según la correlación de fuerzas y la cultura empresarial dominante, más autoritaria o más dialogante, el practicaje era una actividad dignamente considerada y remunerada, o un oficio para malvivir.

de un año en el oficio, el 15 de mayo de 1908, Ernesto Anastasio era elegido por aclamación, en una modélica demostración de inteligencia colectiva, presidente de la recién creada Federación de Prácticos de Puertos de España.

aparte de varias razones de tipo personal, el total aislamiento en que vivían en sus propios puertos y obligados a los usuarios de los mismos. Por su parte, Francisco José Iañez, atribuye a las noticias sobre los diversos proyectos de ley



En esa dispersión tan propicia al egoísmo, el día 15 de febrero de 1907, el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona publicaba la convocatoria de dos plazas de práctico de puerto. Los días 21 y 22 de marzo de 1907, la junta, debidamente constituida por el Capitán de Navío José María Jiménez Franco, dos prácticos y dos capitanes de la marina mercante, examinó a los 16 candidatos. Quien obtuvo la máxima nota, 12,16 puntos, fue un joven marino valenciano de 26 años, de familia humilde, llamado Ernesto Anastasio Pascual. Hacía sólo unos meses que había dejado el mando del bergantín redondo SOBERANO, 32 metros de eslora, 9 de manga, matrícula de Barcelona.

Consta que Ernesto Anastasio empezó a trabajar como práctico el 2 de junio de 1907, con 27 años cumplidos el 6 de mayo. Un ejemplo insólito. Solían presentarse a los exámenes de práctico marinos con muchos años de experiencia y muchísimas millas navegadas, capitanes de edad avanzada que culminaban como prácticos su vida profesional.

El joven Anastasio se reveló con celeridad nunca vista como un líder de excepcional talento y generosidad. Con menos

De hecho, nada más empezar a ejercer de práctico, consciente de que la división por puertos constituía un serio impedimento para defender los intereses colectivos con esperanzas de éxito, Ernesto Anastasio había desplegado su inmensa capacidad de trabajo para convencer a sus colegas de la acuciante necesidad de organizarse. Redactó un manifiesto y un borrador de estatutos que circuló por todas las corporaciones de prácticos españoles, escuchó las críticas y organizó en Barcelona la magna asamblea del 15 de mayo de 1908 que aprobó la creación de la Federación, fijó los estatutos y le aclamó como presidente. Acababa de cumplir 28 años y sólo ostentaba 11 meses de antigüedad como práctico.

Afirma Manuel Bilbao, presidente de la Federación de Prácticos de Puerto de España y de su Mutualidad Benéfica, que trató en numerosas ocasiones con Ernesto Anastasio, en un texto fechado en Portugalete el 1 de agosto de 1956, que éste actuó movido por altruismo social: Observó las pobres condiciones en que ejercían su función la gran mayoría de sus compañeros y lo exiguo de sus haberes, siendo las causas de ello,

de comunicaciones marítimas, la conocida como Ley Maura, promulgada el 14 de junio de 1909, el impulso que condujo a la Federación. La trayectoria biográfica de Ernesto Anastasio permite pensar que Manuel Bilbao tenía razón: Anastasio dedicó su tiempo y su capacidad a organizar la Federación de Prácticos por puro idealismo, un incentivo poderosísimo cuando uno es joven y confía en mejorar el mundo.

En cualquier caso, la figura de Ernesto Anastasio Pascual resultó clave para la organización colectiva de los prácticos españoles y para la defensa de los intereses profesionales y corporativos de los marinos mercantes (Un práctico no es más que un marino dedicado a la especialidad del puerto, escribió en la primera Memoria de la Federación, fechada el 22 de junio de 1909, un texto que todos los marinos, y especialmente los prácticos, deberían conocer). El actual Colegio Oficial Nacional de Prácticos es heredero directo de aquella gran obra.

Nota. Mi agradecimiento a Gregoria Darias, práctico de Las Palmas, y a Rafael Cabal, práctico de Barcelona por la documentación que me han facilitado.

China, seguida de Corea y Japón quien lidera la actividad mundial en este terreno

La industria naval europea necesita una política común y unificada

Consideradas individualmente, las naciones europeas son demasiado pequeñas y débiles en el campo de la construcción naval. Esto, que parece una obviedad, aún añadiendo Noruega y Turquía, que fuera de la UE pero inmersas en el bloque europeo son las de mayor capacidad constructora hoy, es lo que indica el informe "New Trends in Globalisation in Shipbuilding and Marine Supplies - Consequences for European Industrial and Trade Policy" (Nuevas tendencias en la globalización de la construcción naval y los suministros marítimos - Consecuencias para

la política industrial y comercial europea), encargado por la Agencia Europea para la pequeña y mediana empresa (Easme) a la consultora Balance Technology Consulting.

Efectivamente es China, seguida de Corea y Japón quien lidera la actividad mundial en este terreno, a pesar de que la Unión Europea, si se considera su producción agregada, llega a un 19,3% del valor total de las construcciones marítimas hoy.

El informe finalmente, aboga por una política unificada, cosa que hoy no existe: costes, investigación, legislación... en los que cada país de la UE practi-

ca su propia política hacen que desde Bruselas se encuentren en una delicada situación con respecto al futuro en el campo de la construcción naval y en el del suministro de equipos y atención para la misma.

En fin, este informe no hace sino ahondar en la demanda que el Sr. Laskaridis, en nombre de la ECSA, hizo hace pocos días (ver información relacionada), y es que el área marítima refleja tanto como la que mas, la necesidad de una actuación común de la UE en el campo de las políticas económicas e industriales si quiere responder a los retos de la globalización.

