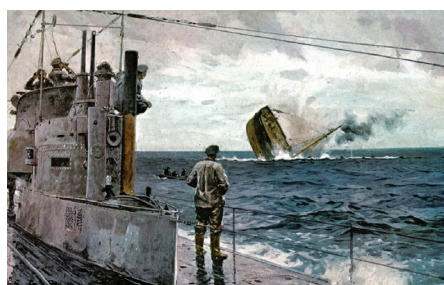




NOTICIAS DE PORTADA

El recuerdo del pasado, para dignificar el presente

“Si no hay conciencia suficiente para asumir el legado de quienes nos han precedido no la habrá para encarar sabiamente el futuro”, escribió Concepción Arenal, según recoge Anna Caballé en la espléndida biografía de la pensadora gallega. Los marinos hemos olvidado con demasiada frecuencia el mandato de recordar la Historia para dignificar y mejorar el presente. Nunca nadie había rendido homenaje a los 300 marinos españoles fallecidos a bordo de buques mercantes durante la



Gran Guerra (1914-1918), cañoneados o torpedeados por los temidos U-boat alemanes. > *Continúa en págs. 3 y 4*

La Asociación Catalana de Capitanes se reúne con la Cofradía de Pescadores de Barcelona > *Página 2*

OTRAS NOTICIAS

- ¿Fin del negocio marítimo? ¿Se impone el negocio financiero? > *Página 5*
- El capitán Barkala, presidente del puerto de Bilbao > *Página 5*
- La formación es clave para afrontar los retos de futuro > *Página 6*
- Benito Núñez, director general de Marina Mercante > *Página 6*
- Ciberataque en el puerto de Barcelona > *Página 7*
- UGT y Anave piden actualizar el registro especial de Canarias > *Página 7*
- Un activista por la paz y la cooperación internacional, director de Sasemar > *Páginas 8 y 9*
- La Organización Marítima Internacional celebró el Día Marítimo Mundial > *Página 10*
- Los prácticos de Ceuta salvaron la varada del ‘Sam Lion’ > *Página 10*
- El sector marítimo se adentra en la próxima revolución tecnológica: el ‘blockchain’ > *Página 11*
- La vergüenza de los buques rusos abandonados en los puertos de Ceuta y Avilés > *Página 12*
- Japón lanza un proyecto piloto para poner en marcha el buque automático > *Página 12*

EDITORIAL



Agustín Montori
Presidente de la ACCMM

Queridos colegas,
Un otoño de diversas e impactantes vicisitudes llega a nosotros, en un tiempo histórico cuya aceleración no nos deja casi respirar después de afrontar una situación y encarar la siguiente.

Varios asuntos reclaman nuestra atención con el mayor interés. El de mayor difusión en el ámbito marítimo se refiere a la norma de la IMO acerca de la disminución de azufre en los combustibles marinos. El contenido de SO₂ en los combustibles debe de ser inferior al 0,5 pct en todo el mundo a partir d 1 de enero de 2020; pero es que en las áreas ECA (Emission Control Areas) de Europa, EEUU, Australia, Canadá y partes de China, deberá de ser 0,1 pct. Todo ello significa un giro brutal en la situación de los costes de los combustibles que va a empezar a afectar al tráfico marítimo ya en 2019 con la adecuación de los sistemas de propulsión y fabricación de nuevos combustibles, y los aumentos que eso supondrá en los fletes.

La digitalización que avanza a toda velocidad en nuestro mundo y que exige FORMACIÓN y entrenamiento en los nuevos sistemas. Tanto desde la ACCMM, como en un ámbito más universal como es CESMA, no paramos de insistir ante las Administraciones y entidades formativas de la necesidad de contar con los modelos de simulación como una parte de práctica efectiva, y en la UE que se acepten las prácticas de un país en otro. El 40 pct de la flota mundial está en manos de empresas de matriz europea y trabajan en la flota mundial 4,8 millones > *Continúa en págs. 2*

de personas. Somos un renglón cualificadísimo de la economía mundial.

En noviembre celebramos un homenaje a los marinos víctimas de la I Guerra Mundial. Leeréis en otra parte el desarrollo de este acto, organizado con ilusión y dedicación por la Junta actual de la ACCMM.

Y quiero referirme a un asunto de inte-

rés. La UE, va a ampliar los poderes de la Agencia Europea de Fronteras y Guardia Costera, dotándola de "medios" y 10.000 nuevos agentes, para operar en las fronteras de la UE, fundamentalmente con los países del sur Mediterráneo. Estad atentos, nosotros lo estaremos también para informar de las oportunidades que se generen.

Y no quiero terminar sin recordaros que el año próximo se celebra el quinto centenario del inicio de la expedición de Magallanes y Elcano (agosto de 1519), que significó la primera circunnavegación del globo, culminada por el excepcional marino que fue Juan Sebastián Elcano, natural de Guetaria y que nuestros colegas de Vizcaya celebrarán por todo lo alto.

ACTOS ORGANIZADOS POR LA ACCMM

La Asociación Catalana de Capitanes se reúne con la Cofradía de Pescadores de Barcelona

La Cofradía de Pescadores de Barcelona y la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante celebraron el pasado mes de junio, una reunión conjunta en las aulas de informática y simulación de la Facultad de Náutica de Barcelona (UPC), durante la cual se consideraron, de forma común, las cuestiones relativas a la maniobra de entrada y salida de pesqueros y buques mercantes por las bocanas Norte y Sur del puerto de Barcelona, y los problemas que, en cuanto a seguridad de las embarcaciones, plantean estas maniobras.

