

NOTICIAS DE PORTADA

Sobre buques autónomos

Digitalización y automatismo. Son términos clave que, además de un uso desproporcionado y generalizado hoy en los medios, explicitan la afectación de los instrumentos y los procesos que intervienen en la mayor parte de las actividades humanas a estos paradigmas, y que tiene su culminación en el uso en gran escala de la información -big data-.

Los barcos no son sino partes esenciales de esta actividad, el transporte marítimo que favorece el comercio mundial que es progreso, no lo dude nadie, es uno de los



sectores más recientemente afectado por el curso de la transformación digital.

> Página 3

¿Por qué no paré máquinas?, por Víctor Rubio > Págs. 2 y 12

Pilotos de la Marina Mercante: nos quieren en tierra y nos sacan del mar > Páginas 4 y 5

- La situación de los alumnos de la marina mercante.

Análisis del decreto 269/2022

> Páginas 6 y 7

- El almirante catalán de Catalina la Grande

> Páginas 8 y 9

- Los corredores marítimos y la necesidad de un comercio basado en documentos electrónicos

> Páginas 10 y 11

Boletín realizado con la colaboración de:



EDITORIAL



Agustín Montori
Presidente de la ACCMM

La falta de oficiales

Un nuevo panorama se va perfilando en la marina mercante europea, y por extensión en la mundial: la falta crónica y creciente de oficiales para tripular los buques que surcan aguas en todo el planeta. Lo dice la BIMCO en su último informe, Seafarer workforce maritime report, de 2021. En la marina mercante mundial trabajan 857.540 oficiales, en su mayoría procedentes de Filipinas, India, Indonesia, Federación rusa, Ucrania... y la falta de oficiales, estimada en 26.240 en 2021, será de 89.510 en 2026.

Las consecuencias de la pandemia: tripulaciones sin posibilidad de relevo, permaneciendo en sus buques más allá de los once meses, sin poder bajar a tierra, han causado una desmoralización que no favorece las nuevas vocaciones. En Europa el fenómeno se acentúa con la guerra de Ucrania. Un artículo de nuestro compañero Agustí Martín Mallofré, decano de la FNB, se extiende en este asunto.

Y respecto de esta situación no podemos dejar de referirnos al Real Decreto 269/2022 que regula los títulos profesionales y de competencia de la marina mercante, que desgrana aquí nuestro compañero Erik Font. Y principalmente queremos hacer mención a los "periodos de embarco" a que se refiere el decreto en su capítulo III, secciones 2ª y 3ª; los periodos de embarco de los alumnos y sus condiciones.

>> Continúa en página 2

Associació Catalana de Capitàs de la Marina Mercant

Carrer de Sardenya, 259 · 1r - 4a · 08013 (BCN) Teléfono: 934 089 288 · info@capitansmercants.com · www.capitansmercants.com

Depósito legal: B-13726-2001 · Impresión Propia · CIF: G59499913 · Asoc. Profesional inscrita en la Conselleria de Treball (08/386-C)

Echamos de menos algo más de atrevimiento por parte de la Administración (DGMM) en implantar la obligación a los buques de bandera española, REBECA incluido, de incorporar en su dotación a uno o dos alumnos remunerados, como ocurría en tiempo de la dictadura franquista. ANAVE obtuvo de la DGMM una situación demasiado favorable desde un punto de vista economicista simplón, que luego pagan las propias navieras con la falta de una oficialidad fidelizada. Si al alumno se le trata bien y se le dan perspectivas, se convertirá casi con toda seguridad en un futu-

ro capitán de la compañía. No parece difícil entenderlo. La alternativa son cuadros de mando con oficiales faltos de motivación que redundan en una clara falta de excelencia en la gestión. La ciberseguridad es materia de preocupación para las compañías de seguros, las navieras y en general, el mundo marítimo. Sin embargo, las medidas de protección a bordo de los buques no han mejorado en estos últimos años. En febrero de este año, una gran terminal de contenedores en India fue atacada por los piratas informáticos, siguiendo el camino de otras en el mundo, además de gran-

des navieras. Y los buques, las comunicaciones de los buques y de sus tripulantes equipados con elementos de informática personal susceptibles de ataques que se harán extensivos al buque con posterioridad, son materia delicada en extremo y no suficientemente tratada.

Y termino esta epístola refiriéndome una vez más a las mujeres en la mar. El día 18 de mayo fue el día de la mujer en la mar, declarado por la IMO. Siguen faltando mujeres en la profesión. Desde aquí quiero animarlas a integrarse y a hacer suya esta Asociación.

Relato marítimo dedicado con admiración y respeto al Capitán del buque Maersk Etienne

¿Por qué no paré máquinas? (1)

Capt. Víctor Rubio

Lo acababan de acomodar en la cama. El auxiliar dejó la habitación discretamente y la enfermera antes de cerrar la puerta se volvió para decirle: - "sus familiares están en oficinas cumplimentando el ingreso, enseguida estarán con usted". Sonrió de nuevo y cerró suavemente la puerta tras de sí.

Ahora parecía que no le dolía nada. El respirador lo refrescaba y las intravenosas de su muñeca derecha apenas se hacían notar. Suspiró agradecido.

Miró a la ventana por la que se veía un trozo de cielo de su amada/odiada Barcelona. Luego, despacio, miró al otro lado y su vista se clavó en la cama vacía que completaba la habitación. No estaba hecha, no esperaba a otro enfermo.

Sabía lo que eso significaba, no más pruebas, no más intervenciones, alea jacta est Antonio, estás en la fase final, dos, cinco días a lo sumo.

Todo había sido muy rápido y muy intenso, la detección del tumor de origen desconocido, la avalancha de malas noticias, los intentos fallidos de controlar la metástasis, más malas noticias, todo tan rápido y al mismo tiempo tan contundente que su vida anterior le parecía ahora muy lejana.

No se alarmó, estaba incluso tranquilo.

"Cansancio de vivir" recordó. Esa idea, ese estado, siempre tan ajeno a él parecía que ahora, en solo dos meses, le había llovido de modo constante, pertinaz, sin tregua sobre su cuerpo y su alma hasta conseguir calar en lo más profundo.

Siempre había luchado contra las emociones que se pudieran desatar, incontroladas y estériles. Siempre, en los momentos complicados, límites -como se dice ahora- y que su profesión de marino mercante no le había evitado, se centraba en los pros y contras, en captar la realidad, la evidencia, el escenario completo, para poder así gestionar la situación acertadamente.