Siguen estancados los salarios de los marinos

La recuperación del transporte marítimo en los últimos años no ha ido acompañada de una recuperación del nivel salarial de los tripulantes de acuerdo con las conclusiones del último informe Manning de la consultora internacional Drewry. Apunta el informe como causas del estancamiento de los salarios de la tripulación las dificultades financieras en que continúan sumidos los armadores y navieros y la mejora del mercado laboral con una mayor oferta de mano de obra. Según Drewry, la falta de confianza en la industria ha mantenido los aumentos salariales casi en un punto muerto desde 2009, y desde el año pasado la cantidad de oficiales en busca de embarque ha ido aumentando.

Siguen estancados los salarios de los marinos a pesar de la recuperación del transporte

Si bien sigue habiendo un déficit general en el número de oficiales, este empezó a reducirse notablemente durante el

año pasado. El inestable estado financiero de la industria ha obligado a los empleadores a limitar los costos laborales a niveles asequibles. Drewry estima que las tasas globales salariales en promedio han aumentado alrededor del 1% entre 2016 y 2017, lo que confirma la tendencia de los últimos años. De hecho, tanto los salarios base de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) como los de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) han permanecido sin cambios en 2017.

Sin embargo, la gente de mar ha visto crecer sus ingresos debido al mejor cambio del dólar norteamericano, moneda en la que por lo general reciben sus salarios. Desde la caída de los precios del petróleo la demanda de oficiales en el sector offshore ha caído, convirtiéndose en un factor importante en la reducción de los costos salariales generales de la gente de mar, ha declarado Martin Dixon, director de investigación de Productos de Drewry y editor del informe. Si bien

algunos sectores, como el GNL, que requieren oficiales con experiencia en particular, seguirán registrando aumentos de salarios por encima de la media, esperamos que la presión a la baja sobre los costos de la tripulación prevalezca con aumentos de inflación por debajo de los previstos para los próximos cinco años, añadió.

Drewry calcula que el déficit de marinos disminuyó un 33 por ciento en el año 2016, hasta quedar en 13.700, cálculo basado en una evaluación de la flota mundial de buques que abarca todos los sectores, exceptuando buques que no son de carga, tales como remolcadores y buques de pasajeros, además de pequeños buques tanque y graneleros de menos de 10.000 TPM. Por el contrario, todas las categorías muestran continuamente un excedente de oferta. Sin embargo, se espera que la desaceleración del crecimiento de la flota y un suministro consistente de oficiales elimine la escasez de técnicos en los próximos cinco años con un pequeño superávit previsto para 2021, agregó Dixon, quien señaló que la oferta de oficiales experimentados para el servicio en buques especializados tales como los gaseros seguirán siendo ajustada.

Tras siete años en la presidencia de la APB, cree que es el mejor momento para dejar de ejercer el cargo



Sixte Cambra se despide de la comunidad portuaria de Barcelona

El pasado 14 de diciembre, con motivo de la celebración del tradicional cóctel navideño vespertino de la comunidad portuaria de Barcelona en la terminal de pasajeros de Costa Cruceros, fue el momento escogido por el presidente de la autoridad portuaria, Sixte Cambra, para anunciar oficialmente que, tras las elecciones catalanas del día 21 de diciembre, no continuará en el cargo. Se trata de una decisión personal que quiso desvincular de los resultados que puedan darse en la contienda electoral y que, por la mañana, había anunciado ante los miembros del consejo de administración.

Cambra es una persona comedida que, como empresario y administrador, sabe medir los tempos con elegancia. Se irá. Pero lo hará una vez se haya nombrado a un nuevo inquilino al frente de la instalación, sea después del 21 de diciembre o, en el caso que se convocaran nuevas elecciones (como parece que marcan los sondeos), de haber presidente de la

Generalitat, tras una “segunda vuelta”. No dejará al puerto de Barcelona en la estacada: “Seguiré ejerciendo el cargo con la misma ilusión y compromiso del primer día” hasta que el nuevo Govern nombre a su sustituto.

No dimite de su cargo como publicaron algunos insensatos. No está en su personalidad ni tampoco va con su porte de seriedad. Cree en la limitación de los mandatos y, tras siete años en la presidencia, piensa que es el mejor momento para dejar de ejercer un cargo que le ha acabado gustando (leer información relacionada).

Se irá, pero lo hará dejando una imagen de excelente gestor –económico y de profesionales- y con unos resultados, sobre todo en este 2017 que finaliza en apenas dos semanas, como nunca antes se habían visto en la capital catalana. En su breve discurso ante el sector portuario de ayer, Cambra agradeció a todos, trabajadores de la autoridad portuaria y comunidad empresarial y laboral, el trabajo colectivo que han realizado “en

un año complejo y triste” [se entiende que en lo político]. Y, en las semanas o meses que le queden en el cargo luchará por consolidar “una situación de altos niveles de actividad” para lograr llegar a un plan estratégico que algunos pensaban inasumible.

Dio Sixte Cambra tres pinceladas para acabar el año: se superaran de largo los 60 millones de toneladas (en 2016, con crecimiento por encima del 3%, no se llegaron a los 50 millones) siendo la mayor cifra de movimiento de mercancías en la historia de la instalación; se moverán más de 3 millones de contenedores, logrando también el record; y más de 4 millones de pasajeros, que tampoco antes se había conseguido. También hizo mención de los grandes avances de Port Vell, y del “orgullo del puerto”, la zona de actividades logísticas (ZAL), envidiada y modelo para muchos enclaves, tanto en España como a escala internacional.

Los presidentes de las asociaciones de la comunidad portuaria precedieron a

Cambra en los tradicionales discursos de valoración del año. Antonio Llobet, presidente del Colegio de Agentes de Aduana, dijo que “el año ha sido excelente” para el colectivo, con 750.000 despachos de exportación (el 5% más) y 350.000 DUAs de importación (+12%), además de estar integrados totalmente con el Código Aduanero de la Unión (CAU) y estar llevando a cabo la reevaluación de las empresas del OEA. Destacó también de 2017 la convocatoria, tras 14 años, de los exámenes de representantes aduaneros.