Los presentes estuvieron de acuerdo en que los principales problemas de seguridad se producen en la zona de la bocana Sur y, sobre todo, en el entorno del canal de entrada y salida en las cercanías de la boya de recalada.

El capitán Joan Borrell, práctico de Barcelona, realizó una exposición detallada, acompañada de diversas

visualizaciones de las dificultades que, para los buques mercantes de grandes

en cubierta, suponen los pesqueros que navegan en las zonas ciegas de su proa y de su popa y que pueden ocasionar situaciones de peligro.

Estas y otras, como el caso de los buques mercantes que desde el exterior se dirigen a la boya de recalada, no respetan en ocasiones a los buques pesqueros que están faenando en dicha zona y, por ello, tienen dificultades de maniobra. Todo ello fue acompañado por una clara exposición en el simulador de la FNB.

La sesión finalizó con satisfacción por ambas partes y quedó evidenciada la relevancia e importancia de realizar este tipo de encuentros con frecuencia.



esloras y particularmente los portacontenedores que llevan tres y cuatro estibas

El acto se organizó en el Museu Marítim de Barcelona, con gran éxito de asistencia

La ACCMM rinde homenaje a los marinos víctimas de la I Guerra Mundial

Redacción

> Viene de Portada

Nuestros predecesores fueron víctimas inocentes de una guerra (una carnicería más bien), en la que no pidieron participar. Ellos se ganaban la vida como tripulantes de buques civiles abandonados en un país neutral.

La Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante ha contribuido con el homenaje a recuperar (no a destruir, como le gusta al Ayuntamiento de la ciudad) la memoria histórica relacionada con la mar. Los habitantes y los visitantes de la ciudad de Barcelona que decidan visitar el majestuoso recinto de las Atarazanas ("les Drassanes"), podrán leer la lápida dedicada a recordar a nuestros colegas fallecidos inocentemente, inútilmente, durante la I Guerra Mundial.



los marinos españoles fallecidos, víctimas de la contienda.

El acto se inició con el embarque en el también centenario pailebote SANTA EULÀLIA, donde se realizó una ofrenda floral y un breve recordatorio a los cerca de 300 marinos fallecidos en una guerra donde España, recordemos, era país neutral. Seguidamente, los asistentes al

Sin embargo, como analizó el propio capitán Cortada y el doctor en historia contemporánea Enric Garcia, responsable de área de conocimiento del propio museo, cabe analizar el importante valor de la flota mercante española durante los cuatro años de guerra, como transmisores del comercio internacional y donde España, gracias a sus recursos naturales,

tuvo un papel, si no fundamental, sí significativo.

La I Guerra Mundial, según explican los especialistas, fue fundamentalmente una movilización en tierra, donde se contabilizaron por millones los fallecidos en las diferentes batallas. Sin embargo, el mar, poco recordado por muchos historiadores, forma parte esencial. García señaló, en este contexto, que fue el control del mar lo que delimitó que las fuerzas aliadas se hicieran con la victoria final, al bloquear las flotas británica y francesa la llegada de suministros por el mar del Norte a los puertos alemanes, con el objetivo de asfixiar su comercio.

En este sentido, no fue una guerra entre flotas (salvo excepciones como la batalla marítima de Jutlandia, por ejemplo), ni tampoco entre Reino Unido y Alemania: la I Guerra Mundial se libró contra el comercio y, en este sentido, es donde fallecieron los marinos españoles.

El frente alemán, dotado de submarinos (sumergibles) de guerra, se trasladó al Cantábrico y al Mediterráneo para intentar controlar el contrabando e intercambio comercial de víveres con dirección a las potencias aliadas.

España perdió en los cuatro años de

>> Sigue en página 4

Crónica de la Jornada

Este pasado domingo, día 11 de noviembre, se cumplía el centenario del fin de la Gran Guerra, que se había iniciado, tristemente, cuatro años antes. Son muchos los actos que en esas fechas se vieron en diarios, televisiones... Sin embargo, los pequeños homenajes son –quizá– tan o más sentidos que los más institucionales. En este sentido, la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante, en colaboración con el Museu Marítim de Barcelona, rindió un sentido respeto a

acto tuvieron la ocasión de descubrir una placa conmemorativa (en las imágenes) de este centenario que el Museu Marítim ha ubicado el Portal de Santa Madrona, única puerta de la antigua ciudad amurallada que aún resiste el paso de los siglos, y un enclave particularmente mágico.

El acto central fue la ponencia a cargo del capitán Joan Cortada, comisionado de la asociación para este evento y vocal de su junta directiva, que realizó un exhaustivo repaso a lo que significó la Gran Guerra un siglo atrás. España, como neutral en la contienda, carecía de intereses para defender y, además, su ejército y su armada contaban con pocos efectivos y mal preparados, después de los hechos bélicos de finales del siglo XIX.

> *Viene de Página 3*

la contienda el 20% de su flota mercante, cuando –fundamentalmente– la flota germano-austríaca bombardeaban y hundían a los buques españoles sin posibilidad, siquiera de poner a salvo a sus tripulaciones. Sin posibilidad de tener datos fidedignos, el estudio de Enric Garcia habla de entre 83 y 97 buques españoles hundidos en esa época, la mayoría por parte de los combatientes de la denominada Triple Alianza, salvo la excepción de un carguero vasco, hundido por error por la flota inglesa.