Su hábito mental empezó a trabajar. Si, aún no era un viejo, pero casi. Quizás mejor apearse de este mundo dejando una imagen no demolida por la decrepitud que conlleva la longevidad. Ya hacía tiempo que con la resignación de lo obvio venía renunciando a todos los espacios físicos, mentales y emocionales que lenta pero tenazmente los años le iban barrando. La idea de que las secuelas de esta enfermedad, si la superaba, empeorarían esa sensación de cruel e interminable derrota biológica no le era en absoluto atractiva.

Su vida hasta ahora no había estado mal, nada mal.

Su infancia en un hogar donde siempre, él y sus hermanos, se sintieron queridos y a salvo. La época de estudiante, descubrir

a Neus, competir por ella, - "las eliminatorias"- llamaban a ese periodo; su profesión, su amada profesión...Y el mar, el mar era noble, el mar era para él sentido común, ingeniería y naturaleza jugando de tú a tú, respeto y solidaridad, aquella solidaridad tan superior que hacía movilizarse a todos los barcos en zona si había un SOS. Crear su hogar, la llegada de sus dos hijos, aquella separación puntual, la apoteósica reconciliación. Neus, -" su defensa central "-la llamaba. Neus y él, ¡qué equipazo para ir por la vida! Y de nuevo su profesión, que no lo defraudó jamás y con el premio final de ser capitán de - "El Listillo"-, bueno, a ver, el buque no se llamaba así, aunque era un barco muy sofisticado por la gran cantidad y calidad de ayuda tecnológica que incorporaba; iba a ser, en breve, superado por una nueva generación de barcos mucho más digitalizados, los llamados barcos inteligentes - Smart- , por eso y cariñosamente llamaba a su barco "listillo."

Si, cuando revisaba su vida, todo, todo había ido saliendo bien, y, aunque alguna vez estuvo muy cerca de que la locomotora de las injusticias se lo llevara por delante, bien sea por su visión de todo - "el escenario"-, bien por la suerte, o bien por la voluntad de ese Dios con el que mantenía una relación de coexistencia pacífica, nunca nada logró arrollarlo.

>> Continúa en página 12

Tema de Portada

Los buques autónomos y el futuro de la profesión



Capt. Agustín Montori

Y llegamos a los buques autónomos.... ¿Qué son, por qué se denominan buques autónomos?

La OMI ya lleva algún tiempo (Comité de Seguridad Marítima MSC 100, MSC 101...) preocupándose del asunto y así nombra a los buques autónomos como MASS (Maritime Autonomous Surface Ships) en los que considera cuatro niveles de autonomía:

1. Buques operados por su tripulación de forma tradicional que cuentan con procesos automatizados.

2. Buques operados por control remoto, con un operador en tierra; pero con tripulación a bordo que puede eventualmente tomar el control

3. Buques controlados en su totalidad por control remoto desde otro emplazamiento. No hay tripulación a bordo

4. Buques totalmente autónomos con un sistema operativo capaz de tomar decisiones por sí mismo.

Iniciativas diversas en el norte de Eu-

ropa, y principalmente en el mar Báltico, existen varias, con buques tipo ferry de pequeño tonelaje moviéndose en fiordos o transbordando pasajeros y carga, con buques que se refieren a los modelos 2 y 3.

Una iniciativa muy extendida en los medios ha sido la de YARA BIRKELAND (se puede encontrar en la web), un portacontenedores de 3200 MTON DWT Y CON CAPACIDAD PARA 120 TEU en Rumania y que iba a realizar viajes de manera completamente autónoma, - punto 4 de la clasificación OMI-, a lo largo de la costa noruega con rutas de hasta 30 millas cargando fertilizantes básicamente. El proyecto ha sufrido un retraso por causa del COVID-19.

Otra iniciativa que ha tenido gran repercusión es el proyecto MAYFLOWER, puesto en práctica por PROMARE/IBM, con un casco trimarán equipado con ordenadores IBM y multitud de sensores, que pretende realizar el viaje del famoso MAYFLOWER en 1620 desde Plymouth, UK, a Plymouth en

Massachusetts.

El buque habrá sido lanzado al agua en el pasado mes de abril para realizar sus pruebas de mar en el entorno de Plymouth UK, antes de cruzar el Atlántico en septiembre de 2020. Desconocemos hoy si las pruebas han tenido lugar; pero no tenemos duda acerca de su realización en algún momento.

Radares de última generación que detectan cualquier cosa a 2,5 millas del buque. Cámaras computarizadas que identifican obstáculos y/o peligros: embarcaciones, contenedores en el agua, GPS, AIS, etc. Una gran cantidad de elementos y sensores que recogerán datos que será procesados por los sistemas informáticos y que le permitirán al "capitán IBM" tomar la decisión correcta en cada caso. Esto es lo que se pretende probar, para dar un paso de gigante en el desarrollo de los buques completamente autónomos.

Y después habrá que valorar la legislación vigente acerca de la figura del capitán. El capitán es la mayor autoridad después de Dios en la nave. Y su responsabilidad es acorde con su autoridad. ¿Y un capitán IBM? ¿Un capitán algoritmo? ¿Qué responsabilidad se le podrá pedir?

¿Y cuando el buque pase por el estrecho de Gibraltar y se encuentre una patera? ¿Y cuando se le cruce un pesquero en el Canal de la Mancha con las luces apagadas y sin respetar el Reglamento de Abordajes?

¿Cómo se va a trasladar la definición de capitán (master) definida en el SOLAS o en el COLREG (Reglamento de Abordajes) a un buque autónomo?

Muchos factores habrán de ser considerados antes de que veamos un buque completamente autónomo navegando por los océanos. Si que debemos de ir acostumbrándonos a ver diferentes maneras de MASS en pequeños y medianos tonelajes navegando en aguas más o menos tranquilas; pero, ¿se imagina alguien un petrolero o gasero de 300 metros o más de eslora cruzando el estrecho de Gibraltar y gobernado de forma totalmente autónoma?

Y la pregunta final: ¿qué pasará con la ciberseguridad? Todos los sistemas son atacables.

Una vez acabadas las prácticas los estudiantes deben superar la prueba de idoneidad

Pilotos de la Marina Mercante: nos quieren en tierra y nos sacan del mar

Capt. Agustí Martí i Mallofré

Decano de la FNB - UPC

Embajador Marítimo de la OMI

Debido a mi continua relación con los estudiantes egresados de la Facultat de Nàutica de Barcelona, cada vez son más los que me comunican que están trabajando con cargos de responsabilidad en oficinas, terminales u otros puestos en empresas o estamentos oficiales.