Jordi Trius, presidente de la Asociación de Agentes Consignatarios habló de las más de 9.000 escalas de buques de 2017, a pesar de la tendencia hacia el gigantismo del sector. No obstante también habló de un año complicado basado en tres aspectos fundamentales: el proceso de concentra-

ción empresarial imparable, que podría repercutir en precios y servicios; la incertidumbre respecto a los cambios en las alianzas marítimas y la acción de los lobbies; y la inestabilidad en el entorno por la estiba y por el complicado año en el aspecto político.

Le sucedió en la intervención Emili Sanz, presidente de la Asociación de Transitarios de Barcelona, con un discurso leído que, sin rechazar la crítica constructiva, supo esbozar la sonrisa de los asistentes. Anunció que para mediados del próximo año el puerto dispondrá de un nuevo escáner en servicio, largamente reclamado. Y, haciendo gala de un fino humor, pidió salud para el sector portuario; la conclusión del corredor del Mediterráneo y de los accesos terrestres a los puertos; y un

sueño para muchos –que sabe que no se va a dar-: que la autoridad portuaria tenga absoluta capacidad de gestión e independencia de Fomento a la hora de tomar decisiones empresariales sobre inversiones, siempre en beneficio de la colectividad.

Como es costumbre también, Xabier Vidal, presidente de la Asociación de Empresas Estibadoras tomó la última palabra para centrar su discurso en la situación de la estiba, estancada por los sucesivos gobiernos desde el año 1986.

nas de la comunidad portuaria. Por la mañana, se había celebrado el consejo de administración de la APB que, entre otros asuntos, informó de la renovación de la empresa Decal de su concesión en el muelle de la Energía durante los próximos 20 años (lleva en el puerto desde 1988), con una inversión prevista de 25 millones de euros en la mejora y ampliación de sus instalaciones.

También se informó de que se ampliará la concesión, hasta 2031, de la granelera Ergransa y a también a Sal Costa. En



“El Gobierno arregló ‘su’ problema este año dejando en la estacada a empresas y sindicatos” y, cuando parecía que la solución entre ambas partes se hallaría razonablemente rápido, la CNMC actúa a espaldas –nuevamente- del sector y vuelta a empezar “sin que desde Anesco [la patronal del sector a escala estatal], que creíamos que cumplíamos con todos los parámetros jurídicos, tuviéramos noticia previa de nuevas sanciones”. Se trata de un suma y sigue, según dio a entender un Vidal visiblemente enojado con la situación. De 2017 el presidente de las estibadoras reseñó las “cifras espectaculares” y “estamos bien encaminados para 2018” donde espera que se dé solución al transporte terrestre dentro del puerto.

Al cóctel acudieron unas 300 perso-

el caso de la primera, en el muelle de Contradique, donde invertirá 5,1 millones de euros en ampliar su terminal 8.000 metros cuadrados y en mejoras medioambientales y técnicas. La segunda ampliará su concesión hasta 2121 y prevé invertir en sus instalaciones cerca de 2,5 millones de euros.

Asimismo se ha presupuestado el dragado de varios muelles para recuperar los calados en varias zonas que han sufrido variaciones en los últimos años. Finalmente se hizo partícipe al consejo, que la autopista del mar entre Barcelona y Civitavecchia ha recibido por parte de la Comisión Europea la autorización para subvencionar la ruta, por valor de 4,3 millones, con el objetivo de reforzar y consolidar la línea que une ambos enclaves.

Se destinó un presupuesto inicial de 700.000 libras esterlinas al desarrollo del proyecto

La extraña historia del gran barco de hielo

Capitán Joan Cortada

Cuenta la leyenda que cierta tarde de 1942, en que Winston Churchill se encontraba tomando un baño caliente para relajarse de las tensiones de la Guerra Mundial en curso, el vicealmirante Lord Louis Mountbatten se presentó en la estancia y arrojó a la bañera un gran cubo de hielo de extraño color pardo diciendo: “Aquí le presento un material que va a cambiar el curso de la guerra”. El Premier y Mountbatten, en los minutos siguientes, contemplaron como el pedazo de hielo flotaba en el agua sin deshacerse.

Churchill era un hombre excepcional en muchos sentidos y, entre sus cualidades, destacaba el de tener una mente siempre abierta a cualquier innovación o proyecto, por osado que éste fuese, pero que pudiera resultar de utilidad a sus objetivos, que en aquel momento no eran otros que el de obtener la victoria sobre la Alemania de Hitler y el consiguiente esfuerzo de guerra.

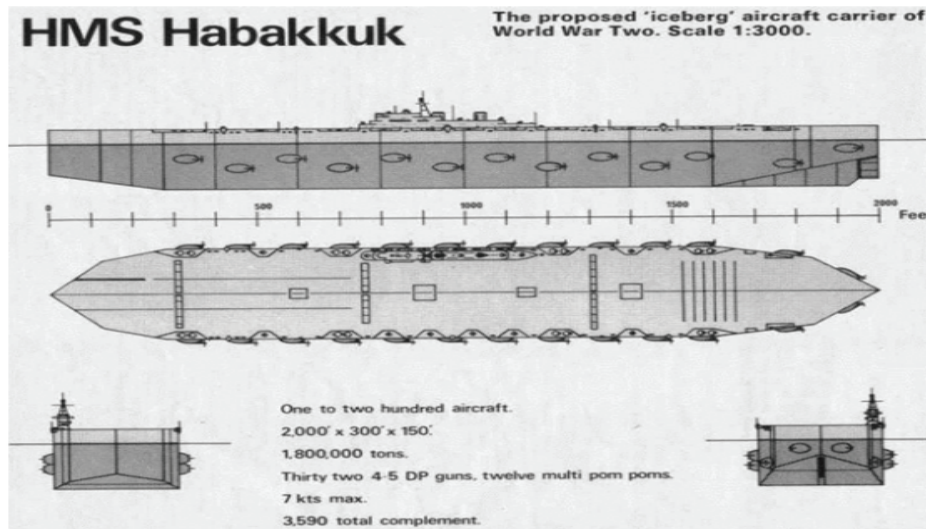
Para ésto último, era indispensable conjurar la amenaza de los submarinos alemanes sobre los incesantes convoyes marítimos entre América del Norte y la Gran Bretaña. La cobertura aérea, tanto la que tenía como base las propias Islas Británicas como la que podían ofrecer Canadá o Islandia, dejaba desprotegida una amplia zona del Atlántico Central, entre el sur de Groenlandia y Terranova. La construcción de nuevos portaaviones convencionales requería tiempo y grandes cantidades de acero. De ahí surgió la idea de construir un enorme portaaviones de hielo.