Así, pese a la simpatía de buena parte de la aristocracia de la época, los mandos militares o ciertos comerciantes de alto nivel españoles... por Alemania y la declaración de neutralidad en el conflicto bélico, su ejército liquidaba sin piedad a los barcos españoles, sesgando la vida de sus marinos.

En 1914, la marina mercante española la componían unas 30.000 personas, principalmente hombres. Los 300 marinos fallecidos en estos cuatro años que duró la guerra, aunque puedan parecer pocos, han sido, hasta ahora, civiles olvidados por el gran público y, sin duda, un homenaje como el de ayer sirve, al menos, para hacer memoria.

El acto que fue clausurado por el subdirector general de Marina Mercante, José Luis García Lena. Posteriormente, los asistentes pudieron disfrutar de un refrigerio en los jardines del museo.



¿Fin del negocio marítimo? ¿Se impone el negocio financiero?

En realidad este titular es un punto exagerado, por cuanto el negocio marítimo es amplio y se refiere a unos cuantos tipos de transporte: graneles sólidos, líquidos, químicos, crudo, pasaje y contenedores. Resulta ciertamente una obviedad afirmar que el transporte de mercancías en contenedores, con su crecimiento exponencial, se ha convertido en la estrella del transporte marítimo por su dimensión mediática y financiera.

Han sido las fusiones, adquisiciones, concentraciones, fallidos, etc. de las navieras de portacontenedores las que han llamado poderosamente la atención de los medios en los últimos años. No así los diversos cambios habidos en el transporte de graneles sólidos y crudos o hidrocarburos refinados, que si bien conocen grandes operaciones financieras, no parecen tan sujetos a la política bancaria.

En fin, la cosa está en que parece que se avecinan más adquisiciones y/o incorporaciones en el mundo del naviero/operador/armador de contenedores. En el mercado están las voces y los rumores, algunos aparentemente descabellados.



Queremos, por el contrario, hacernos una pregunta: ¿cómo es posible, con el grado de endeudamiento que tienen las majors (Maersk, MSC; Hapag, CMA-CGM...), que alguna de ellas vaya a tomar una mayor participación en otra?

Salvo, naturalmente, el caso digamos atípico de Cosco, que es una empresa de capitalismo estatal, que recuerda, en cierto modo, los tiempos de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante (ENE, creada en 1942 por el ministro de la autarquía Juan Antonio Suances, ami-

go ferrolano del caudillo Franco). Cuando se acababa el dinero de un armario, se abría otro (el INI tenía buena mano). Hoy, en Cosco es el poderoso Gobierno chino el accionista mayoritario y puede hacer y deshacer.

Pero volvamos al inicio. ¿Es posible que la banca occidental financie alguna operación de fusión/adquisición, habida cuenta del grado de endeudamiento que tienen las majors? ¿Cómo afectará esto a capitanes y tripulaciones?

Apasionante mundo el que vivimos...

Sustituyó en el cargo a Asier Atutxa durante el pasado mes de julio

El capitán Barkala, presidente del puerto de Bilbao

El capitán de la marina mercante y exteniente de alcalde del Ayuntamiento de Bilbao y nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala, inició en julio su andadura al frente del ente público en sustitución de Asier Atutxa, que se despidió después de presentar el balance semestral del enclave vizcaíno. Barkala asume el reto de continuar con el buen trabajo de su predecesor, que deja un puerto saneado y con una tendencia alcista en los tráfic.

Hasta junio, Bilbao ha movido 17,6 millones de toneladas, lo que supone un 11% más que en el mismo semestre del año pasado y representa el mayor crecimiento en términos porcentuales desde 2006, signo de que el puerto ha recuperado ya los tráficos anteriores a la crisis económica y ha consolidado su actividad en todos los tipos de mercancías.

El nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, además de capitán de la Marina Mercante, ha sido primer teniente de alcalde y concejal de Obras, Servicios, Rehabilitación Urbana y Es-



pacio Público del Ayuntamiento de Bilbao con el PNV. Tras faenar en buques de gran tonelaje entre 1974 y 1987 y alcanzar el cargo de capitán, abandonó el mar y se pasó al mundo de la empresa, ya que cuenta con vario másters sobre economía aplicada.

Es deber de los armadores el contar con centros para facilitar la transición al mundo digital

La formación es clave para afrontar los retos de futuro

Capt. Agustín Montori

La marina mercante mundial ha contribuido, durante siglos, como elemento básico del comercio mundial, al progreso de la humanidad. Los buques han llevado mercancías; pero también ideas y han puesto en contacto a unas sociedades con otras intercambiando con sus viajes las culturas diferentes y contribuyendo en manera destacada al bienestar de la Humanidad.

Hoy son muchos los retos a los que se enfrenta y que tanto sus gestores como sus técnicos deben de abordar para seguir desempeñando este papel primordial en el desarrollo humano.

Las emisiones de gases y partículas contaminantes que dañan al medioambiente y cuya reducción está en la agenda de todos o casi todos los Gobiernos.

Nuevos combustibles, nuevos equipos de propulsión, nuevo diseño de buques más eficientes.

La contaminación del medio marino como consecuencia de los cambios de agua de lastre.

La automatización, la digitalización, la aplicación de la inteligencia artificial a la gestión y el manejo de los buques. Su incidencia en las tripulaciones y en la formación de los marinos.