En las escuelas de náutica impartimos docencia reglada en el grado de náutica y transporte marítimo, cumpliendo estrictamente las competencias del convenio STCW. Nuestro alumnado en este grado son los futuros oficiales de la marina mercante, pero finalmente con este título profesional o con el académico de graduado, acaban trabajando en tierra y muchos de ellos con buenas perspectivas de futuro a corto plazo.

Aunque el destino final de un/a estudiante de náutica seguramente se hallará en un puesto de responsabilidad en tierra, nuestro deber es informarles de la importancia de navegar durante un cierto tiempo como oficial de puente y adquirir todas las competencias que implican estos cargos de responsabilidad. De la misma forma les indicamos que cursen el master y con los días de navegación obligatorios consigan el título de oficial de 1ª clase y después el de capitán. Con estos títulos profesionales que implican la experiencia a bordo, el futuro les va a abrir muchas más puertas profesionales.

Un piloto, en náutica y en sentido amplio, es un oficial de la marina mercante, responsable de la navegación de un buque. También designa al oficial inmediato del capitán a bordo de un buque

mercante y en sentido estricto, el término piloto puede designar una categoría específica de la carrera de oficial.

En las siete escuelas de náutica españolas, se forman los futuros pilotos, en la que sus estudios adquieren el máximo sentido cuando realizan el año de embarco como alumnos de puente y cubierta.

Sin entrar en la dificultad de encontrar embarques como alumnos para adquirir un correcto aprendizaje, los alumnos en prácticas realizan los períodos de embar-



que requeridos por la normativa vigente para la obtención del título de piloto de 2ª clase de la marina mercante. Durante su embarque, deben de aprender y adquirir las competencias necesarias para poder ejercer más adelante como pilotos. Mientras permanecen embarcados, a los alumnos se les considera como oficiales y se hallan bajo la supervisión del capitán u oficial designado quienes deben velar por su adecuada formación a bordo.

Una vez acabadas las prácticas y al tratarse de una profesión regulada por la Dirección General de la Marina Mercante, deben superar la prueba de idoneidad, en la que después de un periodo mínimo de cinco años de formación (cuatro en

tierra y uno en la mar) se someterán a otro examen más ante un tribunal: la prueba de idoneidad. Una vez conseguido "el apto" ya puede tramitar el título de Piloto de 2ª clase de la marina mercante.

Y es aquí donde empieza otro tormento para los jóvenes pilotos. Hasta hace un par o tres de años todos encontraban embarque, muchas veces en las mismas navieras dónde habían efectuado sus prácticas; otros, al tardar más tiempo en encontrar un buque comenzaban a trabajar en tierra, normalmente en empresas del sector marítimo-portuario y el resto solicitaban su plaza en barcos de bandera de conveniencia, en las que en muchas ocasiones no hay otro remedio que pasar por las agencias de embarque (crew-management companies).

El factor común en todos los embarques es la precariedad en cuanto a sueldos, a contratos y el incumplimiento de la MLC (Convenio sobre el Trabajo Marítimo).

Algunas navieras españolas y muchas extranjeras repiten para cada embarque un contrato laboral de obra y servicio sin ofrecer la estabilidad que los oficiales y demás miembros de la tripulación necesitan. Cuando el tripulante desembarca finaliza dicho contrato y entonces les hacen firmar un nuevo contrato para los días de vacaciones. Por ejemplo, si están establecidos dos meses de embarque y uno de vacaciones, el segundo contrato, el de vacaciones, tiene una duración de un mes. Son muchas las ocasiones donde el tripulante está en casa varios meses fuera de contrato hasta que le vuelven a

contactar para embarcar, permaneciendo mucho tiempo sin cobrar y siempre con la incertidumbre de si le volverán a llamar o no. En la mayoría de buques de bandera de conveniencia, los tripulantes desembarcan sin vacaciones remuneradas.

Aquí hay que añadir el factor fidelidad a una compañía. Con este sistema, la permanencia en un buque en diferentes contratos con la misma naviera es prácticamente una entelequia, ya que cuando vuelven a embarcar como pilotos, lo pueden hacer en un buque totalmente distinto debiendo volver a familiarizarse con todo el equipo del puente y del proceso de carga y descarga.

Los sueldos llevan años congelados y las horas extras, las que se realizan de más durante las jornadas de trabajo, son inexistentes. Estamos convencidos que esta situación es consecuencia de la falta de reconocimiento y consideración que los gobiernos de los países han mostrado históricamente ante los marinos y por las erróneas políticas de personal de las navieras.

Pero una vez más los medios de comunicación nos informan continuamente que existe una escasez de oficiales de la marina mercante cuando el tráfico marítimo está adquiriendo unos máximos históricos y se pronostica un aumento de actividad en el transporte marítimo.

Entonces nos preguntamos qué está pasando con los embarques de los pilotos españoles. ¿Hay suficientes buques de bandera española para embarcar?, ¿pueden embarcar con buenas condiciones en los buques extranjeros con bandera de conveniencia?, ¿las políticas de personal de las navieras prefieren a los pilotos de otras nacionalidades con sueldos más bajos?, ¿realmente el coste de personal repercute tanto en los resultados de las compañías, incluso en las que disponen de un negocio fluido y más que rentable?, ¿el Gobierno Español y sus representantes tienen en cuenta a este colectivo hasta ahora indispensable?. Podemos hacernos muchas más preguntas y estoy seguro que hoy por hoy todas tienen respuestas muy sencillas para los que conocemos de cerca el mundo marítimo.

El penúltimo escalón de este cúmulo de incertidumbres, aparece cuando algunos escriben artículos sobre los bu-



ques del futuro no tripulados y dicen "a la ligera" que uno de los motivos, aparte de pretender reducir de esta manera los accidentes marítimos, es que se acabaría el grave problema de la escasez de mano de obra en el sector marítimo. No hay escasez de mano de obra, lo que no hay es el reconocimiento de estos profesionales en ninguno de los aspectos sociales y económicos. Sin ir más lejos podríamos discutir el papel vital de estos profesionales durante los más de dos años de pandemia, en los que les ha tocado vivir con dureza la soledad, el trabajo extremo y un total aislamiento a bordo de los buques, sin tener en cuenta los tiempos de sobre embarque.