El autor intelectual del proyecto, que recibió el nombre clave de “Habbakuk”, era un tipo curioso, por no calificarle de excéntrico o incluso de estafalario. Se llamaba Geoffrey Nathaniel Pyke, un judío inglés que había ya destacado con anterioridad por otros inventos, en especial por un tipo de trineo motorizado que el ejército americano adquirió y perfeccionó bajo el nombre de vehículo M29. Un compatriota suyo, Lord Zuckerman

lo calificó de la forma siguiente: “No es un científico, pero tiene una imaginación viva e incontrolable, aparte de una lengua absolutamente desinhibida” Cualidad ésta última que a buen seguro no le debió ayudar mucho a ganar respetabilidad y amigos en la vida. A ello contribuía su apariencia externa, desgarrada en grado sumo: alto y muy delgado, con largas barbas desaliñadas, indicios de no

de eslora y 9 de manga en un recóndito lago canadiense. En un memorándum, Churchill enfatizó el aspecto económico de la construcción del portaaviones de hielo, al considerar que “El esquema sólo posible si conseguimos que la naturaleza haga la mayor parte del trabajo, usando como materia prima agua de mar y la baja temperatura”.

Resulta casi sobrecogedor imaginar



haberse duchado en días e indumentaria casi andrajosa.

El caso fue que Churchill y Mountbatten, quizás acuciados por la necesidad, depositaron un cierto margen de confianza en el proyecto de Pyke. En especial, merced al invento que éste les presento: la Pykrite (combinación de su propio apellido y del vocablo inglés —concrete— para designar al hormigón). ¿En qué consistía la Pikrita? Era algo tan simple como hielo compuesto de un 86% de agua y un 14% de pulpa de madera. El material resultante tenía una dureza similar o superior al del hormigón y además, esa era su gran cualidad, tardaba mucho más en fundirse que el hielo normal. Aquel era el tipo de material que Lord Mountbatten arrojó a la bañera del Primer Ministro.

Se destinó un presupuesto inicial de 700.000 libras esterlinas al desarrollo del proyecto. Por razones de climatología, buscando un lugar frío y discreto, se decidió construir un prototipo de 18 metros

siquiera las proporciones involucradas en aquella fantástica idea. Aparte de las colosales cifras antes mencionadas de eslora, manga y desplazamiento del futuro barco, cabe añadir que el grosor de las planchas de Pikrita que debían formar su casco era de... ¡13 metros! Para construir las, se confiaba en obtener 1.700.000 toneladas de dicho material durante un sólo invierno en el norte de Canadá, aprovechando las bajas temperaturas imperantes en la zona. Se precisarían, además, 300.000 toneladas de serrín o pulpa de madera, 25.000 toneladas de tableros de fibra aislante de recubrimiento interior, 35.000 toneladas de madera y 10.000 toneladas de acero. El coste de construcción del portaaviones se estimaba en 10.000.000 de libras.

Naturalmente, con tal espesor del casco, el barco resultaría casi inmune a impactos de torpedos o balas del cañón más potente, los cuales se estimaba producirían como mucho un simple “rasguño” de hasta 60 centímetros de profundidad

y 7 metros de diámetro, fácilmente reparable. En el interior de la nave, se debía montar una planta refrigeradora que, a través de una red capilar de conductos metálicos, mantuviese el casco a -16 grados centígrados. Para evitar el calor desprendido por una máquina propulsora convencional, el portaaviones navegaría mediante 26 motores externos situados a lo largo del casco, algo semejante a los motores de aviación que son suspendidos de las alas de una aeronave. Dichos motores le permitirían alcanzar la modesta velocidad de 7 nudos. La capacidad operativa era de un centenar de aviones de caza y otro tanto de bombarderos pero, como no parecía posible protegerlos en hangares bajo cubierta, resultaba necesario prever una considerable cobertura de artillería antiaérea frente a eventuales ataques de la aviación enemiga.

Desgraciadamente para Pyke, el coste de la construcción de su prototipo se disparó más de la cuenta, lo cual llevó a los británicos y canadienses a solicitar financiación adicional a Estados Unidos. El gobierno americano aceptó, con la condición que se prescindiese de Pyke, con el cual habían ya tenido enfrentamientos tiempo atrás, con relación al citado vehículo M29.

Por fin, en los últimos meses de 1943 o a principios de 1944, el fantástico proyecto Habbakuk fue abandonado y el prototipo construido se fue deshaciendo lentamente en su lago canadiense. Los aliados habían, entretanto, conseguido facilidades de Portugal para situar sus aviones en las Azores, lo cual permitía taponar en buena medida el "agujero" antes existente en la protección de sus convoyes atlánticos frente a los submarinos alemanes y, por otra parte, determinados aspectos técnicos de la construcción del colosal portaaviones de hielo (como su maniobrabilidad en alta mar: ¿que dimensiones debería tener un timón para gobernar semejante mole?) seguían envueltos en la incertidumbre. Su principal valedor, Lord Mountbatten, había sido trasladado al teatro de operaciones del Pacífico como Comandante Supremo Aliado en el Sudeste Asiático y Churchill se hallaba ahora enfrascado en el proyectado desembarco en Normandía.

Geoffrey Nathaniel Pyke se suicidó poco después del fin de la guerra.

