

MARINA CIVIL

NÚMERO 86



- *España, en la élite del transporte marítimo mundial*
- *Concluido el Plan de descontaminación del "Don Pedro"*
- *Las tripulaciones de Salvamento Marítimo, distinguidas por la OMI*
- *Botadura del buque de Salvamento Marítimo "María Pita"*

**FOMENTO DOTA DE TRES HELICÓPTEROS
A LA FLOTA DE SALVAMENTO MARÍTIMO**

Radares revolucionarios,



desde siempre.

Radares ARPA FAR-21X7 y FAR-28X7

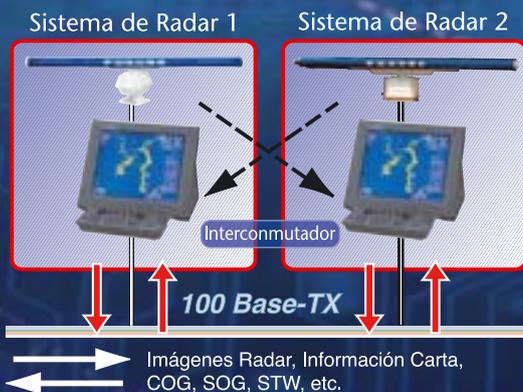
FURUNO lidera, desde hace décadas, el mercado mundial de radares marinos. Hoy, con la serie de radares ARPA FAR-21X7 y FAR-28X7, continua siendo el referente de innovación.

Concebidos para ofrecer las máximas prestaciones en el mar, estos radares están diseñados con la tecnología más avanzada en procesamiento de señales digitales y cumplen con los nuevos estándares de IMO para todo tipo de barcos.

Impactantes imágenes radar de alta resolución, funciones ARPA (100 blancos), Plotter (con superposición de imágenes Radar + Plotter, cartografía C-Map, Navionics), presentación de hasta 1000 blancos AIS e interconexión Ethernet 100 Base-TX, como equipamiento de serie.

Pantallas TFT multicolor SXGA de 20 y 23 pulgadas, y modelos "Black Box" (Caja Negra) diseñados para soportar los nuevos monitores con Interfase de Vídeo Digital (DVI-D).

Su unidad de control separada permite una mayor flexibilidad en la instalación y su control de bola proporciona gran facilidad de operación y les permite realizar todas las funciones con un simple click sobre la pantalla.



3/EDITORIAL

4/PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 2006-2009

- Salvamento Marítimo incorpora tres helicópteros
- Botado el buque de Salvamento Marítimo "María Pita"
- La ministra de Fomento presenta la base estratégica de Sevilla
- Nueva "Salvamar" para Galicia

15/NOTICIAS OMI

- España, entre los diez países con mayores intereses en el comercio marítimo
- La OMI distingue a las tripulaciones de Salvamento Marítimo
- España propone un nuevo marco legal

22/EMERGENCIAS

- Concluido el Plan de descontaminación del "Don Pedro"

35/ADMINISTRACIÓN E INVERSIONES

- Nueva sede de la Capitanía Marítima de Sevilla
- Nuevo régimen de las líneas regulares de cabotaje
- El Centro "Jovellanos" destaca como lugar de formación



45/NÁUTICA DE RECREO

- 46 Salón Náutico
- Stand de la Dirección General de la Marina Mercante
- Encuentro con el sector
- Condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo

59/SALVAMENTO MARÍTIMO

- Contrato de financiación con el BEI
- Teide de Oro
- El Vigía premia a Sasemar
- Placa de Oro al Mérito Pesquero
- EMSA incorpora medios anticontaminación

63/PESCA

- Campaña para extender el uso de radiocomunicaciones

70/CLUSTER MARÍTIMO ESPAÑOL

- Constitución y primera Asamblea General

72/"JOVELLANOS"

- Inglés marítimo en las comunicaciones

78/PUERTOS

- Excelente momento del sector

81/NAVIERAS

- MSC: 25 años de implantación en España

89/LABORAL

- El futuro del trabajo en la mar

95/EL ESPEJO DEL MAR

- El mar de los libertadores



NÚMERO 86 - OCT.NOV.DIC 2007



Nuestra portada:

Helicóptero Agusta Westland AW 139s



Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante

COMITÉ EDITORIAL

Presidente:

Felipe Martínez Martínez

Vicepresidente:

Pilar Tejo Mora-Granados

Vocales:

David Alonso-Mencia
Emilio Arribas Peces
Luis Miguel Guérez Roig
Fernando Martín Martínez
Francisco Suárez-Llanos
Alfredo de la Torre Prados

Director:

Fernando Martín Martínez
e-mail: fmmartinez@fomento.es

Coordinador general:

Salvador Anula Soto
e-mail: sanula@fomento.es

Coordinadores de Áreas:

Administración e inversiones:

José Manuel Piñero Fernández

Buques y Equipos:

Miguel Núñez Sánchez

Normativa y Cooperación Internacional:

Mercedes García Horrillo

Seguridad Marítima y Contaminación:

Francisco Ramos Corona

Salvamento Marítimo:

Pedro Sánchez Martín

Centro Seguridad Marítima "Jovellanos":

José Manuel Díaz Pérez

Organización Marítima Internacional:

Manuel Nogueira Romero

Jefe de redacción:

Juan Carlos Arbec

Colaboradores:

Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla
Beatriz Blanco Moyano
Manuel Maestro López
Esteban Pacha Vicente
Arturo Paniagua Mazorra

Fotografía:

Miguel Cabello Frías
Lucía Pérez López

Suscripciones:

Fruela, 3 - 28071 Madrid
Telf.: 917 55 91 00 - Fax: 917 55 91 09
e-mail: prensa.madrid@sasemar.es

Redacción:

Ruiz de Alarcón, 1, 2ª Planta
28071 Madrid
Telfs.: 915 97 90 90 / 915 97 91 09
Fax: 915 97 91 21
www.fomento.es/marinamercente

Coordinación de publicidad:

Manuel Pombo Martínez
Autoedición y Publicidad
Ortense, 6, 3ª Planta - 28020 Madrid
Telf.: 915 55 36 93 - Fax: 915 56 40 60
e-mail: revistacivil@terra.es

ISSN: 0214-7238

Depósito Legal: M-8914-1987

Precio de este ejemplar: 4,50€



Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima como editora de Marina Civil, no se hace necesariamente participe de las opiniones que puedan mantener los colaboradores de esta revista.

Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos, siempre que se cite "Marina Civil" como fuente. El contenido íntegro de la misma se encuentra en:

www.salvamentomaritimo.es



D.P.D.R. Canarias, S.A.
Edif. Mapfre 3º - local B - Avda. José Antonio 10
38003 Santa Cruz de Tenerife
Tel.: 922 53 26 20 / Fax: 922 24 71 78
info@opdr-canarias.com / www.opdr-canarias.com

OPDR CANARIAS

Línea Regular "Sevilla-Canarias"

Tres Salidas Semanales, RO/RO y Contenedores

Santa Cruz de Tenerife
Lunes, Martes y Sábado

Las Palmas
Lunes, Martes y Viernes

Sevilla
Viernes, Sábado y Martes

Ahlers Consignataria, S.A.
Avda. Tres de Mayo, 30
38005 Santa Cruz de Tenerife
Tel.: 922 20 24 03 / Fax: 922 20 07 44
admin@ahlersconsig.com / www.ahlersconsig.com

Paukner Marítima, S.A.
Avda. de los Cambulloneros, s/n
Muelle León y Castillo, 35008 Las Palmas de Gran Canaria
Tel.: 928 48 81 01 / Fax: 928 45 10 09
apsa@paukner-lpa.com / www.paukner-lpa.com

Mertramar Sevilla S.A.
Carretera de la Esclusa, s/n
Polígono Industrial CITAL, nave nº 5, 41011 Sevilla
Tel.: 954 29 63 20 / Fax: 954 23 02 92
sevilla@mertramar.com / www.mertramar.com

Reconocimiento a la labor de la administración marítima

En la 25ª Asamblea General de la Organización Marítima Internacional, España ha postulado su permanencia en el Consejo describiendo dos realidades: la vigorosa salud de nuestro sector marítimo y los continuados esfuerzos de la Administración marítima para sostener elevados niveles de seguridad en la flota y en las aguas de soberanía.

Respecto de la primera aseveración son buen ejemplo la pujanza de la actividad a lo largo de 2006, tanto en los astilleros como en las empresas gestoras del comercio marítimo. El Cluster Marítimo Español, recientemente constituido, persigue situar a nuestro sector marítimo privado en lugar destacado dentro de la Unión Europea. El período de bonanza tiene su reflejo en nuestro desarrollo portuario, que muestra cifras positivas de crecimiento del tráfico un año tras otro. Sirva de muestra la importante ampliación acometida en los terminales de contenedores del puerto de Valencia.

La atracción que ejerce la flota de recreo sigue batiendo cifras de visitantes al Salón Náutico de Barcelona. Aumentan las matriculaciones respecto del año anterior y crece el número de licencias expedidas por las federaciones. Incrementos que no deben hacernos olvidar que las flotas de recreo representan una de las mayores preocupaciones de todas las instituciones que se ocupan de la seguridad marítima en cualquier nación desarrollada. El papel de la Administración marítima española es velar por que todo este desarrollo económico del sector se vea sustentado en la seguridad jurídica, comunitaria y española, así como en la seguridad de las personas, de los bienes y del medio ambiente marino.

En estos campos, la exposición realizada por España ante la Asamblea General de la OMI es representativa. En las últimas semanas, los esfuerzos de la Administración marítima se han centrado en la correcta implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos en las flotas de pesca y de recreo. Los trágicos accidentes del mes de enero de 2008 muestran, una vez más, que aumentar la seguridad en el sector de la pesca priorizando la prevención y la cautela de los pescadores ante un medio natural tan violento, sigue siendo una tarea de permanente sensibilización y concienciación. Asumir todas las precauciones no distrae del objetivo primordial de seguir

dotando a nuestro servicio público de salvamento de todos los medios posibles.

El Plan Nacional de Salvamento 2006–2009 continúa cubriendo sus expectativas. Ya se han entregado los tres primeros helicópteros de nueva generación y se ha procedido a la botadura en Valencia del primero de una serie de cuatro remolcadores, de 40 metros de eslora, que vendrán a reforzar los medios marítimos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. La Base Estratégica de Sevilla ha inaugurado sus instalaciones para almacenar y mantener equipos de lucha contra la contaminación, y ya presta sus servicios una nueva embarcación de intervención rápida con base en el puerto lucense de Burela.

Si la incorporación de nuevos medios aeromarítimos a la flota de Salvamento Marítimo es una acción muy visible para la ciudadanía, también es necesario destacar que otras acciones de la Administración no deben pasar desapercibidas. Determinados accidentes marítimos, que en su momento despertaron grandes inquietudes, fueron después abordados por los técnicos sin mayores complicaciones o consecuencias. Nos referimos al accidente del buque “Don Pedro” en aguas de Baleares en fechas previas a la temporada estival.

La culminación de las tareas de extracción del combustible y de otros elementos contaminantes del buque hundido entre Ibiza y Formentera muestra en un documentado artículo la avanzada tecnología utilizada y las dificultades encontradas, dejando constancia de un largo y bien hecho trabajo que no debe quedar en la sombra. A este respecto, la iniciativa de la Agencia Europea de Seguridad Marítima de crear su propia y específica flota de buques equipados contra la contaminación viene a reforzar los medios ya disponibles, pues dos de esas nuevas unidades se destinarán de forma permanente a atender nuestras aguas.

El presente número de MARINA CIVIL debe también hacerse eco de los premios que han recibido los hombres y mujeres que velan por la seguridad en la mar. Extender y divulgar la noticia de todo premio es otra forma de premiar, a través del reconocimiento, el valor y la entrega. La OMI ha reconocido el alcance de esos valores con su Premio a la valentía excepcional en el salvamento de emigrantes irregulares.



▲ La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, recibe los dos primeros helicópteros AW 139s en la factoría italiana de AgustaWestland. Detrás en el centro de la Palao; la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, y responsables de la Sociedad de Salvamento y de la empresa constructora, AgustaWestland.

La ministra presenta en Italia los dos primeros helicópteros de Salvamento Marítimo incorpora tres con la más alta tecnología

THE SPANISH MARITIME SAFETY AND RESCUE AGENCY HAS ADDED THREE NEW STATE-OF-THE-ART HELICOPTERS TO ITS RESCUE FLEET

Summary:

The Minister for Development, Magdalena Álvarez, unveiled two Agusta Westland AW139s helicopters at the company's manufacturing plant in Vergiate, Italy. The brand new helicopters are fully owned by the Agency and have been purchased under the National Rescue Plan 2006-2009. They will be based at the airports of Tenerife Sur and Reus. A third AW139s will operate in Gijón, substituting the Eurocopter AS 365 N-2 'Dauphin'.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha presentado en la factoría de AgustaWestland en Vergiate (Italia) dos helicópteros AgustaWestland AW139s, de nueva construcción y en propiedad, adquiridos dentro del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, que tienen sus nuevas bases en los aeropuertos de Tenerife Sur y de Reus. Un tercer AW 139s operará en Gijón sustituyendo al actual Eurocopter AS 365 N-2 "Dauphin".



imagen: el secretario general de Transportes, Fernando

Salvamento Marítimo helicópteros

Tienen sus bases
en Tenerife Sur,
Reus y Gijón

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima dispondrá de una flota compuesta por diez helicópteros, ocho en propiedad y dos fletados, al finalizar el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009. Hasta ahora contaba con seis unidades, todas ellas fletadas a una empresa privada. Con las tres nuevas incorporaciones, Salvamento Marítimo dispone en estos momentos de nueve helicópteros, frente a los cinco de la pasada legislatura, los eficientes y muy conocidos Sikorsky S61N, que están a punto de terminar su vida activa.

El modelo escogido por el Ministerio de Fomento para sustituir a los veteranos Sikorsky S61N es el AgustaWestland AW 139s. Las tres primeras unidades fueron encargadas en febrero de 2006, dos destinadas a las nuevas bases situadas en Reus y Tenerife Sur y la tercera para sustituir el Eurocopter AS 365 N-2 "Dauphin" que opera en Gijón. Esta última unidad, de menor capacidad pero de extraordinarias prestaciones, será destinada a una nueva base en la fachada del Cantábrico aún por determinar.