El transporte marítimo ha sido el motor de desarrollo de la economía de todos los países marítimos. Los gobiernos de los países de bandera de tradición histórica siempre habían otorgado la importancia necesaria para la formación de los pilotos y el aseguramiento de unas flotas de primer orden a nivel internacional. Actualmente a pesar de que las escuelas de náutica cumplen con los altos estándares impuestos por el convenio STCW y de que los pilotos cumplen con todos los requerimientos de capacitación, con sus correspondientes certificados de especialización, nos encontramos ante una pérdida de atractivo de las carreras profesionales en la mar. Disponemos de hom-

bres y mujeres que han dedicado años de estudio y esfuerzo en las escuelas de náutica y si hay escasez o dificultad para sus contratos es debido a una dejadez y a un menosprecio por parte de un sector marítimo, oficial y privado dónde siempre prevalecen los beneficios económicos. Incluso alguna consultora se atreve a decir que el déficit para la contratación de nuevos oficiales generará dificultades, así como un encarecimiento de los costes de personal en el futuro. ¿Hace falta que llegue el futuro pudiendo subsanar ahora esta lamentable situación?

También estamos convencidos que nuestros estudiantes y futuros pilotos siempre nos ofrecerán la ventaja para avanzar en las actuaciones que favorezcan la seguridad marítima y el medio ambiente, a la vez que potenciaran el buen funcionamiento de los buques que enarbolan pabellón español, asuntos ambos prioritarios para el bienestar de nuestro sector marítimo.

Para finalizar me gustaría hacer hincapié en la importancia y necesidad de dar mayor visibilidad y repercusión mediática al oficio de piloto y de marino en general, una profesión de la que no se habla y a la que no se le ha tratado con esmero, a pesar que le damos la responsabilidad de hacer posible el transporte de mercancías por mar uniendo los cinco continentes.

En este Real Decreto se actualiza la normativa actual sobre títulos profesionales de la marina mercante

La situación de los alumnos de la marina mercante. Análisis del decreto 269/2022



Erik Font

Antiguamente, en tiempos de mis abuelos, la flota de la marina mercante española era una de las más importantes a nivel mundial, desde petroleros, buques de pasaje, carga general hasta los principios del transporte marítimo multimodal (los famosos portacontenedores).

A raíz de diferentes crisis que hemos ido viviendo, el aumento imparable de buques en banderas de conveniencia y conforme han ido pasando los años, la marina mercante española ha ido en decadencia y nuestra flota mercante fue bajando muy considerablemente su nombre de buques inscritos.

El Estado español para paliar esta situación, diseñó el famoso REBECA (Registro Especial de Buques de Canarias), donde armadores y marinos saldríamos ganando. Cotizaciones, cuotas a la seguridad social, 50% del IRPF a declarar... entre otros beneficios más.

Esto fue una gran apuesta por parte del Estado para mantener la bandera española frente al auge de las banderas de conveniencia, y sobre todo el peligro de la pérdida de puestos de trabajo para los marinos españoles. Hoy en día podemos darnos cuenta que esta estrategia funcionó: casi el 100% de los buques mercantes españoles están matriculados en Santa Cruz de Tenerife o Las Palmas de Gran Canaria.

El problema, hoy en día, viene a raíz de la pérdida del número de buques mercantes españoles. Entre otros motivos, el principal radica en la decisión de varios armadores españoles, como, por ejemplo, el caso de Ibaizabal de inscribir sus nuevos petroleros de crudo en el registro de Madeira; mientras otros toman la decisión de inscribirlos en Malta, etc. Banderas de conveniencia europeas...

Quizás el problema no sea la decisión de los armadores, sino que la Dirección General de la Marina Mercante debería replantearse su estrategia política y actualizar la normativa vigente sobre el regis-

tro canario, normas más flexibles con los armadores y más protectora de la flota si es que realmente queremos salvarla (podríamos ver el ejemplo de Italia).

Entidades y asociaciones profesionales, Estado (a través de la DGMM), armadores (ANAVE) y trabajadores deberíamos tomar medidas conjuntas, y pensar en nuestras futuras generaciones que seguirán los pasos de muchas anteriores.

Personalmente, cuando inicié mis estudios en la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB) no sabía ni porqué llegaban a flotar los buques, pero gracias al querer aprender (como el de todos los jóvenes que se inician en estos estudios) y una motivación por tirar adelante (realizando voluntariado en Stella Maris mientras estudiaba, etc.) y constancia en el trabajo diario, he llegado al título que hoy en día ostento a bordo, capitán, la máxima titulación marítima profesional.

Actualmente, recordando mis tiempos en la FNB, animo a todo estudiante de náutica a seguir adelante, el camino no será fácil, está claro, pero con voluntad,

ganas de aprender e interés se puede llegar a ser algún día capitán con mando en un buque mercante.

Creo que es importante la comunicación y el intercambio de valores entre las generaciones con más experiencia y las que están empezando, un relevo generacional necesario para mantener nuestra marina civil. Gracias a varias asociaciones, en concreto la ACCMM, de la que soy socio, se ha fomentado la cultura marítima, ayudando a los jóvenes a iniciarse en este complicado camino llamado "una vida dedicada al mar".

Un consejo que siempre les doy como joven capitán a mis alumnos de a bordo es que realmente, y más hoy en día, debemos unirnos todos los marinos, desde los prácticos de puerto a los alumnos de náutica y máquinas, a fin de luchar por nuestros intereses y defender nuestros derechos. Si perdemos esta unión, habremos perdido las batallas actuales y las que vendrán.

La DGMM propone estos días una serie de cambios legales para actualizar su normativa, pero en mi opinión, hacen falta más cambios aún, el futuro es muy incierto.

Respecto a esto, la luz al final del túnel, una gran noticia: tras el aval de la Comisión Europea, la creación de un fondo de 60 millones de euros para el fomento del transporte marítimo podría ayudar a nuestra flota y armadores. Está por ver, pero ojalá sea otro punto de partida para nuestra marina mercante.

Análisis personal del RD 269/2022 que regula las competencias profesionales de los títulos de Marina Mercante

En este Real Decreto, que entró en vigor el 13 de mayo, se actualiza la normativa actual sobre títulos profesionales de la marina mercante y de la náutica deportiva profesional.

En lo que nos afecta a nosotros como pilotos y capitanes de la marina mercante podemos destacar una mejor adecuación del convenio STCW y sus enmiendas del 2010 a la normativa española en materia de formación.