La resolución se publicó en el BOE del pasado día 5 de septiembre



Los patrones profesionales de embarcaciones de recreo amplían competencias

El Real Decreto 973/2009, de 12 junio, que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, contenía una disposición adicional que daba paso a una aspiración de muchos capitanes de yate y satisfacía una necesidad del mercado de alquiler de embarcaciones de recreo: se creaba el título especial de patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER), rompiendo la barrera impermeable que hasta entonces separaba los títulos marítimos profesionales de las titulaciones de la náutica de recreo.

Desde la creación del PPER, la Dirección General de Marina Mercante ha ido regulando las condiciones y requisitos para su obtención y sus competencias y atribuciones.

A la vista de las dificultades que ponía la DGMM para el acceso al PPER, un grupo de capitanes de yate, pioneros en la obtención del título profesional, crearon la Asociación Nacional de Patrones Profesionales de Embarcaciones de Recreo, ANPPER, presidida por una persona activa y eficaz, José María Bertrán. La asociación ha venido actuando

en estos últimos años con insistencia para obtener mejores condiciones para el acceso al título profesional y más atribuciones.

El último logro ha sido la resolución de la DGMM, publicada en el BOE del 5 de septiembre de 2017, que además de fijar los requisitos y procedimiento para obtener el certificado correspondiente, amplía las competencias de los PPERs, cuyos poseedores podrán gobernar embarcaciones de recreo de bandera española matriculadas en las listas sexta o séptima, siempre que no lleven más de 12 personas a bordo incluida la tripulación, de eslora igual o inferior a 24 metros, en navegaciones de cabotaje y a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 150 millas paralela a la misma (Texto de la resolución en anexo).

Además, la resolución habilita a los PPERs para que puedan ejercer de instructores en las prácticas básicas de seguridad y de navegación para la obtención de las titulaciones de patrón para la navegación básica y patrón de embarcaciones de recreo.

El evento “ha supuesto un paso más para consolidar las relaciones entre tripulantes y trabajadores de tierra”

Éxito del encuentro de la Gente del Mar en Barcelona

Las 30ª Jornadas de la Gente del Mar, celebradas en Barcelona, se clausuraron con el torneo de fútbol sala que se disputó en el polideportivo del puerto entre los equipos provenientes de las tripulaciones y del personal de tierra. Junto con la jornada de coloquios celebrada el 7 de noviembre, el evento “ha supuesto un paso más para la consolidación de las relaciones entre tripulantes y trabajadores de tierra”, tal y como ha afirmado el presidente del Comité de Bienestar del puerto de Barcelona, Pedro Arellano.

Durante la primera jornada se presentó el vídeo “Experiencias a pie de buque”, que resume el encuentro entre tripulación y personal de tierra organizada por el comité de bienestar, que se desarrolló en la terminal Barcelona Europe South Terminal (BEST) el pasado 27 de octubre. “Este vídeo es el resultado de una jornada muy enriquecedora que nos permitió poner en común inquietudes, necesidades y ofrecimientos de ambas partes con el propósito de conseguir una operativa más eficiente y humana”, explica el jefe de desarrollo corporativo del puerto de Barcelona, Francesc Bonada.

La jornada también contó con un coloquio sobre “Cómo desarrollar las relaciones entre tripulantes y personal de tierra durante la operativa de carga y descarga del buque”, moderado por Bonada, y con la participación de Carlos Salleras, por parte de la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante; Miquel Casilari, de MSC, y Hugo Flaquer, de BEST.

La sesión finalizó con la mesa redonda “Diálogos en una sociedad plural” sobre convivencia y contexto cultural e interreligioso, moderada por Ricard Rodríguez Martos, director del centro Stella Maris del Apostolado del Mar de



Barcelona. De la mano del profesor del Instituto Superior de Ciencias Religiosas Antoni Matabosch; el representante de la comunidad israelita de Barcelona, Jorge Burdman; el presidente de la asociación Luz del Norte, Ahmed Benallal; los pescadores Liazid Roubi y Abid Aberkan; y el marino Mohamed el Saher, la conversación permitió profundizar en las buenas prácticas para construir relaciones exitosas.

El comité de bienestar del puerto de Barcelona vela para que los tripulantes de los barcos que atracan en la ciudad encuentren unos servicios adecuados y que den respuesta a sus necesidades, siendo el instrumento que implementa el compromiso del Estado con el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre Trabajo Marítimo, del año 2006.

Toda la comunidad portuaria está interpelada en esta respuesta, si bien el ente encargado de dar la asistencia más directa es el centro Stella Maris, que abrió sus puertas en 1927, donde traba-

jan actualmente 42 voluntarios. El año pasado la organización Stella Maris visitó más de 2.000 buques (mercantes y cruceros) y recibió el premio Seafarers Centre of the Year 2016, el máximo galardón que se otorga a un centro de marineros en el mundo.

En las reuniones periódicas del comité se tratan desde temas operativos, para llegar a ofrecer los servicios necesarios a las tripulaciones, como de desarrollo de actividades que favorezcan el conocimiento mutuo entre los profesionales del mar y los de tierra.

El comité está formado por el puerto de Barcelona, que tiene la presidencia permanente; el Instituto Social de la Marina; la Capitanía Marítima de Barcelona; la Asociación de Consignatarios de Barcelona; la Corporación de Prácticos de Barcelona; la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante; la Sociedad de Jefes y Oficiales de Máquinas; Remolcadores de Barcelona; la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF); y Stella Maris, que tiene la secretaría permanente.

La primera norma que regula el practica se encuentra en las Ordenanzas de la universidad de Bilbao

Sea Traffic Management y la comunidad marítima y del transporte inteligente

Sergio Velásquez

El pasado reciente de la navegación marítima se ha centrado en las habilidades de los oficiales de puente y de máquinas a bordo de los buques. Durante los últimos años del siglo pasado y la primera década del siglo XXI, las maniobras, seguridad y protección de los buques han evolucionado de manera que diferentes equipos y sistemas se han diseñado para mejorar el desempeño de las tripulaciones, ayudar y contribuir a las propias tareas de una navegación segura y eficiente.