Las frenéticas políticas de ahorro de los grandes armadores que, de momento, llevan un camino de gigantismo en los buques, con graves consecuencias en caso de accidentes, y no solo en buques mercantes, sino también en los de pasaje y cruceros. Afortunadamente hemos prescindido de los petroleros de 500.000 toneladas de peso muerto; pero la carrera de los portacontenedores continúa y ya

estamos en 23.000 TEU. Es posible que las políticas de proximidad en cuanto a la fabricación de productos en relación con sus mercados de consumo, detenga esta carrera. También, la aparición de las impresoras de 3D y 4D y su desarrollo afectarán posiblemente al tamaño de los buques portacontenedores.

El esfuerzo y la preparación que estos desafíos exigen a los marinos de hoy y a los del futuro próximo requieren de una gran disposición por parte de los centros de formación, la escuelas y facultades de Náutica, así como de las organizaciones y medios para la formación continua. Y es deber de las empresas armadoras (ya lo hacen las de buques de pasajes) de contar con centros para facilitar esta transición al mundo digital.

Sin perder de vista el sextante, claro está. ¡Por favor!

Benito Núñez, director general de Marina Mercante

El Consejo de Ministros del viernes 22 de junio de 2018 decidió, a propuesta del ministro de Fomento, José Luis Ábalos, el nombramiento de Benito Núñez Quintanilla como director general de Marina Mercante. Un nombramiento que merece todos los parabienes, por la personalidad del elegido y por la rapidez de la decisión. Benito Núñez conoce perfectamente la misión, los problemas y el complejo tejido competencial de la Dirección General de Marina Mercante. Su nombramiento demuestra, también, la importancia que el Gobierno presidido por Pedro Sánchez otorga a la figura de la autoridad marítima española.

Benito Núñez ha sido un consejero muy próximo al anterior director general, Rafael Rodríguez Valero. Conoce de



primera mano la mayoría de las capitánías marítimas, quienes son sus titulares, los inspectores marítimos de cada puerto y las características de los enclaves en relación con las competencias atribuidas a Marina Mercante. Quienes han tratado con él conocen su profesionalidad, su sabiduría técnica y su experiencia administrativa. Además ha dado

muestras de ser una persona generosa en el esfuerzo y con una cultura política sólida y muy alejada del sectarismo partidista y corporativo.

Con estos mimbres es de esperar que el nuevo director general de Marina Mercante construya un equipo directivo eficiente que resuelva las normas pendientes de tramitación y proponga soluciones razonables a los difíciles problemas que plantea la gestión de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino. Sin olvidar el arduo problema de las titulaciones de la marina civil, a abordar mirando al futuro y no al pasado, y la defensa de las navieras españolas, hoy sometidas a un régimen de inspecciones manifiestamente mejorable y con escasas medidas protectoras.

La autoridad portuaria sufrió algunos retrasos en su operativa y en la entrega y recepción de mercancías

Ciberataque en el puerto de Barcelona

La Autoridad Portuaria de Barcelona recibió a mediados de mes de septiembre un ciberataque que afectó de forma severa a varios servidores de la entidad.

Según el comunicado oficial del puerto catalán, el departamento de sistemas de información está valorando el alcance del ataque y actuando según el plan de contingencias previsto para este tipo de situaciones.

En este sentido, pese a no haber afectado globalmente, la autoridad portuaria sufrió algunos retrasos en su operativa y en la entrega y recepción de mercancías,



“que se tratarán de minimizar con el plan de contingencia activado”. El correo electrónicos de los trabajadores y

directivos del puerto estuvo paralizado durante varios días mientras los técnicos resolvían la incidencia.

UGT y Anave piden actualizar el registro especial de Canarias

El secretario federal del Sindicato Marítimo Portuario de FeSMC-UGT, José Manuel Pérez-Vega, y el presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Alejandro Aznar, se reunieron este miércoles con el objetivo de sentar las bases de colaboración para mejorar el sector marítimo y pidieron una actualización del Registro Especial de Canarias, que necesita adaptarse a los tiempos modernos 26 años después de su aprobación.

En la misma reunión se pusieron sobre la mesa los problemas más acuciantes que afectan a la flota española y que están haciendo que el número de buques bajo pabellón español se haya visto reducido significativamente en estos últimos años.

“Se necesita una mayor conciencia política a la hora de afrontar los problemas dentro del entramado marítimo y se debe de poner a este sector estratégico en valor”, aseguran desde UGT en un comunicado. “La necesidad de crear un ente administrativo que maneje todo lo relacionado con la mar es una asignatura pendiente en todos los Gobiernos que ha tenido España y debemos de darle



el rango que se merece a una fuente de riqueza que se ha mantenido olvidada mucho tiempo”.

Tanto el sindicato como Anave han coincidido en la necesidad de darle un impulso al Registro Especial de Canarias en orden a que sea competitivo y atractivo para los armadores nacionales e internacionales. “El registro fue creado por Ley en el año 1992 y no se ha hecho modificación alguna en 26 años, con lo cual no se ha ido adaptando a los cambios que se han producido en la actividad, quedando obsoleto a la hora de tener que competir con pabellones más permisivos o con Buques con Bandera

de Conveniencia”, explican desde UGT.

En cuanto al empleo de marinos españoles, las dos partes consideran que sería beneficioso el aumento del número de buques con bandera nacional, tanto para los actuales como para los futuros, dando solución al problema actual de realizar las prácticas profesionales a la hora de obtener títulos y certificados profesionales.