Bajo mi punto de vista, en lo que se

refiere a los requerimientos legales para obtener las tarjetas y títulos de piloto y capitán, la Administración pretende un mayor control en el procedimiento a seguir para obtener la tarjeta profesional de Piloto de 2ª de la Marina Mercante. Para ello se elevan los requisitos de acceso a los exámenes de idoneidad y sobre todo un mayor control y supervisión de dichos exámenes por parte de la DGMM. Se requerirá que, de los 12 meses de prácticas exigibles, como mínimo 6 meses sean de navegación, es decir, se limita el máximo de meses que podrán realizar los alumnos a bordo de buques y embarcaciones de más de 500 GT que desempeñen trabajos portuarios como los de remolcador, suministro de combustible o pasaje de navegación interior/costera.

Por otro lado, se exigirá a todo marino del departamento de cubierta estar en po-

unos conocimientos mínimos en materia de lucha contra incendios en buques tanque (gaseros, quimiqueros y petroleros), esta formación será añadida al curso del certificado de especialidad en formación avanzada en técnicas de lucha contra incendios, recogido en la disposición transitoria número 10 de la Orden FOM/2296/2002 de 4 de septiembre.

Otro de los puntos que hay que comentar es que a partir de la entrada en vigor de este RD quedará suprimida la posibilidad de poder obtener cualquier tarjeta profesional de la DGMM mediante el reconocimiento de algún título académico extranjero, como, por ejemplo, el caso de Cuba, Perú, etc...

Además, esta normativa aplica, bajo mi punto de vista, un sistema de protección de aquellos miembros de la tripulación españoles en buques de bandera



sesión de los siguientes certificados:

1. Formación Básica en Seguridad Marítima
2. Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos
3. Avanzado en técnica de lucha contra incendios
4. Formación Sanitaria Específica Avanzada
5. Operador General del SMSSM

Además, para la renovación quinquenal de títulos habrá que presentar los días de embarque correspondientes y la realización de una serie de cursos "reducidos" para el mantenimiento de nuestras competencias y poder continuar trabajando. En uno de estos cursos se nos exigirá

española que tengan cargos con nivel de responsabilidad de gestión (capitán, 1er oficial de puente y cubierta, jefe de máquinas, 1º de máquinas, etc.), y es que a través del artículo 67 todo cargo con nivel de responsabilidad de gestión que no disponga de la nacionalidad española o no haya realizado sus estudios en náutica y obtenido su tarjeta profesional en España, se le exigirá la realización de un curso o una prueba sobre legislación marítima española a determinar por la DGMM. Una medida a valorar positivamente por los profesionales españoles en la medida que protege a los mandos de los buques y fomenta los embarques a bordo de titulados españoles.

A Josep de Ribas se le atribuye la fundación de la ciudad de Odesa, en la actual Ucrania

El almirante catalán de la emperatriz Catalina la Grande

Capt. Joan Cortada

La actualidad política internacional de las últimas semanas ha puesto en candelero nombres geográficos y conceptos que sólo de vez en cuando aparecían en las noticias de nuestros medios de comunicación: Ucrania, Crimea, Odesa, el mar de Azov, el gran río Dniéster, el tradicional imperialismo ruso etc.

En este contexto, la figura de la emperatriz Catalina II (1729-1796) ha sido recordada como la continuadora de la obra modernizadora iniciada por el zar Pedro I el Grande, como la artífice de la apertura del imperio ruso al mar Negro y la irrupción del mismo como gran potencia en el ámbito europeo, a un nivel comparable al de Austria, Francia o Gran Bretaña.

Hasta la segunda mitad del siglo XVIII, las costas de citado mar Negro estaban casi enteramente bajo el control turco, fuese directamente o, en su zona norte, a través de su estado vasallo conocido como el Kanato de Crimea. Las dos guerras ruso-turcas (1768-1774 y 1787-1792) emprendidas por Catalina II a partir de su accesión al trono en 1762, unidas a los repartos de Polonia acordados con Austria y Prusia, llevaron las fronteras meridionales y occidentales de su imperio ruso a los límites que básicamente subsistieron hasta la caída del infortunado zar Nicolás II en 1917.

Unos años antes, a mediados de siglo, un catalán de la pequeña nobleza, Miguel de Ribas i Boyons, dejaba su Barcelona natal para trasladarse a Nápoles y ocupar un importante cargo en la corte borbónica de aquel reino itálico. Allí, en 1749 y de su esposa de origen irlandés Margaret Plunkett, nació su hijo Josep que, con sólo dieciséis años, inició su carrera militar en las fuerzas armadas napolitanas. A los veinte, ya con el grado de mayor, conoció al conde Alexei Or-

lov que hacía escala en Italia al mando de una flota rusa originaria del Báltico y destinada a atacar las costas otomanas.

Alexei Orlov había sido, en 1762, uno de los principales artífices del golpe de estado palaciego que había depuesto al

signado por las incipientes cualidades militares del joven Josep de Ribas, dado que le ofreció unirse a su escuadra como su ayudante e intérprete. Poco después, Ribas recibió su bautismo de fuego en la batalla naval de Çeçme (julio de 1770),



zar Pedro III y entronizado a la esposa de éste, la alemana de nacimiento Catalina II. De hecho, se presume que Orlov fue el encargado de asesinar al zar destronado en la cárcel, en las semanas posteriores a su caída. El hermano de Alexei, Grigori Orlov, fue durante varios años, el amante principal y favorito de la zarina.

Alexei Orlov debió de sentirse impre-

en aguas de la isla de Chíos, en la que los rusos destruyeron totalmente una potente armada turca.

Llegado a San Petersburgo en 1772, Josep de Ribas que ya había aprendido el idioma ruso, ingresó en la escuela de cadetes. Pasó a ser conocido, ya para el resto de su vida, como Iósif Mihailovich Deribás y entabló una buena relación

con un ministro de la zarina, Ivan Ivanovich Betskoi. Una hija natural de éste, llamada Anastasia Ivanovna Sokolova, era dama de compañía de la emperatriz y se casaría con Ribas cuatro años más tarde en el palacio de Tsarskoye Selo en presencia de Catalina. La emperatriz será también madrina de las dos hijas del matrimonio.

La leyenda, cierta o no, afirma que la zarina gozaba de un considerable apetito sexual y que, además de sus principales amantes "oficiales", como Grigori Orlov y posteriormente Grigori Potemkin, no desdénaba la compañía más o menos

Anastasia. Dicho privilegio comportaba, siempre que la zarina quedase complacida por los servicios amorosos del oficial de mar, un inmediato ascenso en el Ejército o la Guardia Imperial.