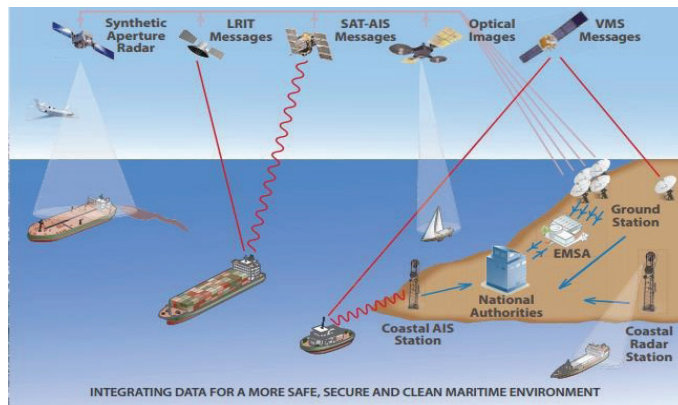
El Radar, ARPA, GPS, AIS, ECDIS, las comunicaciones VHF y satélite han representado una evolución en las tareas de vigilancia y ayuda en la toma de decisiones durante las diferentes etapas de la navegación. Las mejoras en seguridad y la reducción de accidentes marítimos son una buena señal sobre la sinergia entre la interacción hombre-máquina. De esta manera, los cuatro principales problemas en la navegación que los marinos deben resolver durante la navegación marítima:

- Establecer la posición (en términos de latitud y longitud),
- Establecer el rumbo (con referencia al Norte geográfico),
- Establecer el tiempo, la velocidad y la distancia durante el viaje y
- Conocer la hidrografía, la meteorología y el estado del mar durante su navegación,

Ahora se simplifican con funciones básicas que se resuelven presionando algunos botones o analizando indicaciones e instrucciones que se despliegan en pantallas de ordenador. Tanto en tierra como en mar, los buques y los centros de control y de coordinación de tráfico marítimo, disponen de equipos similares que gestionan y transmiten la información

bajo protocolos y datos estandarizados, siguiendo las normativas de la OMI, el Comité Electrotécnico Internacional, la Organización Hidrográfica Internacional, o la IALA, entre otros.

Los fabricantes de estos equipos y sistemas garantizan esta interconectividad, pero restringen otras funcionalidades que les impide ser completamente compatibles en determinadas situaciones.



El trabajo del oficial de guardia está cambiando constantemente con sistemas de puente integrado. A los oficiales se les asigna tareas adicionales para llevar a cabo (por ejemplo, las comunicaciones) mientras que algunas de las operaciones más antiguas (como la de corrección de cartas) han cambiado convirtiéndose en prácticamente obsoletas. Las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) están aquí para avanzar y seguir adelante, más allá de los puentes integrados. La Internet de las Cosas (IoT), la tecnología de comunicación 5G y el gran análisis de datos (big data), se han convertido en tendencias de gran alcance en el ámbito marítimo y del transporte, para mejorar la seguridad reduciendo el número de accidentes, reducir el consumo de combustible, minimizar los daños medioambientales y optimizar las rutas y las escalas portuarias.

La navegación electrónica promovida

por la OMI y la iniciativa e-maritime de la UE impulsada por la Comisión Europea, se han convertido en los vehículos que permiten pensar en soluciones más globales que están implicadas en el transporte marítimo, las operaciones portuarias y la logística.

Como resultado de todo lo anterior, el proyecto de gestión del tráfico marítimo (STM), continuación de los anteriores proyectos Monalisa y Monalisa 2.0, es uno de los proyectos más ambiciosos y amplios para implementar la gestión electrónica y digital de la cadena global de transporte. Las autopistas del mar es el proyecto emblemático de Europa que arroja a estas acciones y requiere de instrumentos como STM para crear un espacio marítimo común, similar al programa de gestión del tráfico aéreo Sesar.

STM está dirigido por la Administración Marítima Sueca y está compuesto por 13 Estados miembros de la UE, más de 51 empresas y organizaciones, academias públicas y privadas y financiado por la Comisión Europea a través del presupuesto de la convocatoria CEF Transport (Connecting Europe Facility) aprobado por la Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes (INEA).

El proyecto se ha dividido en cuatro pilares clave:

- Los servicios de gestión de los viajes prestarán apoyo a buques individuales tanto en el proceso de planificación como durante el viaje, incluyendo la planificación de rutas y su intercambio y los servicios de optimización de rutas.
- Los servicios de gestión de flujo apoyarán tanto a las organizaciones terrestres como a los buques para optimizar el flujo del tráfico marítimo en general en áreas de tráfico denso y áreas con dificultades para la navegación particulares.
- Los servicios de toma de decisiones colaborativas en puerto (Port CDM) aumentarán la eficiencia en la solicitud de escalas en puerto para todos los interesados, a través de un mejor intercambio de información, conocimiento de la situación, procesos optimizados y toma de

>> Sigue en página 14

>> *Viene de página 13*

decisiones colaborativas durante dichas escalas.

- SeaSWIM (Administración de información de todo el sistema) facilitará el uso compartido de datos utilizando un entorno y una estructura de información comunes (por ejemplo, la nube marítima). Esto garantiza la interoperabilidad de STM y otros servicios.

Los aspectos críticos a resolver en la obtención de un entorno común de información y comunicaciones en el ámbito marítimo, han sido la estandarización de sistemas, formatos de datos y los protocolos de intercambio de la información. Diferentes proveedores de sistemas con sus propias tecnologías suministran al sector marítimo de la tecnología exigida mediante los convenios internacionales. Esta limitación se ha superado con éxito entre cuatro principales proveedores de Ecdis, Transas, Wärtsilä, SAM Electronics y Adveto, que proporcionan los primeros sistemas a bordo de los buques, compatibles con la gestión del tráfico marítimo. Los servicios suministrados por estos sistemas incluyen optimización de rutas, monitorización, sincronización de escalas, intercambio de rutas entre buques, operaciones de búsqueda y rescate (SAR) y muchas más.