Ambas organizaciones afirman que han sentado las bases para una colaboración de futuro y son conscientes de que la fluidez de información y el intercambio de ideas son fundamentales para la consecución de sus objetivos.

Se trata de Ignacio López Cano, quién trabajaba como técnico jurídico en Transportes, en Málaga

Un activista por la paz y la cooperación internacional, director de Sasemar

Capt. Juan Zamora Terrés

A principios del siglo pasado explicaba Max Weber en sus conferencias sobre científicos y políticos que los partidos son maquinarias instrumentales para alcanzar el poder político. Y que una vez logrado el objetivo, el partido ha de recompensar a quienes han movido la maquinaria, desde el abnegado militante que pega carteles y está siempre al lado del líder de turno, hasta el profesional que diseña campañas, redacta programas e imagina planes de un futuro gobierno.

En palabras de Max Weber: “Está claro que la militancia del partido, sobre todo los funcionarios y empresarios del mismo, esperan obtener una retribución personal del triunfo de su jefe, ya sea en cargos o en privilegios de otro tipo. Y lo importante es que lo esperan de él y no de los parlamentarios, o al menos no sólo de ellos. Lo que principalmente esperan es que el efecto demagógico de la personalidad del jefe gane para su partido en la contienda electoral votos y cargos, aumentando, en consecuencia, hasta el máximo las posibilidades de sus partidarios para conseguir la ansiada retribución”.

Los gobiernos de Felipe González Márquez utilizaron ese mecanismo sin recato, desde diciembre de 1982, pero a la vista de lo que ha pasado después, lo hicieron con enorme sentido común.

Aquel solemne y engolado presidente llamado Aznar López arrasó en 1996 con la obra de los gobiernos del PSOE, y algunos de sus ministros, hoy procesados por cohechos y malversaciones varias, llegaron a cambiar incluso los escalones medios, funcionarios de carrera de nivel 28 de la administración pública, para colocar a las huestes que, al fin, con el concurso fundamental del mundo de Pedro J. Ramírez, habían logrado vencer, siquiera por la mínima, a Felipe Gonzá-



lez. Sin embargo, mantuvo, aunque muy degradada, la condición que había respetado González: los colocados tenían que saber algo o tener alguna relación con el cargo.

El partido de Rodríguez Zapatero dio una vuelta de tuerca más y algunos de sus nombramientos parecían sacados del sueño de una noche de verano o de una pesadilla en Elm Street, la mayoría paracaidistas políticos que caían en el cargo como el que se cae del guindo. Una pena. Paradójicamente, el PP de Rajoy Brey mejoró la sensibilidad de Rodríguez Zapatero; y sus nombramientos,

salvo excepciones, intentaban compaginar el premio al afiliado fiel con el mérito y la capacidad, como establece la constitución de 1978, imprescindible para el puesto.

Ahora tenemos a Pedro Sánchez al frente del gobierno español. Un monstruo. Ha repartido cargos y prebendas con un desparpajo y una alegría que incluso ha superado al mismísimo PSOE de Zapatero. Como el que mueve unas fichas de dominó ha decidido que éste

dirija Sasemar y aquella... lo que sea, la cuestión es pagarle el esfuerzo y la lealtad. Del gobierno del señor Torra, Generalidad de Cataluña, mejor no hablemos, pues aquí algunos de los premiados están investigados o pendientes de juicio por delitos graves, y otros no saben ni contestan otra cosa que no sea la peripecia del proces.

Durante la etapa Rajoy, Salvamento Marítimo ha estado dirigido por un profesional competente y hábil, Juan Luis Pedrosa, un político con carrera náutica que conocía los barcos, los convenios de la OMI y la misión del salvamento marítimo. Podía perfectamente haber seguido en su puesto, dada la precariedad del gobierno Sánchez. Hubiera sido lo lógico. Era y es un técnico. Pero Pedro Sánchez es agradecido y no olvida a los fieles que lo rescataron del pozo y lo han alzado hasta la Moncloa. No olvida, por ejemplo, que Ignacio (Nacho) López Cano, licenciado en Derecho, activista

>> Sigue en página 9

> Viene de Página 8

malagueño por la paz y la cooperación internacional, se fajó como los buenos frente a la presidenta andaluza, Susana Díaz, para que Pedro ganara las primarias del PSOE. López Cano, según el sitio en red del PSOE, fue “cooperante expatriado [¿?] en República Dominicana en el año 2002 y responsable de Comunicación y Sensibilización entre 2002 y 2004. Fue Presidente [sic] de esta ONG entre 2004 y 2007 y posteriormente hasta 2013 diversos puestos en su Junta Directiva [sic]. Desde el año 2005 trabaja como Técnico Jurídico del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga”. El premio inicial al militante fiel al pedrismo y al sanchismo fue verse aupado a la ejecutiva federal del partido, el gran trampolín, sin remuneración; y a renglón seguido, ahora con sueldo, el ministro Ábalos, secretario de organización del partido, ha tenido a bien nombrarle, a falta de algo más adecuado para el muchacho, director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Escribió el diario Sur, de Málaga que quienes conocen a Nacho López Cano coinciden en destacar que “es una persona dialogante, trabajadora, comprometida y sensible socialmente. De esto último dan fe sus discursos, donde suele hacer referencia al drama que supone el incremento de la pobreza en España debido, a su juicio, a las políticas de austeridad del Gobierno del PP, y a su compromiso con los movimientos sociales, a los que conoce muy bien por ser un miembro activo de ellos, lo que le ha servido como aval para ocupar el cargo que Pedro Sánchez le ha encomendado”.