Al estallar la segunda guerra ruso-turca, en 1787, el ya coronel de Ribas goza del favor del nuevo amante estable de Catalina, el príncipe Potemkin, a cuyas órdenes sirve en algunas batallas decisivas del frente ucraniano, como la toma de Crimea y el establecimiento de la base naval de Sebastopol. Al mando de una flotilla de cañoneras, interviene decisivamente en el asedio y toma de la

más tarde, conseguirá el apoyo de la zarina para fundar allí la ciudad de Odesa, la "perla del mar Negro", que pronto se convertirá en el mayor puerto tanto militar como comercial ruso en dicho mar y del cual Ribas será su primer alcalde, al tiempo que es nombrado almirante y comandante de la flota imperial ubicada en dicho importantísimo enclave.

Sin embargo, su mayor éxito militar durante aquel conflicto consistió, a las órdenes del general Suvórov, en la toma en 1790 de la fortaleza de Izmaïl, en la desembocadura del Danubio, considerada inexpugnable. Dicha acción fue el mayor desastre turco de una guerra que consagró la definitiva ocupación de toda Ucrania por Rusia a expensas del imperio otomano y de Polonia.

Es preciso tener en cuenta que, hasta entrado el siglo XIX, la actual nítida distinción entre mandos militares terrestres y navales no existía, siendo frecuente ver tanto a comandantes navales encabezar acciones terrestres como a oficiales superiores del ejército mandando escuadras marítimas. La decantación definitiva de Josep de Ribas hacia la carrera militar naval se produce, precisamente, tras la segunda guerra ruso-turca, ascendiendo a vicealmirante en 1793 y a almirante seis años más tarde.

A la muerte de Catalina II en 1796, Iósif Mihailovich Deribás fue llamado de su puesto en Odesa a la capital, San Petersburgo. Allí, en 1800, parece ser que participó en una conspiración contra el nuevo zar Pablo I que, descubierta antes de materializarse, comportó el encarcelamiento de nuestro personaje y de otros varios conjurados. En prisión, Deribás contrajo la malaria y se especula con la posibilidad de que falleciese envenenado por algunos de sus compañeros de cautiverio, temerosos de que, en un delirio febril, revelase detalles comprometedores del complot. El zar Pablo I murió asesinado sólo un año más tarde.

Todavía hoy en día, en la ciudad portuaria de Odesa, tercera urbe de Ucrania, llama la atención el nombre de su calle principal, Deribásovskaia Úlitsa. Literalmente se traduce como "la calle de De Ribas" y está presidida por una estatua del fundador de la ciudad tocado con tricorno, con una pala en una mano y un plano en la otra.

circunstancial de apuestos oficiales que serían sujetos a una especie de "casting" llevado a cabo por algunas de sus damas de honor de mayor confianza. Parece ser que el joven Josep de Ribas pudo haber sido uno de los afortunados seleccionados para compartir el lecho imperial (con una mujer que le llevaba unos veinte años) a través de su futura esposa

fortaleza de Ochakiv y luego en la conquista de una oscura población llamada Khadzhibey en 1789, tras lo cual asciende a mayor general.

El hábil Josep de Ribas pronto intuye que aquel lugar, Khadzhibey, situado entre los estuarios importantes de los ríos Dniéster y Bug, ofrece grandes posibilidades estratégicas. Algún tiempo

La mayor eliminación de los cuellos de botella en los puertos sigue siendo esencial para conectar los corredores

Los corredores marítimos y la necesidad de un comercio basado en documentos electrónicos

Sergio Velásquez Correa

La actual situación post pandemia ha demostrado que el mundo se mueve cada vez más dentro de una dinámica digital. La transición hacia una gestión electrónica en todos los ámbitos de las actividades humanas y en la que los soportes físicos son cada vez menos indispensables, es más acusada. No obstante, aún existen sectores en los que estas dinámicas aún no acaban de ser íntegramente adoptadas. Hablamos de la componente marítima en el comercio internacional. La eficiencia del transporte marítimo de mercancías y la logística como ejes del intercambio comercial a nivel global, es vital para el crecimiento y la competitividad de la economía no solo de la Unión Europea, sino para el funcionamiento de los mercados interior y exterior, la cohesión social y económica de todas las regiones transfronterizas y la sostenibilidad y equilibrio de las balanzas comerciales. En paralelo, los retos medioambientales implicados en el comercio también son una parte fundamental en la modernización y despliegue de un comercio electrónico fuerte, seguro y de confianza.

El interés en la digitalización, en línea con la Estrategia Digital Europea, es también un instrumento clave que puede aumentar la sostenibilidad del sector del transporte. Las tecnologías digitales desempeñan un papel clave en el aumento de la capacidad de manipulación de los bienes de los puertos, simplificando los requisitos administrativos y facilitando la comunicación entre los diferentes actores marítimos mediante el desarrollo de servicios basados en las TIC (tecnologías de la información y las comunicaciones) marítimas, incluidas las solu-

ciones de gestión del tráfico marítimo, concepto tratado y desarrollado ampliamente en los proyectos MONALISA y STM, Co - financiados por la Comisión Europea dentro de las convocatorias CEF (Connecting Europe Facility) entre 2010 y 2018.

En cuanto a los corredores marítimos y ribereños como infraestructura de transporte, la mejora de los enlaces del transporte marítimo de corta distancia y el apoyo a las inversiones en infraestructura básica portuaria siguen siendo prioritarios para la Unión Europea y por ello, CINEA la "Agencia Ejecutiva Europea de Clima, Infraestructuras y Medio Ambiente", anterior INEA (Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes), mantienen su presupuesto de inversiones y apoyo financiero a las acciones en esta línea, mediante las convocatorias como la actual CEF 2 Transporte - "Acciones relacionadas con la movilidad inteligente e interoperable". El programa Autopistas del Mar ha contribuido a este objetivo, en particular mejorando 26 enlaces marítimos. La mayor eliminación de los cuellos de botella en los puertos sigue siendo esencial para conectar los corredores de la red central europea a través del mar y, por lo tanto, integrar las secciones de la RTE-T (Red Transeuropea de Transporte) con los puertos principales y los de la red comprehensiva. El último Reglamento (UE) no 1315/2013 sobre las directrices para el desarrollo de la red transeuropea de transporte sustituye las directrices que se acordaron originalmente en 1996 e introduce una red con una estructura de doble capa que consta de una red comprehensiva y una red central. El objetivo es completar esta última red para 2030, mientras que la primera tiene una fecha límite vinculante de 2050. Recordemos que la Red Comprehen-

siva es la red integral europea que debe garantizar la accesibilidad y la conectividad de todas las regiones de la UE a través de las infraestructuras que soportan los diferentes modos de transporte. Por su parte la Red Central (Core Network), consiste en aquellas partes de la red comprehensiva que sean de la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos para el desarrollo de la RTE-T, uniendo los nodos urbanos y otros nodos estratégicamente más importantes (por ejemplo, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos).