Por otro lado, el pasado mes de octubre se adjudicaron otras dos unidades que serán entregadas en octubre de 2008 y en febrero de 2009. Es la primera vez que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima dispone de helicópteros en propiedad. Con estas incorporaciones, la mayor velocidad y autonomía de los nuevos aparatos permitirá mejorar sensiblemente la respuesta ante las emergencias.

EL "REY DEL MAR"

Hay máquinas que, por unas u otras razones, terminan convirtiéndose en mitos. En el mundo de los helicópteros se pueden englobar en esta categoría a los franceses "Alouette", con su cola en trenzado metálico y su cabina en forma de burbuja. También a los Bell UH-1 "Huey" norteamericanos que la película *Apocalypse Now* mostraba navegando en formación sobre el delta del Mekong, batiendo el aire con el golpeteo de sus dos palas únicas.

La gran difusión alcanzada por estos dos helicópteros (del Bell "Huey" llegaron a fabricarse 15.000 unidades) y la elevada fiabilidad de sus mecanismos les permitieron mantenerse en activo a lo largo de décadas sin apenas sufrir modificaciones. El Sikorsky "Sea King", conocido técnicamente por el acrónimo SH3, fue otra de esas máquinas voladoras que gozó del aprecio de propietarios, tripulantes y pasajeros.

A finales del mes de junio de 1991 había cierta expectación en el coruñés aeropuerto de Alvedro ya que la Dirección General de la Marina Mercante esperaba la llegada del primero de una serie de helicópteros específicamente diseñados y equipados para actuar en salvamento marítimo. El Sikorsky S61N "Mark I", directamente derivado del "Sea King", tomó tierra en Galicia envuelto en un ganado prestigio internacional como salvador de vidas humanas. Bautizado como "Helimer Galicia", había sido fletado a la empresa Helicsa, filial española de la experimentada He-



▲ El helicóptero dispone de dos puertas de embarque situadas a babor y estribor, siendo la de estribor la utilizada para rescate.



▲ El AgustaWestland AW 139s mantiene una velocidad de crucero de 306 km/h.

likopter Service de Noruega que, a su vez, dependía de la no menos veterana CHC Canadian Helicopters.

La saga de los “Sea King”, cuyo primer prototipo SH3 volaría en marzo de 1959, había visto la luz a finales de los años cincuenta como parte del proyecto de la U.S. Navy de dotarse de helicópteros anfibios cazasubmarinos. Tres años después, el 7 de agosto de 1962, subiría al aire un “Sea King” con el fuselaje alargado en 1,27 metros y equipado con sendos flotadores en el tren de aterrizaje. Se trataba de la versión civil y comercial del SH3, recibiendo el nombre de S61N. Resultó ser una buena máquina, tan fiable, fuerte, segura y capaz que fue adoptada por los servicios SAR de numerosos países, como Estados Unidos, Irlanda, Argentina o el Reino Unido.

Cuando en 1966 comenzaron a explotarse los yacimientos de petróleo y gas en el Mar de Noruega, los S61N fueron las herramientas escogidas por la empresa Helikopter Service para atender a las plataformas de perforación y extracción. Evidentemente, analizados desde los avances en aviónica y aeronáutica que hoy conocemos, los S61N no eran excesivamente veloces, les faltaba un poco de potencia,

Es la primera vez que la Sociedad de Salvamento dispone de helicópteros en propiedad

sobre todo cuando fallaba una de las dos turbinas y se encontraban en vuelo estacionario, y seguramente ha-

brían necesitado de un poco más de autonomía.

Pero en 1991 el modelo era una de las grandes opciones que España precisaba con urgencia para disponer de un servicio público de salvamento marítimo a la altura de las naciones de su entorno. Para mayor eficacia, el aparato era capaz de volar de noche, algo difícil de encontrar entre los helicópteros comerciales, medios y pesados, de hace quince años.

TRIPULACIONES ESFORZADAS

El primer comandante del “Helimer Galicia”, el tristemente desaparecido Joaquín Ortiz de Zárate, junto a su tripulación, supieron extraer del S61N todas sus virtudes rescatando durante años a cientos de personas a punto de perder la vida en las aguas gallegas y cantábricas.

En 1992, coincidiendo con la celebración de la Exposición Universal de Sevilla, se instalaría en el aeropuerto de Jerez el segundo S61N, al que en poco tiempo seguirían los destinados en Las Palmas de Gran Canaria (la “guagua voladora”), en Valencia y en Gijón. Con el paso de los años, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima llegaría a contar con cinco Sikorsky S61N, dos del tipo “Mark I” y tres del “Mark II” que, a partir del año 2001, fueron modernizados con piloto automático para vuelo estacionario y con el sistema FLIR de localización por infrarrojos.

Sin embargo, los años no pasan en balde y hoy Salvamento Marítimo mantiene operativas tres únicas unidades que llegarán al final de su vida útil entre 2010 y 2012. Con el fin de sustituir los S61N que iban quedando obsoletos, Salvamento Marítimo optó por reemplazar los dos “Mark I” por dos Eurocopter AS 365 N-2 “Dauphin” e incorporar un AW 139 perteneciente al adjudicatario del contrato, quedando un helicóptero Bell 212 como unidad “Back Up” para efectuar sustituciones por paradas programadas. Por este motivo, la flota de helicópteros estaba compuesta por las tres mencionadas unidades y los últimos tres S61N “Mark II”.

DECISIÓN ACERTADA

A finales de noviembre de 2007, el rescatador más veterano de Salvamento Marítimo adiestraba en Valencia a sus compañeros de profesión destinados a trabajar en los recién llegados Agusta-Westland AW 139s. La renovación de la flota de helicópteros forma parte del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009, cuyo objetivo es que el servicio público español disponga de ocho helicópteros en propiedad y otros dos en régimen de arrendamiento en el horizonte de 2009.

La decisión de seleccionar el AW 139s ha sido acertada pues se trata de una de las aeronaves más avanzadas que pueden encontrarse en el mercado internacional de helicópteros destinados a misiones SAR. Tal y como estaba previsto, ya están operativos dos AW 139s en Reus y Tenerife y en próximas fechas lo hará el tercero. Los dos siguientes se incorporarán a la flota de Salvamento Marítimo a finales de este año y en las primeras semanas de 2009.

Durante años, los Sikorsky S61N rescataron a miles de personas a punto de perder la vida

AgustaWestland es una empresa aeronáutica especializada en el diseño y fabricación de helicópteros, fruto de la "joint venture" de la italiana Finmeccanica SpA y la británica GKN Plc, con factorías en el Reino Unido (Yeovil), en Italia (Vergiate) y Estados Unidos (Fidelafía).

Las dos empresas matrices exhiben una intensa biografía industrial. La italiana nacería en 1948 en el seno del Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI), de similar diseño al de nuestro extinto Instituto Nacional de Industria (INI), abarcando desde la fabricación de automóviles, como Alfa Romeo, hasta astilleros o electrónica. Por su parte, la británica GKN (Guest, Keen & Nettlefolds) es un holding de empresas mecánicas cuyos orígenes en la villa inglesa de Dowlais se remontan a 1759 y que terminaría absor-



▲ Detalle de la grúa de izado, con capacidad hasta 270 kilogramos y de la burbuja para el observador.

biendo a la afamada empresa aeronáutica Westland en 1994.