La política está ciertamente cada día más ramplona, cada día más humillada. No me negarán que atribuir el incremento de la pobreza en España ¡a las políticas de austeridad del gobierno del PP! no merece una mención en la real academia de las necesidades tóxicas. Como si las políticas anti-austeridad de Rodríguez Zapatero no hubieran aumentado el número de pobres; como si el PSOE tuviera un modelo económico distinto al PP.

Si para dirigir Sasemar, los méritos son los que menciona el diario Sur, un elogio al personaje, apaga y vámonos. Es como si cuando necesitamos un cardiólogo eligieramos al ingeniero agrónomo



mo más simpático, dialogante y comprometido con las tortugas marinas. O si una asamblea de accionistas votara para dirigir la empresa (de comunicación, por ejemplo), a un carpintero, trabajador, eso sí, especializado en agitar asambleas de barrio.

Los paracaidistas políticos, con todo respeto a las personas, constituyen un caso de corrupción cancerígena. Hacen un daño terrible a la sociedad. Han de dirigir una materia que desconocen con lo cual están a merced del primero que les caiga en gracia; y han de tomar decisiones sobre aspectos y temas que ignoran, y sobre personas de las que desconocen su misión y sus tareas. Para rematar la faena, suelen rodearse de aduladores infatigables con menos conocimientos que ellos. Salvo excepciones, emparentadas con el burro y la

flauta, el resultado es catastrófico. Justificar esos nombramientos en nombre de la política es desprestigiar y envilecer una de las actividades humanas más nobles: la política precisamente.

Felicidades al nuevo director de Sasemar. Confío que sepa pasar por encima y superar su inicial desconocimiento (estudiar es saludable) y mantenga el salvamento marítimo español en el punto donde lo han dejado sus predecesores. Que distinga entre naufragos y migrantes embarcados; que no confunda el salvamento marítimo con el orden público; ni a la guardia civil -una policía modélica, por otra parte-, del mar, con una agencia de seguridad (safety, securité) marítima. Y que no derive del activismo por la paz y la concordia al fanatismo fiero del converso que descubre un trozo de poder. Por lo menos, para empezar.

La celebración, en su sede central de Londres, coincidió con el 70º aniversario de la entidad

La Organización Marítima Internacional celebró el Día Marítimo Mundial

Bajo el lema “OMI 70: nuestro legado, un transporte marítimo mejor para un futuro mejor”, la Organización Marítima Internacional (OMI) celebró el jueves 27 de septiembre el Día Marítimo Mundial, que coincide con su septuagésimo aniversario. La entidad, dependiente de Naciones Unidas, ha puesto el acento tanto en los logros de las décadas pasadas como en los retos del futuro. Durante todo este tiempo, la organización ha trabajado para fomentar un transporte marítimo seguro, protegido, ecológicamente racional, eficiente y sostenible.

El convenio constitutivo de la OMI fue adoptado el 6 de marzo de 1948 y entró en vigor 10 años más tarde, el 17 de marzo de 1958, cuando el vigésimo primer Estado ratificó el tratado. La primera reunión de la OMI se celebró en Church House, Londres (Reino Unido) el 6 de enero de 1959.

Según el secretario general de la OMI, el surcoreano Kitack Lim, “el legado de la OMI durante 70 años ha sido impulsar mejoras en el transporte marítimo para lograr un mundo mejor en la actualidad. Su reto en los próximos años sigue siendo trabajar en colaboración con todas las par-

tes interesadas a fin de crear un transporte marítimo mejor para un futuro mejor”.

Cabe resaltar que el 80% del comercio mundial llega por medio del transporte marítimo a los pueblos y comunidades de todo el mundo. Además, en este período, la OMI ha adoptado más de 50 tratados internacionales que abarcan todos los aspectos del transporte marítimo internacional, incluidos el proyecto, construcción, equipo, dotación, navegación, funcionamiento y eliminación de residuos.

El Día Marítimo Mundial está contemplado como un día oficial por la Organización de las Naciones Unidas.

Los prácticos de Ceuta salvaron la varada del ‘Sam Lion’

No se trata de una historia excepcional; más bien al contrario, estamos ante un hecho habitual en nuestros puertos y en sus proximidades. Un granelero se aproxima a Ceuta desde el Este, en sus amuras y en su popa el nombre, SAM LION, 190 metros de eslora y 32,6 de manga, bandera liberiana; tiene el propósito de hacer combustible. Demasiado grande para entrar en puerto, su intención es fondear en las inmediaciones y esperar la gabarra de suministro. Ya es más de medianoche. El capitán, ucraniano, y la tripulación filipina, se sobresaltan cuando sienten que han raspado el fondo.

Informan al consignatario, y es de suponer que contactan con el armador. La noticia alarma a las autoridades marítimas. El capitán marítimo de Ceuta, Jesús Fernández Lera, habla con el director general de Marina Mercante, Benito Núñez, nombrado hace menos de dos semanas. Aunque ya no es asunto suyo, el presidente de la Autoridad Portuaria, ex director general de Marina Mercan-

te, Rafael Rodríguez Valero, se apresta a ayudar en lo que pueda. Todos preocupados, todos con una información que llega a cuentagotas y nunca completa. Y en esa situación, todas las miradas se dirigen al práctico, al servicio de practicaje en el puerto de Ceuta. Si hubiera pasado en Baltimore, o en Le Havre, o en Singapur, la secuencia hubiera sido la misma: llamar a los prácticos para que vayan a bordo, valoren la situación náutica del buque e intenten meterlo en puerto para una inspección y reconocimiento de los daños en el casco.