Redes Comprehensiva y Central de la Red transeuropea de Transporte. Fuente: Comisión Europea

Dentro de este contexto CINEA propone como uno de sus objetivos el modernizar la infraestructura de transporte en las dos capas de la RTE-T de manera que de conformidad con el inciso ii) de la letra b) del apartado 2 del artículo 9 del Reglamento CEF, apoyar y financiar proyectos y estudios, relacionadas con las siguientes acciones:

Acciones de apoyo a los Estados miembros para desarrollar e implementar plataformas informáticas de conformidad con el Reglamento eFTI (Reglamento (UE) 2020/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, sobre información electrónica en el transporte de mercancías (DO L 249 de 31.7.2020). pág.33)). En lo posible, las acciones mencionadas tendrán en cuenta las nuevas tecnologías y soluciones innovadoras en los campos de las aplicaciones inteligentes para el transporte, resultantes de las actividades que puedan provenir del programa europeo de innovación, investigación y desarrollo Horizonte Europa.

Las plataformas digitales respaldadas por CEF deben ser accesibles para que

las utilicen todos los operadores de forma no discriminatoria. En este sentido, es importante destacar que estas plataformas deben terminar de dar solución a la aún pendiente tarea de conseguir un comercio global 100% sin papeles. Sin embargo, el cambio necesario hacia este concepto está a la vuelta de la esquina dada la capacidad y madurez de las tecnologías de la información y las comunicaciones. Este cambio finalmente podría desbloquear todo el potencial de los documentos comerciales digitales y, al mismo tiempo, mantener las regulaciones internacionales a la vanguardia del comercio global, dado que casi siempre, las leyes van atrás de las iniciativas y capacidades del sector privado.

Una circunstancia que aún persiste en algunos procedimientos comerciales y que afecta directamente al transporte marítimo es, que no se puede poseer un documento comercial puramente electrónico o digital y, por lo tanto, no puede cumplir las funciones legales de su equivalente en papel. Sin embargo, varias propuestas del sector privado principalmente traccionadas por las grandes navieras, MAERSK y MSC entre otras, sugieren que la digitalización global de los conocimientos de embarque electrónicos (eBL) y otros documentos comerciales pronto será una realidad. Incluso, el gobierno británico empieza a plantearse en adaptar sus leyes para este hecho.

Los documentos comerciales electrónicos, al menos en forma de "facturas electrónicas", se han utilizado durante casi dos décadas debido a sus indiscutibles beneficios y eficiencia. No obstante, siguen siendo unos documentos que bajo algunas legislaciones no tienen aún su entidad y, por tanto, sería muy complejo el intento de formalizarlos a nivel global. Esto se debe principalmente a que los documentos electrónicos se crean bajo contratos de múltiples actores entre un grupo cerrado de partes involucradas en un comercio en particular, que acuerda reconocerlos por tener las mismas cualidades que un documento en papel, sin perder de vista que estos acuerdos son privados y que deben incluir algún tipo de cláusulas basadas en la buena voluntad y en última instancia, soportadas por algún tipo de convenio o reglamentación internacional.

Aparte de los ya mencionados Bill of

ladings o conocimientos de embarque, cuya complejidad a la hora de ser aceptados en formato electrónico, existen otros procedimientos basados en papel que hacen parte del paquete de documentos a "globalizar" en formato electrónico, a saber:

- Letras de cambio
- Pagars
- Órdenes de entrega de los bienes
- Recibos de almacén
- Pólizas de seguro marítimo
- Certificados de seguro de carga

La funcionalidad de estos documentos depende de su capacidad para ser poseídos, razón por la cual, es necesaria una legislación que les permita ser legalmente efectivos en su forma electrónica. En este sentido el documento electrónico debería cumplir con algunos requisitos como:

a) estar ya implementado en formato electrónico, los estándares EDI son un ejemplo de ello;

b) contener la información que se requiere en la contraparte en su equivalente en papel; y

c) mantenerse mediante un sistema que garantice que no más de una persona tenga el control del documento en un momento dado y que, después de que el documento se transfiera de una persona a otra, el cedente ya no tenga el control del mismo.

El concepto de control es de fundamental importancia para la posesión efectiva de los documentos electrónicos y para ello, la tecnología blockchain parece ser la solución.

Actualmente, la Comisión de Ley del Reino Unido ha presentado un Anteproyecto de Ley que prevé dar respuesta y a la vez solución a esta cuestión. Según el Anteproyecto de Ley, se puede poseer un documento comercial electrónico si:

1. tiene una existencia independiente tanto de la ley como de las personas, es decir, no es un derecho legal simple (por ejemplo, una deuda o un reclamo contractual);
2. tiene capacidad de control exclusivo; y
3. debe ser desinvertido por completo en la transferencia (es decir, si A transfiere un documento a B, A no debe poder acceder ni usar el documento).

Por lo tanto, la prueba para determinar

si se posee un documento electrónico es que:

- la persona que tiene el control del documento es la persona que lo posee; y
- la posesión se transfiere de una persona a otra cuando el cesionario obtiene el control de ese documento.

Las propuestas de la Comisión Jurídica a cargo de este anteproyecto, también prevén que el concepto de poseer un documento comercial electrónico se extenderá a la fianza, la conversión y las garantías reales de posesión que requieran la posesión física de un activo (por ejemplo, prendas y gravámenes).

Como se ha comentado anteriormente, la tecnología blockchain puede dar solución a estas cuestiones, algunos expertos y la comunidad blockchain consideran a esta tecnología como una solución digital que facilita la disrupción de las industrias, la economía, el comercio y la manera en cómo ciertos sectores se comunican e intercambian información. Esto se debe a que la tecnología blockchain permite una forma más transparente, confiable y eficiente de organización y comunicación.

La tecnología blockchain tiene el potencial de anunciar un avance tan esperado en la digitalización de conocimientos de embarque, ya que podría proporcionar la garantía de unicidad, una función esencial de los conocimientos de embarque, sin el requisito de suscripción de membresía. Sin embargo, un conocimiento de embarque basado en blockchain no despegaría a menos que se le brinde el apoyo suficiente de la infraestructura legal. De particular importancia son las Reglas de Rotterdam y el proyecto de Ley Modelo de la UNCITRAL (Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional) sobre Documentos Transferibles Electrónicos. Debería ser posible interpretar las primeras y finalizar el segundo de una manera compatible con la tecnología blockchain.