La colaboración técnica entre los dos gigantes de la Unión Europea data de hace medio siglo, adentrándose en el campo de la aeronáutica en 2001 tras la creación de la firma AgustaWestland, participada al 50 por 100 por ambas empresas. En el año 2004, Finmeccanica se haría con el control de la participación de GKN y quedaría como única propietaria.

MÁQUINA IDÓNEA

El AW 139s es un helicóptero de tipo medio con un peso al despegue superior a las seis toneladas y dos turbinas, lo que le convierte en una máquina idónea para efectuar tareas "Off shore", como son las misiones SAR. Desde su aparición en el mercado en el año 2003 se han vendido trescientas unidades a clientes de treinta países y actúan en misiones SAR en el exigente US Coastguard, en el



▲ El AW 139s tiene capacidad para dos pilotos, dos rescatadores/operadores de grúa y trece personas.



▲ La cabina de mando del AW 139s ofrece gran visibilidad exterior para operaciones SAR.

servicio de guardacostas de Japón, en Irlanda o en los Emiratos Árabes Unidos.

Las unidades que llegan a España son las primeras unidades de la versión SAR, que es la más avanzada del modelo, con todo el equipamiento SAR disponible. Comparado con otros ejem-

El AW 139s es una de las aeronaves más avanzadas en misiones de rescate aéreo

Las especificaciones técnicas del AgustaWestland AW 139 son:

Peso máximo al despegue	6.400 kilogramos
Carga máxima	2.778 kilogramos
Motores	2 turbinas Pratt & Whitney PT6C-67C
Potencia en despegue	1.252 kW
Potencia máx. continua	1.142 kW
Capacidad de combustible	1.562 litros + 500 en depósitos auxiliares
Tripulación (variable)	Pilotos (2), Rescatador/gruista (1), Rescatador (2)
Pasajeros (según configuración)	15
Longitud	16,66 metros
Altura	4,95 metros
Velocidad de crucero	306 kilómetros / hora
Altura máxima de vuelo	5.931 metros
Radio de acción máximo	463 kilómetros
Tiempo de vuelo sin repostar	± 5 horas
Velocidad de ascenso	Superior a 10 metros / segundo

plares del AW 139s, en el adquirido por Salvamento Marítimo destaca la ampliación o protuberancia de la proa en cuyo interior se alojan equipos electrónicos que no figuran en el resto de las versiones del modelo.

La versatilidad de su cabina le permite transportar a los dos pilotos, dos rescatadores/operadores de grúa más trece personas, pudiendo adoptarse otras combinaciones según las necesidades. Está propulsado por dos turbinas Pratt & Whitney PT6C-67C, que entregan 1.252 kW en el despegue, y un rotor principal de cinco palas, que le permiten mantener una velocidad de crucero de 306 kilómetros/hora, con un alcance máximo de 1.061 kilómetros.

En su diseño se ha reducido el uso de componentes sujetos a cambios frecuentes, disminuyendo los costes de reparación y la frecuencia del mantenimiento. Concebido como helicóptero apto para uso comercial, donde se valora el confort del pasaje, es poco ruidoso y sus rotores, tanto el principal como el de cola, se encuentran a una altura que no entorpece el acceso al interior de la aeronave mientras giran.

Aspectos destacados del AW 139s son su elevada maniobrabilidad, la gran visibilidad exterior desde la cabina y el sistema automático de vuelo estacionario, modelo 4-axis digital AFCS. La grúa exterior iza cargas superiores a los 200 kilogramos y el helicóptero puede ser equipado con un gancho baricéntrico para transportar carga de hasta 2.000 kilogramos colgada en el exterior.

En su trabajo nocturno utiliza visión automatizada de infrarrojos (FLIR – Forward Looking Infrared), contando con radar meteorológico y de búsqueda. Las comunicaciones son completas, con grabación de datos y voz, además de contar con altavoces exteriores y foco dirigible de iluminación nocturna.

En cuanto a la aviónica, es decir, los sistemas de pilotaje, comunicaciones y control de vuelo, el AW 139s utiliza el sistema integrado Primus Epic de la firma Honeywell Aerospace específico para configuración SAR, dotado de pantallas planas de cristal líquido de gran formato que facilitan el trabajo de los pilotos, permitiéndoles dedicar mayor atención a su labor de búsqueda y rescate, además de economizar energía, componentes y peso.



▲ La vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, saluda al presidente de la Corporación Marítima, Vicente Boluda, en el acto de botadura del buque de Salvamento Marítimo "María Pita". A la derecha, la directora de Unión Naval Valencia, Alicia Martín, y el delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, Antonio Bernabé.

La vicepresidenta primera del Gobierno presidió el acto Botado el buque de Salvamento Marítimo "María Pita"

THE SPANISH MARINE SAFETY AND RESCUE AGENCY'S "MARIA PITA" IS LAUNCHED

Summary:

The "María Pita", the first of a series of four sister ships being built at Grupo Boluda owned shipyards was recently launched at the Union Naval Valencia (UNV) facilities. Commissioned by the Spanish Marine Safety and Rescue Agency, the ships are equipped with sophisticated navigational and communication systems. The launch was presided by the first Vice-President of the Government of Spain, María Teresa Fernández de la Vega.

En las instalaciones de Unión Naval Valencia (UNV) se ha botado el buque "María Pita", uno de la serie de cuatro buques gemelos que los astilleros pertenecientes al Grupo Boluda están construyendo para Salvamento Marítimo. Dotados de los más sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones, el acto ha sido presidido por la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega.

Las instalaciones de Unión Naval Valencia (UNV) fueron el escenario de la botadura del buque "María Pita", uno de la serie de cuatro buques gemelos que los astilleros pertenecientes a Boluda Corporación Marítima están construyendo para la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

El acto ha sido presidido por la vicepresidenta primera del Gobierno, María Teresa Fernández de la Vega, acompañada del delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, Antonio Bernabé; la directora de Sal-

vamento Marítimo, Pilar Tejo, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Rafael Aznar, entre otras personalidades. Fue recibida a su llegada al astillero por Vicente Boluda, presidente de la Corporación Marítima, y por Alicia Martín, directora de UNV.

La serie en construcción consta de cuatro buques gemelos dotados de los más sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones. De propulsión azimutal (ASD), cuentan con una eslora de 39,70 metros, una manga de 12,50 metros y un puntal de 5,80 metros. Su autonomía mínima, a velocidad de crucero, es de 6.000 millas.

ENTREGA ESCALONADA

La planta propulsora está compuesta por dos motores diesel ABC de 8 cilindros en línea. Cada uno desarrolla una potencia nominal de 1.872 Kw. a 1.000 rpm, que accionarán dos propulsores de tipo azimutal de paso variable SCHOTTEL SRP 1215 CP, para alcanzar las 60 toneladas de tiro a punto fijo. Estos remolcadores disponen, además, de una hélice de proa SCHOTTEL que les dotará de una excelente maniobrabilidad. Por otro lado, y puesto que están específicamente contruidos para el salvamento marítimo, estos buques disponen de un servicio exterior contraincendios

FIFI 1-Water Spray, un bote de rescate con un pescante de arridado de avanzada tecnología y un sistema de visión por infrarrojos. La tripulación podrá ser de hasta 12 personas, todas ellas acomodadas en camarotes con aseos completos individuales, y, adicionalmente, contarán con una zona de rescate y un espacio específico para acomodar náufragos en su interior con capacidad mínima para 30 y con un camarote cuádruple accesible desde este local, que permitirá acomodar náufragos si es necesario. Está previsto que el primero de estos cuatro remolcadores, el “María de Maeztu”, sea entregado próximamente. El resto se irán entregando escalonadamente hasta mediados de este año.