Otra cuestión crítica ha sido la participación de las compañías navieras y una importante muestra de buques. Los socios del proyecto han logrado involucrar a 300 embarcaciones para instalar el sistema STM y cinco centros de gestión de tráfico de buques (VTS) en Suecia, Noruega, España e Italia.

La participación es gratuita y ofrece el potencial de mantenerse a la vanguardia de la competencia de estos fabricantes e influir en el futuro de la navegación y la gestión inteligente del transporte. Los servicios ofrecidos son: optimización de rutas, servicios de monitorización, servicios optimizados de solicitud de escala, e intercambio de rutas entre buques. Todos ellos aumentarán la seguridad, la eficiencia y reducirán el impacto medioambiental, como se ha demostrado en las fases iniciales con los proyectos Monalisa.

El Servicios de Tráfico de Embarcaciones (VTS) de Tarifa es uno de los primeros centros costeros actualizados con el proyecto para que sea totalmente compa-

tible con la Gestión del Tráfico Marítimo (STM). Está listo para enviar y recibir planes de viaje y añadir valor en los procedimientos con los buques compatibles con STM.

El estrecho de Gibraltar es uno de los pasajes más concurridos del mundo con 70.000 buques cada año, aproximadamente el doble que en el muy ocupado estrecho de Öresund entre Dinamarca y Suecia. La Agencia Española Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, gestiona el centro VTS de Tarifa, que es responsable del tráfico hacia el Oeste en la parte Norte del estrecho. Marruecos es responsable del tráfico en dirección Este. El centro de rescate de Tarifa es responsable de las tareas de Búsqueda y Rescate (SAR) en toda la zona, y está ubicado en el mismo lugar que el VTS.

Durante este verano, el número de operaciones SAR ha aumentado debido al incremento del número de refugiados procedentes del Norte de África. Tarifa maneja alrededor de 500 alarmas SAR por año.

A finales de junio de 2017, Kongsberg Norcontrol instaló una nueva consola de operación VTS con funcionalidad STM en dicho centro. Las actualizaciones de control remoto de Noruega aseguran que el sistema siempre tenga la última versión. La sección STM del centro funcionará en horario de oficina hasta 2018. Apoyará a buques dotados con el sistema STM en el Mediterráneo. El Centro Costero de Tarifa (Shore Center como se define dentro del proyecto), recibirá las rutas de todos los barcos equipados con STM que pasen por las aguas del Mediterráneo y podrá prestar los siguientes servicios:

- Sugerir cambios en un plan de viaje
- Crear un nuevo plan de viaje; nombre, horario, waypoints, hora estimada de llegada
- Revisar y aprobar los planes de viaje

Con los buques, centros y sistemas de tierra definidos, la pregunta ahora es cómo ponerlo todo en el tablero de juego STM. La nube marítima aparece como una necesidad y también se ha considerado como pilar estratégico dentro del proyecto. Un intercambio seguro de información, que protege la propiedad de esta, garantiza que sólo las personas y sistemas autorizados reciban la información suministrada y es crucial para la aceptación

por parte de los proveedores y los usuarios del servicio y por lo tanto garantizará el éxito de STM.

La infraestructura de servicios marítimos que se desarrolla dentro del proyecto de validación STM debe permitir la visualización de los servicios disponibles en la zona de influencia, así como el intercambio seguro de información basado en los principios del concepto SeaSWIM (sistema amplio de gestión de la información marítima).

La relación entre los diferentes actores de la cadena de transporte se reúne en la instalación portuaria. Los puertos son un elemento crucial dentro del proyecto STM y desempeñan un papel importante para definir servicios para todos los actores del transporte y del comercio internacional.

El concepto PortCDM (Port Collaborative Decision Making - Apoyo Colaborativo a la Toma de Decisiones en el Puerto) implementa procesos y procedimientos, así como la infraestructura técnica para las partes interesadas en un puerto determinado, utilizando enfoques sincronizados y tiempos de respuesta rápidos para los buques visitantes mediante una comunicación estandarizada, segura y en tiempo real.

La información sobre las acciones futuras previstas, así como la información sobre las acciones completadas compartidas por los actores implicados en las solicitudes de escala, es la base para una mejor coordinación entre ellos, lo que resulta en operaciones eficientes y en el momento preciso (just-in-time). El intercambio de datos entre los diversos actores involucrados en una solicitud de escala, mejora su conocimiento y planificación de la situación. Coordinados por la Fundación Valenciaport, 13 puertos europeos forman parte de este pilar STM.

Por último, la competencia y formación en los diferentes servicios de STM es una cuestión realmente crítica que hay que resolver. El proyecto STM ha incluido un pilar ambicioso que consiste en la simulación de los diferentes servicios definidos en el proyecto. Las soluciones han sido las de crear una red de simuladores marítimos. El nombre adoptado es la red europea de simuladores marítimos (EMSN, de su nombre en inglés)

e involucra a los principales proveedores de simuladores de todo el mundo, Transas, Kongsberg y Rheinmetall.

El alcance y propósito de las simulaciones de la red europea de simuladores marítimos están diseñados para reflejar el concepto STM en todas sus componentes, para validar y evaluar los servicios propuestos y para dar paso a varias hipótesis y para la evaluación formal de la seguridad (FSA), como concepto desarrollado por otras actividades dentro del proyecto.

Una vez implementados, los escenarios de simulación deben ser probados y evaluados en términos del funcionamiento técnico de la EMSN incluyendo su registro de datos y si los escenarios son adecuados para proporcionar datos para el análisis de las hipótesis de STM.

El principal desafío en esta parte del proyecto ha sido conseguir suficientes participantes con las competencias necesarias, para participar como voluntarios y demostrar mediante las diferentes pruebas, como serán los nuevos procedimientos de navegación basados en STM desde el puente y que impactarán directamente en los oficiales, los pilotos y los estudiantes que se verán implicados en este gran proyecto con el objetivo de cambiar el futuro del transporte marítimo.