Argumentado todo lo anterior, el futuro de la Red Transeuropea de Transporte, sus corredores y sus comunidades y ecosistemas de usuarios, deberán sacar provecho de los recursos disponibles para unir los esfuerzos necesarios para que la digitalización del transporte y el comercio sea un hecho en 2030 y que el despliegue final no tenga que esperar hasta 2050 como está previsto.

Relato marítimo dedicado con admiración y respeto al Capitán del buque Maersk Etienne

¿Por qué no paré máquinas? (2)

> Viene de página 2

Y si todo estaba bien, ¿por qué el recuerdo de aquella tarde venía, cada vez con más frecuencia a su mente. ¿Por qué el recuerdo que algún tiempo creyó casi olvidado era ahora tan recurrente?

Si, el recuerdo era cada vez más preciso y potente. Aquella tarde estaba en su camarote, faltaba menos de una hora para la cena. Con el vaso de whisky con mucho hielo sobre la mesa, repasaba una vez más uno de aquellos manuales tan completos en los que se describían con datos, gráficos y comentarios todas las instalaciones que contenía el buque y todos los detalles de su estructura. Desde meses antes de tomar el mando, estos manuales se convirtieron en su obsesión y ahora, en su segundo viaje como capitán, se habían convertido en una lectura diaria ritual en la que se sumergía con una actitud placentera, tranquila, talmúdica, como el que pasea por un jardín querido y familiar.

Sonó el teléfono del puente y la voz de Jorge le pidió que subiera. Si Jorge, el segundo oficial, el sobrio y fiable portugués, te pedía subir, no había que dudar ni preguntar nada, había que subir.

Entró en el puente de mando y Jorge se le acercó con los prismáticos en la mano. -“Una cuarta por estribor”- dijo. Antonio salió al alerón y se cazó los binoculares. El mar empezaba a rizarse y aunque suaves, los balances se hacían más perceptibles. Por eso le costó algo descubrir aquella embarcación, abarrotada de gente de la proa a la popa, caras oscuras, brazos al aire y que aparecía y desaparecía según pasasen las olas. Supo enseguida ante qué se encontraba.

En su mente se multiplicaron los mensajes. Era su segundo viaje en el barco de sus sueños con la naviera de sus sueños. En el primero, aquel maldito barco griego no controló bien la maniobra de atraque, se les vino encima por popa, suave pero pesadamente. Total, nada, dos banderillas dobladas y seis metros cuadrados de pintura desprendida, nada. No quiso hablar con el capitán del otro bu-

que cuando intentó subir a bordo- ¿Para qué? - bromeó durante la comida. - “Yo no hablo griego y si te encuentras con un griego no te dejará hablar a ti”-.

Su primer oficial indicó al capitán griego que ya habían informado al consignatario de buques que representaba a la compañía y que se dirigiera a él si precisaba datos del barco para el parte del seguro. No había sido culpa suya en absoluto, pero era una pequeña incidencia en su primer viaje y esto lo incomodaba.

Ahora estaba a punto de finalizar su segundo viaje que estaba yendo a la perfección, ¡otra incidencia más no, por favor!

Volvió a pensar en la noticia que con tanta atención estaba siguiendo aquellos días. Aquel buque danés, el Maersk Etienne, fondeado ante Malta con 29 migrantes a bordo, llevaba ya un mes esperando el permiso de las autoridades para desembarcarlos. ¡Un mes! ¡Cuánto dinero estaba costando esa broma a la naviera!

A la imagen del buque danés fondeado frente a Malta se sumaron en su mente los sesudos comentarios de aquellos periodistas especializados que cargaban constantemente contra las ONG que, tras rescatar migrantes en alta mar pugnaban y pugnaban luego para que algún país ribereño los aceptara. - “cruceñistas de lujo”- habían llegado a llamar a aquellos refugiados, porque, según decían, pagaban altos precios por hacinarse en aquellos infiernos flotantes.

En el puente, Jorge ya se había situado al lado del telégrafo de la máquina, listo para lanzar órdenes a los maquinistas. Por su parte, Joan Tur, el marinero de guardia, se situó al lado de la rueda del timón preparado para gobernar manualmente cuando se desconectara el piloto automático.

Antonio volvió a enfocar los prismáticos sobre la patera, ahora ya estaba casi de través, a menos de un cuarto de milla y pudo ver, de forma nítida y clara la cara del hombre que, de pie, en la proa de la patera, brazos en alto, fijaba también sus ojos en él.

El blanco de aquellos ojos desbordando el negro rostro. Ojos de incredulidad, ojos que parecían estar leyendo con pánico desbordado todos los pensamientos que hervían en la cabeza de Antonio.

En un segundo, en un siglo, la patera ya quedaba por la popa y el aumento del oleaje la volvía a hacer invisible por momentos. Unos minutos más tarde, Antonio entró en el puente cerrando la puerta del alerón tras de sí.

Devolvió los binoculares a Jorge que, inmóvil, lo miraba en silencio. Joan Tur había avanzado hasta casi tocar con su nariz el cristal frontal del puente. Allí, el marinero ibicenco que según todos tenía la vista más potente del mundo, sumergió su prodigiosa mirada y su pensamiento en el último punto más distante del horizonte, más lejos que nunca.

Nadie habló allí ni tampoco nadie comentó nada durante la cena en la cámara de oficiales. Al día siguiente, entraron en Fós. Jorge solo se acercó para presentarle su relevo porque en esta escala iniciaba su periodo de vacaciones y partía el mismo día hacia Oporto. Ninguna noticia sobre naufragios de pateras apareció en las revistas digitales especializadas en los días siguientes. Su segundo viaje en- “el listillo”- se había completado sin incidencias.

Antonio intentó serenarse, - “tu vida ha valido la pena se repitió, ha sido hermosa, vivida, alegre y también sabia, dejas a tu familia protegida, dejas grandes amigos y buenos recuerdos a todos, irreprochable. Entonces...”

¿Por qué ese maldito recuerdo te ocupa ahora tanto tiempo del poco que te queda?

¿Por qué sigue ahí todavía?

¿Por qué no paré máquinas aquella tarde?”

P.S. Este relato está basado en un idea de Mercè Montalá y está dedicado con admiración y respeto al Capitán del buque Maersk Etienne porque hizo lo que debía. Otros no lo hicieron.

Víctor Rubio