María Mayor Fernández de Cámara y Pita, llamada María Pita, es una heroína española del siglo XVI. Luchó denodadamente al lado de la guarnición en la defensa de La Coruña (1589), atacada por una escuadra inglesa que mandaba el almirante Norris al que se unió el corsario Drake. Felipe II le concedió el grado de alférez en activo. Es un símbolo emblemático de la ciudad.



▲ La vicepresidenta primera del Gobierno en el momento de la botadura del “María Pita”.

Es uno de los cuatro buques gemelos que se están construyendo en Unión Naval Valencia

Boluda Corporación Marítima mantiene desde principios de los años noventa una estrecha relación con Salvamento Marítimo. Esta confianza se renovó en el 2006, cuando el astillero valenciano adquirió el compromiso de fabricar estos cuatro remolcadores de altura.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA SERIE DE CUATRO REMOLCADORES GEMELOS QUE UNIÓN NAVAL VALENCIA CONSTRUYE PARA SALVAMENTO MARÍTIMO

Características y dimensiones principales:

- Eslora total: 39,70 metros.
- Eslora entre perpendiculares: 34,52 metros.
- Manga: 12,50 metros.
- Puntal: 5,80 metros.
- Velocidad mínima de crucero, al 80 por 100 de potencia, en pruebas: 12,00 nudos.
- Velocidad mínima, al 100 por 100 de potencia, en pruebas: 13,00 nudos.
- Tiro a punto fijo (BP), al 100 por 100 de potencia: 60 t.
- Autonomía mínima (velocidad crucero al 80 por 100 de potencia): 6.000 millas.
- Tripulación: 12 personas

Para su cometido principal, los remolcadores dispondrán a proa de una maquinilla de remolque con su consiguiente tambor de estiba para almacenar 300 metros de estacha de alta resistencia, y a popa, de una maquinilla de remolque con dos tambores en disposición de cascada, cada uno de ellos capaz de estibar al menos 1.000 metros de cable para labores de remolque de larga distancia. Asimismo, dispondrán una maquinilla auxiliar, gancho de remolque y unos pines-guía para cable en la popa.

La planta propulsora de cada uno de los remolcadores está compuesta por dos motores diesel principales ABC 8DZC-1000-175 de una potencia nominal de 1.872 Kw a 1.000 rpm, que accionarán dos propulsores de tipo azimutal de paso variable SCHOTTEL SRP 1215 CP, para alcanzar las 60 toneladas de tiro a punto fijo.

Por otro lado, los remolcadores cuentan con una hélice de proa de accionamiento hidráulico marca SCHOTTEL STT 110

LK FP que dotará al buque de una excelente seguridad para las labores de aproximación a los buques asistidos y durante las maniobras.

Además, estos remolcadores dispondrán de un servicio exterior contraincendios que estará dotado de los elementos estructurales y de los equipos necesarios para cumplir con los requisitos “FIRE-FIGHTING SHIP 1, WATER SPRAY”. En particular, los buques están equipados con dos bombas de contraincendios de 1.500 m³/h cada una y dos monitores contraincendios con una capacidad unitaria de 1.200 m³/h, además del sistema de rociadores para crear una cortina de agua de protección de la superestructura y la cubierta del buque que permita aproximarse a los siniestros adecuadamente para hacer más eficaz la labor.

Para cumplir con otra de las misiones fundamentales para las que han sido diseñados, los remolcadores cuentan con un sistema de visión por infrarrojos que permitirá localizar personas u objetos en condiciones de mala o nula visibilidad, un bote de rescate y un pescante de arridado tecnológicamente avanzados, una zona de rescate y un espacio específico para acomodar náufragos en su interior. En lo que respecta a la acomodación del personal a bordo, los citados remolcadores dispondrán de espacios para tripulación permanente de hasta 12 personas. Diez de los tripulantes dispondrán de camarote individual con aseo completo individual. Además se dispondrá de un camarote doble con un aseo completo.

Por otra parte, estos buques remolcadores estarán dotados de los más sofisticados sistemas de navegación y comunicaciones, a fin de realizar las funciones para las que han sido diseñados.



▲ Para hacer frente a posibles accidentes por derrames o vertidos en la zona marítima andaluza, Salvamento Marítimo dispone en la base estratégica de Sevilla de barreras de contención, succionadores de hidrocarburos, etc., además de instalaciones para el mantenimiento, lavado y reparación de equipos de lucha contra la contaminación. En esta base también se encuentra un equipo técnico especializado de intervención en emergencias.

Salvamento Marítimo cubre con ella toda Andalucía

La ministra de Fomento presenta la base estratégica de Sevilla

THE MINISTER FOR DEVELOPMENT OPENS A STRATEGIC BASE IN SEVILLE

Summary:

The Minister for Development, Magdalena Álvarez, has opened a new Strategic SAR and Pollution Combat Base in Seville on behalf of the Spanish Maritime Safety and Rescue Agency, ascribed to the Ministry for Development. The base will provide strategic coverage for the whole of the Andalusian maritime zone. This takes the total number of Strategic Bases deployed throughout Spain to six, located in A Coruña, Madrid, Castellón, Tenerife and Santander. A new base in Cartagena is expected to replace the existing base in Madrid.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha presentado en Sevilla la nueva base estratégica de salvamento y seguridad marítima (BEC) de Salvamento Marítimo, adscrita al Ministerio de Fomento, que cubrirá toda la zona marítima de Andalucía. Con ésta son seis las que funcionan en toda España, que se ubican en A Coruña, Madrid, Castellón, Tenerife y Santander. Recientemente, ha entrado en servicio una nueva en Cartagena que sustituirá a la de Madrid.

También han asistido al acto el delegado del Gobierno en Andalucía, Juan José López Garzón; el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez; la directora de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Pilar Tejo, y el capitán marítimo de Sevilla, Cristóbal González Aller.

La nueva base estratégica, destinada a la lucha contra la contaminación marina, se incorporó a la red de bases estratégicas a finales de 2006 a través

del Plan Nacional de Salvamento Marítimo (PNS) 2006-2009, impulsado por el Ministerio de Fomento. Gracias a este Plan, Salvamento Marítimo ya cuenta con **seis bases estratégicas** que se ubican en **Sevilla, A Coruña, Madrid, Castellón, Tenerife y Santander**. Muy recientemente, ha entrado en servicio una nueva base en **Cartagena que sustituye a la de Madrid**. En la pasada legislatura Salvamento Marítimo sólo contaba con dos bases estratégicas.

Estas bases están concebidas para hacer frente a posibles accidentes por derrames o vertidos, por lo que Salvamento Marítimo requiere disponer del suficiente **material de reserva** (barreras, succionadores de hidrocarburos, etcétera) en puntos estratégicos y en las mejores condiciones para su uso en una respuesta rápida.