El desafío de conectar alrededor de 11 centros de simulación con los simuladores de diferentes fabricantes, ha sido un éxito obtenido desde el proyecto Monalisa 2.0. Hoy en día, el proyecto está ejecutando diferentes servicios definidos por el proyecto STM y ha sido posible conectar puentes simulados en Suecia, España, Alemania, Italia y Reino Unido en los que los oficiales navegan y enfrentan situaciones reales en pasajes como el Báltico y el Canal de la Mancha.

El futuro de la navegación pasa ahora mismo por el despliegue de la red 5G y las comunicaciones vía satélite con mayores anchos de banda, la sincronización de puertos, buques y los centros costeros para el intercambio de información y que son ahora mismo una realidad. STM está proporcionando a la OMI ya la Comisión Europea argumentos para decidir sobre la mejor solución para hacer frente a las iniciativas de e-navegación / e-marítima ante la inminente digitalización del mar, del transporte y de los negocios.

Durante la 37ª Asamblea celebrada en Rotterdam

Wista Internacional elige a sus nuevas presidenta y secretaria general



La Asociación Internacional de Mujeres de Transporte Marítimo y Comercio Internacional (Wista, en sus siglas en inglés) eligió a Despina Panayiotou, directora general de Tototheo Maritime, como presidenta internacional y a Diane Edwards, directora general de People, Systems and Technology en Ports of Auckland como secretaria general en su 37ª asamblea general celebrada en Rotterdam.

Despina Panayiotou es la directora general de Tototheo Maritime, una empresa líder en tecnología marítima y habilitación de comunicaciones vía satélite. Ha sido miembro del comité ejecutivo de WISTA Internacional como secretaria durante los últimos dos años y es la presidenta fundadora de Wista Chipre. Panayiotou está también al frente de la Cámara Marítima de Chipre.

Para la nueva presidenta, “Es un honor asumir el papel de presidenta de Wista, apoyando y sirviendo a una asociación en cuyo potencial creo. Wista tiene un papel importante en la industria

del transporte marítimo y nos debemos mantener fieles a los valores e identidades que hacen de nosotras lo que somos. Asumo este papel de manos de Karin Orsel, que ha logrado mucho en su mandato, tanto en el crecimiento de nuestra asociación como en darle un mayor valor”.

Por su parte, Diane Edwards es la directora general People, Systems and Technology en Ports of Auckland. Lleva trabajando en el puerto desde 2011 después de haber ejercido anteriormente como consultora en el Ministerio de Transporte de Nueva Zelanda y desempeñado funciones en P&O Nedlloyd y Maersk Nueva Zelanda. Edwards ha tenido una carrera profesional muy completa que incluye enseñanza, banca, contabilidad, informática, gestión del cambio de formación y recursos humanos. En sus seis años con Ports of Auckland Limited ha ayudado a revitalizar el puerto a través de la innovación tecnológica y la construcción de coaliciones con los trabajadores portuarios.

El 10% de las operaciones de rescate son realizadas por buques mercantes



Migración en el Mediterráneo: un reto humanitario constante para el sector marítimo

El Mediterráneo sigue cobrándose muchas vidas a pesar de los esfuerzos de los Gobiernos y los servicios de rescate navales, a menudo apoyados por buques mercantes, para responder al reto humanitario de la migración masiva. La Organización Marítima Internacional (OMI) celebró esta semana una reunión de trabajo para buscar nuevos enfoques y desplegar dispositivos más eficaces para evitar la muerte de los migrantes.

En lo que va de año, casi 150.000 personas han entrado en Europa por mar y más de 2.800 han perdido la vida en el intento. Si bien el número de muertos ha registrado una reducción en términos absolutos, la OMI ha mostrado su preocupación por el aumento de la proporción entre los fallecimientos y los intentos de viaje, lo que demuestra que las rutas marítimas son cada vez más peligrosas para los migrantes y los refugiados que intentan cruzar el Mediterráneo.

El encuentro, al que también asistieron representantes de las principales agen-

cias de Naciones Unidas, del sector marítimo y de la fuerza naval europea, puso especial énfasis en el papel de los buques mercantes en las tareas de rescate. Aunque no es su cometido principal, muchos barcos cumplen con la larga tradición y obligación legal de socorrer a cualquier embarcación en apuros.

Según el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo (MRCC, en sus siglas en inglés) de Roma, el 10% de las operaciones de rescate son realizadas por buques mercantes. Hasta octubre los barcos comerciales han participado en 101 rescates y el año pasado intervinieron en otros 112. Esta situación plantea serios retos porque una operación de estas características es muy angustiosa no solo para los rescatados, sino para los miembros de la tripulación, que no tienen formación específica.

Asimismo, un buque mercante no es un lugar adecuado para transportar a un gran número de supervivientes, ya que no dispone ni del espacio ni de las instalaciones necesarias para proporcionarles los cuidados que necesitan. En los dos

últimos años ha habido casos realmente dramáticos. En octubre de 2016, un petrolero con carga completa y una tripulación de 21 miembros rescató a más de 1.500 personas.

En la reunión también se puso de manifiesto que los sistemas establecidos en virtud de los convenios internacionales para la seguridad de la vida humana en el mar (Solás) y sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR) no están preparados ni previstos para responder a una migración masiva. “Si bien los Gobiernos y el sector de la marina mercante continuarán efectuando operaciones de salvamento; se deben elaborar vías alternativas para la migración, seguras y legales, entre ellas, la migración segura y organizada por mar, de ser necesario”, dijo el secretario general de la OMI Kitack Lim.

Las conclusiones del encuentro se enviarán al Pacto Mundial para la Migración, un proceso dirigido por los Estados Miembros de las Naciones Unidas y que debería culminar en una conferencia intergubernamental a lo largo de 2018.