El SAM LION tiene un calado próximo a los 11 metros, de modo que meterlo en el puerto de Ceuta constituye una operación arriesgada, pues supera el límite de lo que permiten las sondas de las aguas portuarias. El práctico sube a bordo, toma la situación del buque, y decide que puede meterlo en puerto mediante una maniobra sin florituras, directo a un muelle cerca de la bocana, proa hacia dentro, y remolcadores listos para ayudar. Sacarlo de allí será mucho

más difícil, pero eso ya se arreglará en su momento.

Esta historia se produjo el pasado mes de septiembre. El SAM LION tiene dañados tres tanques de lastre, un cofferdam y un tanque de carga afortunadamente vacío. Ahora, con calma, los ingenieros de la sociedad de clasificación, la japonesa NKK, y los técnicos de la Capitanía Marítima, hablarán entre ellos, consultarán y decidirán si el buque puede ir a reparar a Cádiz, u otro puerto; si ha de dejar parte de la carga en Ceuta; y tal vez lleguen a preguntarse cómo pudo suceder que el barco se metiera donde no debía, en una costa perfectamente balizada.

El accidente ha sido superado merced a la acción de los prácticos, capitanes con experiencia y expertos en maniobra, con un conocimiento profundo de las características físicas del puerto.

Ya digo, se trata de una historia habitual. Pero es conveniente recordarla de tanto en tanto para no perder de vista el papel fundamental que juegan los prácticos en la seguridad del transporte marítimo.

El WEF estima que la reducción de ineficiencias en el transporte podría llegar hasta el 15% en el comercio

El sector marítimo se adentra en la próxima revolución tecnológica: el 'blockchain'

Las cadenas de bloques irrumpen en el sector marítimo y prometen (de momento es solo eso) cambiar para siempre la manera en la que se gestiona el transporte, tanto de personas como de mercancías. El Blockchain es, en resumidas cuentas, una base de datos de la que todos los usuarios involucrados guardan una copia encriptada e imposible de cambiar sin el consenso de todos los participantes. De ahí que tenga un gran futuro en la elaboración de contratos o la revisión de documentos de embarque y aduanas, que serán más eficientes y menos costosos y a medio plazo eliminarán la necesidad del papel.

En la cadena de suministro en su conjunto, el Blockchain puede tener efectos muy beneficiosos tanto desde el punto de vista operacional como económico. El World Economic Forum estima que la reducción de obstáculos e ineficiencias en el transporte internacional (fraude, retrasos, duplicidades) podría significar un aumento de hasta el 15% en el comercio mundial, una cifra que por sí sola ya justifica la necesidad de, al menos, plantearse esta nueva tecnología.

Como es una base de datos descentralizada, las cadenas de bloques forman la base de los llamados "Smart contracts", ya que garantiza que ningún usuario tiene el control exclusivo de los documentos ni del proceso. El proceso de funcionamiento es el siguiente: todos los documentos necesarios para la transacción (sea de transporte o de cualquier otro sector) se suben a la red que alberga la cadena de bloques en cuestión.

A medida que cada una de las partes firma sus contratos, el sistema aprueba las acciones y traslada la transacción al siguiente nivel sin necesidad de intermediarios y reduciendo los costes operativos. Esto se debe a que los procesos y los inter-

cambios de información son automáticos y solo requieren unos minutos. Además, es un sistema encriptado y doblemente seguro, ya que no admite modificaciones sin el conocimiento y la aprobación de todas



las partes, lo cual elimina la posibilidad de fraude y añade mucha transparencia al proceso al permitir que cada parte tenga acceso a toda la información disponible.

Últimos movimientos en el sector del transporte marítimo

A principios de año la naviera danesa Maersk y el gigante informático estadounidense IBM anunciaron la creación de una empresa conjunta, TradeLens, cuyo principal cometido es desarrollar "una plataforma de digitalización del comercio global, construida sobre estándares abiertos y diseñada para ser utilizada por todo el ecosistema global naviero", que "abordará la necesidad de brindar más transparencia y simplicidad en el movimiento de mercancías a través de las fronteras y las zonas comerciales".

En esencia, lo que Maersk e IBM (y los 92 socios que se han unido a su aventura

empresarial desde entonces) pretenden hacer es desarrollar una plataforma de digitalización del comercio mundial que trasladará todo el papeleo del transporte de mercancías en contenedor a Internet.

Esto permitirá que el sistema reduzca la documentación necesaria y los costes de su procesamiento serán mucho menores, además de ofrecer información en tiempo real sobre el estado de los envíos.

Algo parecido ha sucedido en el sector petrolero, que en julio anunció, a través de Blockchain Labs for Open Collaboration (BLOC), la creación de un consorcio liderado por Lloyd's Register, Precious Shipping, Bostomar, Bimco, IBIA y GoodFuels para implantar el blockchain y mejorar la trazabilidad y la transparencia

en la cadena de suministro del combustible marino.