Las instalaciones de la base estratégica de Salvamento Marítimo en Sevilla comprenden unos **2.800 metros cua-**

drados de terreno y 1.500 metros cuadrados de nave diáfana. Actualmente, la base dispone de unos **8.385 metros de barreras de contención** de hidrocarburos, nueve *skimmers* (bombas succionadoras de hidrocarburos en el mar), una embarcación neumática, equipos de fondeo, bombas, etcétera.

Para la gestión logística del material, Salvamento Marítimo dispone de un camión-grúa con remolque, carretillas elevadoras y un vehículo todoterreno. Seis técnicos de salvamento se encargan de gestionar y mantener la base, que se integra en el sistema de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento para **dar respuesta a episodios de contaminación en la mar**.

El área de actuación preferente de la base estratégica de Sevilla es la **zona marítima andaluza**. Desde su puesta en funcionamiento en el año 2006 esta base ha participado ya en varias emergencias, entre las que destaca la embarrancada del “Sierra Nava” en la bahía de Algeciras, con despliegue de material de lucha contra la contaminación y seguimiento de su reflotamiento; el



▲ La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, contempla los planos de la nueva base estratégica de Salvamento Marítimo en Sevilla. A su lado, el director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo, Felipe Martínez.

En la pasada legislatura Salvamento Marítimo disponía de dos bases estratégicas y actualmente ya hay seis

transbordo del combustible del “Tiger”, que entró en combustión en Melilla; el hundimiento del “Don Pedro” en Ibiza, y el seguimiento y prevención tras el abordaje de los buques “Torn Gertrud” y “New Flame” en Punta Europa.

INVERSIONES DEL PNS

Todos estos medios se incluyen en el **Plan Nacional de Salvamento (PNS) 2006-2009**, algunas de cuyas medidas se adelantaron gracias al Plan Puente, que Fomento puso en marcha en 2004 para cubrir las carencias existentes en el ámbito de la lucha contra la contaminación y emergencias marítimas.

El PNS 2006-2009 multiplica los efectivos para mejorar la lucha contra la contaminación. El conjunto del Plan asciende a **1.022,84 M€** y supone multiplicar por 6,6 las inversiones del Plan anterior (564 por 100). Del total del Plan (1.022 M€), 515,75 millones de € corresponden a inversiones y el resto, 507 millones, se destinan a operaciones y mantenimiento de los medios. En la actualidad, el 62 por 100 de las inversiones del PNS están ya ejecutadas o comprometidas.

En la tabla quedan reflejadas las unidades que se han incorporado al operativo de Salvamento Marítimo en la presente legislatura y las previstas al finalizar el PNS, muchas de las cuales están ya en construcción. Se ha pasado de **sesenta unidades** en la pasada legislatura a **ochenta y nueve** en la presente.

UNIDADES POR AÑOS	2004	Diciembre 2007	2009
Salvamares	40 (100% propias)	53 (100% propias)	55 (100% propias)
Embarcaciones rápidas polivalentes	0	0	10 (100% propias)
Remolcadores	12 (25% propios)	12* (25% propios)	10 (100% propios)
Buques polivalentes	0	4 (100% propios)	4 (100% propios)
Buque recogedor	0	0	1** (0% propio)
Bases estratégicas de almacenamiento	2	6	6
Bases subacuáticas	1	6	6
Aviones	0	4 (75% propios)	4 (100% propios)
Helicópteros	5 (0% propios)	8 (25% propios)	10 (80% propios)
TOTAL	60	93	106

*Dos remolcadores están contratados de forma provisional, para reforzar el dispositivo de salvamento en las Islas Canarias.

**Habrá al menos un buque fletado con gran capacidad de recogida de vertidos contaminantes (~ 3.000 metros cúbicos).

	2004	Diciembre 2007	2009
Capacidad de recogida de residuos de la mar (en m ³)	80 m ³	4.160 m ³	7.300 m ³



▲ La "Salvamar Alioth", la más moderna entre las embarcaciones rápidas de Salvamento Marítimo, dirigiéndose a su base en el puerto de Burela. (Foto: Rafael CASANUEVA.)

La Comunidad cuenta ya con siete unidades de este tipo

Nueva "Salvamar" para Galicia

A NEW SALVAMAR-TYPE BOAT FOR GALICIA

Summary:

The Spanish Maritime Safety and Rescue Agency, ascribed to the Ministry for Development through the General Directorate of the Merchant Marine, has added the "Salvamar Alioth" to its fleet. The new boat is the most modern of the high-speed SAR vessels and will consolidate the response vessels already operating in the Galician maritime zone, which include a further seven similar units.

Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha incorporado a su flota la "Salvamar Alioth", la más moderna entre las embarcaciones rápidas de salvamento que reforzará los medios que operan en la zona marítima gallega que cuenta ya con siete unidades de este tipo.

Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha incorporado a su flota la "Salvamar Alioth", la más moderna entre las embarcaciones rápidas de salvamento, que reforzará los medios que operan en la zona marítima gallega que cuenta ya con siete unidades de este tipo. Esta nueva unidad, construida por Astilleros Armón, se incorpora en el marco del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009 dotado con 1.022,84 millones de euros. Un 20 por 100 (200 de euros) del pre-

supuesto global del PNS 2006-2009 se destina a Galicia.

El Ministerio de Fomento ha incorporado en la presente legislatura doce embarcaciones de intervención rápida denominadas "Salvamares". Actualmente la flota asciende a cincuenta y tres unidades. Son embarcaciones de alta velocidad, gran maniobrabilidad y poco calado, apropiadas para actuar en circunstancias en que la rapidez de respuesta juega un papel fundamental. Construidas en aluminio y con borda baja son adecuadas para recoger náufragos del agua, además de dar remol-

ques y asistencias. Protagonizan la mayor parte de las emergencias atendidas por el servicio de Salvamento Marítimo gracias a su rápida respuesta y versatilidad.

En 2009, al finalizar el Plan, habrá cincuenta y cinco, seis de las cuales, las más obsoletas, habrán sido sustituidas por otras de nueva construcción. Además se han realizado mejoras en las ya existentes, como la instalación de una red de rescate en veinte "Salvamares" y próximamente se instalará en las restantes; la mejora de la zona de rescate en catorce embarcaciones y el objetivo



▲ Un 20 por 100 del presupuesto global del Plan Nacional de Salvamento se destina a Galicia.

de mejorar otras quince, y la dotación de cascos con sistemas de comunicación integral a las tripulaciones de todas las “Salvamares”.

MEDIOS EN GALICIA

La embarcación de intervención rápida “Salvamar Alioth” se ubica en el puerto de Burela y sustituye a la “Salvamar Sargadelos” que se traslada a Riveira, creándose una nueva base en este puerto. Tiene 21 metros de eslora y 5,50 de manga. Cuenta con una velocidad punta de 38 nudos, 400 millas náuticas de autonomía y dos motores de 1.400 hp.

La “Salvamar Alioth” tiene su base en el puerto de Burela y sustituye a la “Salvamar Sargadelos” que se traslada a Riveira

La “Salvamar Sargadelos” tiene 15 metros de eslora y 3,80 de manga. Su velocidad punta es de 30 nudos, tiene 300 millas náuticas de autonomía y dos motores de 450 hp.

Estas embarcaciones están preparadas para dar respuesta a emergencias e

incidencias en la mar, como remolques, asistencias técnicas, evacuaciones médicas, recogida de objetos peligrosos para la navegación, transporte de personal especializado, etcétera.

La reciente incorporación forma parte de las que ya se han producido desde el año 2004 a los medios existentes en Galicia gracias al Plan Puente y del Plan Nacional de Salvamento Marítimo. En concreto se cuenta con nuevos medios como el buque polivalente “Don Inda”, con capacidad de recogida de hidrocarburos de la mar, dos nuevas

En esta legislatura se han incorporado doce embarcaciones de intervención rápida que en total ascienden a cincuenta y tres

“Salvamares” y un avión de salvamento y vigilancia.

En la tabla se reflejan los medios incorporados desde el año 2004.

Medios	2004	Octubre 2007	2009
Remolcadores y buques polivalentes	3 remolcadores	2 remolcadores y 1 buque polivalente	2 remolcadores y 1 buque polivalente
Aviones	0	1	1
Helicópteros	1	1	1
“Salvamares”	6	7	7
Embarcaciones rápidas polivalentes	0	0	2
Bases estratégicas almacenamiento	1	1	1
Bases subacuáticas	0	1	1
TOTAL	11	14	16



▲ En la imagen, el consejero de Transportes y representante permanente de España ante la OMI, Manuel Nogueira (a la izquierda) y el agregado de Asuntos Marítimos de la Embajada de España en Londres, Julián Abril, durante la 25ª Asamblea de la Organización celebrada en esta ciudad.

Reelegida en la 25ª Asamblea

España, entre los diez países con mayores intereses en el comercio marítimo internacional

SPAIN IS ONE OF THE TEN STATES WITH THE LARGEST INTEREST IN INTERNATIONAL SEABORNE TRADE

Summary:

Spain has been re-elected to the Council for the 2008-2009 biennial, at the 25th International Maritime Organization IMO General Assembly recently held in London. Spain obtained its membership after a comfortable majority of the 138 States with voting rights voted Spain into fourth place as a Category B member, one of the ten States with the largest interest in international seaborne trade.

España ha resultado reelegida para ocupar un puesto, durante el bienio 2008-2009, en la 25ª Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) que se ha celebrado en Londres. De los 138 países con derecho a voto, nuestro país ha obtenido el respaldo de una amplia mayoría, siendo el cuarto país más votado en la Categoría "B" que agrupa a los diez países con mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

En la sesión de la 25ª Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de las Naciones Unidas para la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino, que se ha celebrando en Londres, España ha resultado reelegida para ocupar un puesto en su Consejo durante el bienio 2008-2009, en su Categoría "B", integrada por los **diez Estados del mundo con mayores intereses en el comercio marítimo internacional**. De los 138 países con derecho a voto, España ha obtenido el respaldo de una **amplia mayoría**, siendo el cuarto país más votado entre los once candidatos.

La elección de España supone un reconocimiento a la labor de nuestro país en la regulación de las condiciones de seguridad de la navegación marítima y la protección del medio ambiente marino, además de un **compromiso** con los intereses de la Organización y de la comunidad marítima internacional en su conjunto.

España es miembro del Consejo de la OMI desde el año 1973 y hasta el año 2001 perteneció a su Categoría "C" integrada por un grupo de países elegidos por simple representación regional. En 2001, durante la 22ª Asamblea, nuestro país presentó su candidatura para acceder a la Categoría "B".

El **Consejo es el órgano de dirección** de la Organización. Se reúne con carácter ordinario dos veces al año, y con carácter extraordinario cuando resulta necesario. Entre sus funciones más importantes figuran la elección de su secretario general; el examen de los

CATEGORÍA "A"	CATEGORÍA "B"	CATEGORÍA "C"	
China	Alemania	Arabia Saudita	Kenia
Estados Unidos	Argentina	Australia	Malta
Grecia	Bangladesh	Bahamas	Malasia
Italia	Brasil	Chile	México
Japón	Canadá	Chipre	Nueva Zelanda
Noruega	España	Dinamarca	Portugal
Panamá	Francia	Egipto	Singapur
Rep. de Corea	India	Filipinas	Sudáfrica
Rusia	Países Bajos	Indonesia	Tailandia
Reino Unido	Suecia	Jamaica	Turquía

▲ **Tabla 1.**

programas de trabajo de los Comités y Subcomités; la supervisión de los informes, propuestas y recomendaciones de los órganos técnicos; examina los estados de las cuentas, personal y gestión

Obtuvo el respaldo de una amplia mayoría de los 138 países con derecho a voto

de la Organización y también puede concertar acuerdos o relaciones con otros organismos, además de desempeñar todas las funciones de la Asamblea entre periodos.

Tras las elecciones celebradas en la 25ª Asamblea, la composición del nuevo Consejo de la OMI para el próximo bienio se muestra en la **tabla 1**.

El Consejo está integrado por cuarenta países distribuidos en tres categorías:

- **Categoría "A"**: integrada por los diez Estados con los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales.
- **Categoría "B"**: integrada por los diez Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.
- **Categoría "C"**: integrada por veinte Estados que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación, y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo.

NOVEDADES

Las novedades que se han producido en el Consejo de la OMI, respecto al Consejo elegido en la Asamblea anterior, han sido las incorporaciones en el grupo "C" de Nueva Zelanda y Jamaica, en detrimento de Portugal y Bélgica. Bélgica, que estaba en el grupo "C", se ha presentado al "B", con lo que ha sido la primera vez que se producía una votación real en este grupo, que hasta ahora había sido elegido por aclamación. Portugal adoptó la decisión de no presentar su candidatura al grupo "C".

La situación del Consejo se muestra en la **tabla 2**.

CONTINENTE	GRUPO A	GRUPO B	GRUPO C	TOTAL	%
AMÉRICA	2	3	4	9	22,5%
ASIA	3	2	6	11	27,5%
ÁFRICA	0	0	4	4	10%
EUROPA	5	5	4	14	35%
OCEANÍA	0	0	2	2	5%

▲ **Tabla 2.**

INTERVENCIÓN DEL SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES

El secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, presentó la candidatura de España al Grupo "B" del Consejo de la OMI en el transcurso de la 25ª Asamblea General. "España", explicó, "es un Estado ribereño situado en el extremo sur de Europa, en la Península Ibérica, cuyo territorio profundiza en sus raíces mediterráneas y atlánticas gracias a los archipiélagos balear y canario. Sus más de ocho mil kilómetros de costa están cuajados de numerosas playas y rías, zonas marítimas de especial valor ecológico y puertos de todos los tipos y tamaños".



▲ Fernando Palao.

"Nuestro país cuenta", continuó, "con cincuenta puertos, competencia de la Administración del Estado, muchos de ellos enclaves históricos del comercio marítimo mundial. Alrededor de ellos se desarrollaron núcleos urbanos tan importantes como Barcelona o Valencia en el Mediterráneo. En el año 2006 el tráfico de mercancías en los puertos españoles ascendió a 462 millones de toneladas y el número de buques que los visitaron fue de 119.819. Los puertos de bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona se encuentran hoy día entre los diez más importantes de Europa, en cuanto a tráfico de contenedores."

"Al tráfico generado por los puertos", dijo, "ha de sumarse el derivado de la singular situación geográfica de España en una de las zonas de mayor densidad de tráfico marítimo del mundo. Todos tenemos en mente gravísimos siniestros marítimos con resultado de severa contaminación acocidos en nuestra costa".