Entre los hechos más destacados del verano está el primer conocimiento de embarque emitido electrónicamente y transmitido a través de una red de cadena de bloques en pocos minutos. El acontecimiento tuvo lugar el pasado 19 de agosto durante una prueba piloto a bordo del buque EVER SAFETY, que llegó al puerto de Koper (Eslovenia) desde Shanghái (China).

En julio, un cargamento de 17 toneladas de almendras fue embarcado en Sunraysia (Australia) y monitorizado hasta su llegada a Hamburgo (Alemania) gracias a una colaboración basada en el Blockchain entre Commonwealth Bank, CBA, Olam Orchards Australia Pty, Pacific National, Port of Melbourne, Patrick Terminals, OOCL y LX Group.

Se trata de los buques graneleros 'Zapolyarye' y 'Severnaya Zemlya', cuya tripulación fue abandonada

La vergüenza de los buques rusos abandonados en los puertos de Ceuta y Avilés

El granelero ZAPOLYARYE, de bandera rusa, propiedad de Murmansk Shipping Company (antigua Murmansk State Dry-cargo and Passenger Shipping Company), llegó a Ceuta a principios de julio con 23.000 toneladas de sal cagadas en Tarragona con destino al puerto británico de Teesport. Su intención era hacer combustible, pero sigue allí, fondeado, sin combustible y sin consignatario, con el armador que no sabe, no contesta. Construido en 2008 con 23.645 toneladas de peso muerto, 190,5 metros de eslora y 22,9 metros de manga, forma parte de una serie de cinco buques gemelos, serie llamada GRAMONT, construidos en China entre agosto de 2006 y mayo de 2009.

En parecida situación se halla otro bulkcarrier, el SEVERNAYA ZEMLYA, construido en 2009, atracado en Avilés desde mayo y embargado por una deuda de combustible. Ambos buques tienen a bordo 20 tripulantes en una situación de incertidumbre angustiosa. Además, la dotación del ZAPOLYARYE, en Ceuta, ha tenido que ser asistida por la Cruz Roja para que les suministraran provisiones y el combustible imprescindible. La mayoría de ellos ya han cumplido el periodo de embarque reglamentario y han pedido el relevo a la compañía.

En los dos casos está actuando la ITF, cuya delegada en España, la profesional de la marina mercante Luz Baz, en contacto con los tripulantes, ha movido cielo y tierra, sobre todo en el caso del ZAPO-

LYARYE, para conseguir que la naviera se responsabilice de la situación y, al menos, dé salida a los tripulantes. Llamadas y faxes a la naviera, al seguro P&I, a la embajada rusa y a todas las autoridades marítimas y portuarias españolas que pueden contribuir a paliar el problema. La respuesta más efectiva la ha hallado en el capitán marítimo de Ceuta, Ángel Fernández Lera, un marino con sensibilidad y amplia experiencia sindical.

A pesar del avance considerable que siguió a la entrada en vigor del Convenio OIT sobre el trabajo marítimo (Maritime Labour Convention, MLC), todavía demasiados armadores consideran que el buque es un número, una inversión, una estadística y un activo de la sociedad. Ignoran que todo eso valdría muy poco más de cero, nada, sino hubiera a bordo unos/as tripulantes que convierten los hierros flotantes en transporte marítimo y riqueza comercial. Maldita ignorancia.

La indignidad de abandonar a los/las tripulantes en puerto extranjero constituye un delito que, más allá del Derecho positivo, avergüenza a la sociedad.

Japón lanza un proyecto piloto para poner en marcha el buque automático

Las compañías japonesas NYK Group (NYK, MTI y Keihin Dock) junto con Japan Marine Science, entre otras, han sido seleccionadas por el Ministerio de Infraestructuras y Transportes de Japón (Ministry of Land, Infrastructure, Transportation and Tourism) para participar en un proyecto piloto de buques dirigidos por control remoto. La industria internacional apunta a 2025 como el inicio de la navegación de buques sin tripulación. Algunas empresas poseen ya estudios avanzados para desarrollar un barco automatizado, incluido los estudios sobre prevención de colisiones y desarrollo de un sistema de tele-maniobras, aún con un barco tripulado.

El sistema recopila, integra y analiza información del entorno cercano al barco, prepara un plan de acción y después de



la aprobación de operadores en ubicaciones remotas o a bordo, toma medidas de acuerdo con el plan. La prueba piloto ahora aprobada por el gobierno de Japón pretende poner el sistema en marcha en un remolcador a mediados de 2019, para después aplicarlo, según los resultados, a otros barcos mercantes.

Las empresas seleccionadas para participar en el ambicioso proyecto compren-

den MTI, Nippon Kaiji Kyokai (NK), Instituto de Investigación de Puertos y Aeropuertos, Ikous Corporation, NYK, Keihin Dock, Mitsubishi Shipbuilding, Niigata Power Systems, Uzushio Electric, SKY Perfect, JSAT Corporation, Tokyo Keiki, Nippon Telegraph and Telephone Corporation, NTT DOCOMO, Radio de Japón, Furuno Electric y Japan Marine Science.

Se desconoce la relación que ha de tener este proyecto japonés con los avanzados trabajos de Rolls-Royce para poner en marcha el buque sin tripulación, con sistemas ya probados de amarre automático y de conexión automatizada a remolque.

El proyecto japonés planea usar una grúa robótica para el acoplamiento y la extracción de líneas de conexión sin necesidad de que la tripulación o el personal del puerto intervengan.