"Por ello la población española es especialmente sensible a los problemas que puede suponer el tráfico marítimo, pero también es consciente de su importancia, pues no sería posible explicar el presente de España olvidando su larga historia marítima y tampoco concebir su futuro sin tener en cuenta que es por vía marítima por donde se materializa la mayor parte de su actividad comercial."

MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

El secretario general de Transportes afirmó "que para ser efectiva, toda nueva regulación en el ámbito marítimo debe ser debatida y adoptada en un foro internacional que alcance el consenso del mayor número de países posible. Creemos que la OMI tiene en ello un papel fundamental y con esa convicción hemos trabajado a lo largo de los últimos años desde nuestro puesto del Grupo 'B' del Consejo y deseamos seguir haciéndolo en los dos próximos".

Añadió que también "a través de nuestra Representación Permanente y delegaciones, colaboramos activamente en las actividades de los Comités, Subcomités y Grupos de Trabajo de la Organización, en el incremento de los niveles de seguridad y protección marítima, la preservación del medio ambiente marino, la formación de la gente del mar, la facilitación del tráfico marítimo y la cooperación técnica. España tiene ratificada e implantada prácticamente la totalidad de los instrumentos marítimos internacionales".

Detalló luego la distribución en nuestra costa de los siete Dispositivos de Separación de Tráfico (DST) aprobados por la OMI en los que el año pasado fueron identificados 157.893 buques, de los que 39.642 transportaban mercancías peligrosas. Los dos más importantes,

Finisterre y Gibraltar, son además de notificación obligatoria.

"Asimismo, el pasado año entró en vigor la Zona Marítima Especialmente Sensible (ZMES) de las Islas Canarias que viene a sumarse a la correspondiente del Atlántico Norte, estableciéndose las necesarias medidas para su control."

"La flota mercante de pabellón español", puntualizó, "se encuentra en la Lista Blanca del Memorandum de París, lo que pone de manifiesto los esfuerzos de España por cumplir con los parámetros de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación marina procedente de los buques".

Por otra parte, "nuestra flota pesquera, la más importante de Europa, y la no menos importante industria turística —en 2006 visitaron España más de 58 millones de turistas—, y la clara dependencia de estas actividades de un comercio marítimo de calidad, y en definitiva, con el respeto y la conservación de nuestros mares y costas, hace que España venga realizando un importante esfuerzo de inversión pública en seguridad marítima, prevención y lucha contra la contaminación, tanto en medios humanos como materiales".

PERSONAS RESCATADAS

"Durante 2006 la Administración marítima española, como Estado Rector del Puerto, realizó 2.166 inspecciones a los buques que arribaron a puertos españoles, lo que supone mantener un importante esfuerzo de control, el segundo dentro de los países signatarios del Memorandum de París y el primero en inspecciones ampliadas realizadas".

"España", siguió relatando, "es miembro fundador del sistema Equasis, y ha sido uno de los primeros países que se ha sometido al Plan Voluntario de Auditorías de la OMI y contribuido a su desarrollo mediante la aportación de auditores nacionales para la formación de auditores en América del Sur y colaborado en la realización de auditorías a otros Estados miembros, lo que acredita el compromiso de España con la Organización".

Respecto al factor humano, quiso dejar claro que nuestro país considera que el capítulo de la formación es un asunto prioritario en la prevención de accidentes. Existen en él más de 50 centros de formación con tecnología puntera, por los que pasaron más de 17.000 alumnos en 2006.

"Con relación a la cuestión de las personas rescatadas en el mar", concluyó, "dada la particular problemática a la que se enfrenta España por su situación geográfica, ha puesto en marcha diversos acuerdos bilaterales de cooperación técnica con el fin de prestar asistencia a los países desde los cuales se originan los flujos migratorios y poder, de este modo, prevenir e intentar evitar la pérdida de vidas humanas en la mar. Nuestra labor y la valentía y entrega de nuestras tripulaciones ha sido reconocida recientemente por OMI". Al final, confió en que gracias a todo ello, "fuéramos merecedores de su voto", como así fue, "cuya petición de nuevo reitero para continuar trabajando en la mejora del comercio marítimo mundial desde esta Organización, con la ayuda de todos ustedes".



▲ La Distinción de la OMI fue recogida por la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, y José Antonio Arrieta en nombre de las tripulaciones.

Al valor excepcional en la mar

La OMI distingue a las tripulaciones de Salvamento Marítimo

IMO PAYS TRIBUTE TO THE CREW OF THE SPANISH MARITIME SAFETY AND RESCUE AGENCY

Summary:

During a special ceremony as part of the Organization's 25th Assembly, the first IMO Award for Exceptional Bravery was presented to Spanish Maritime Safety and Rescue Agency crew. The crew of the high-speed boats and SAR vessels were given recognition "for a successful year of operations in locating and rescuing thousands of illegal immigrants at sea."

Antes de la 25ª Asamblea de la OMI tuvo lugar la entrega de premios de la primera edición de la Distinción, creada por la Organización, para premiar al Valor Excepcional en la Mar. Las tripulaciones de los buques y embarcaciones de intervención rápida de Salvamento Marítimo fueron galardonadas, "por sus exitosas operaciones para localizar y rescatar, durante un periodo de un año, a miles de emigrantes ilegales en el mar".

En su 98º periodo de sesiones, el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) reafirmó la decisión de un panel de jueces especial de conceder la Distinción de la OMI al Valor Excepcional en el Mar de 2007 a las **“tripulaciones de los buques y embarcaciones de intervención rápida de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, del Ministerio de Fomento”**, cuya candidatura presentó España, **“por sus exitosas operaciones para localizar y rescatar, durante un periodo de un año, a miles de migrantes ilegales en el mar”**.

La ceremonia de entrega de la distinción se celebró en Londres, lugar en que se realizó el vigésimo quinto periodo de sesiones ordinario de la Asamblea de la OMI. Acudieron a recoger el premio la **directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo**; el **presidente de la empresa pública Remasa** que opera con las embarcaciones, **Rafael Pastor**, y, en representación de todas las embarcaciones de Salvamento Marítimo, **José Antonio Arrieta**, entre otras personalidades ligadas al sector.

RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL

El **secretario general de la OMI, Efthimios E. Mitropoulos**, destacó, antes del acto de entrega, “el gran pri-

villegio” que suponía presidir la ceremonia inaugural de los Premios a la Valentía excepcional en el Mar. “Esto es, en efecto, una distinción y nadie puede ser más merecedor de ese epíteto que los que están aquí para ser honrados por los actos de gallardía, valor y abnegación que fueron mucho más allá de todo lo que normalmente se espera como parte de sus funciones cotidianas”.

La Organización concedió la distinción “por la localización y rescate de miles de migrantes ilegales en el mar”

“La obligación de ayudar a los que están en peligro en el mar”, explicó, “está ya reconocida en el derecho internacional, en instrumentos como la seguridad de la vida humana en el mar, el Convenio sobre Salvamento, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”.

Sin embargo, destacó que detrás de la decisión del Consejo de la OMI para establecer el premio existe el objetivo de “proporcionar el reconocimiento internacional para aquellos que, a riesgo de perder su propia vida, y en consonancia con las tradiciones más altas en el mar, realizan actos de excepcional valentía en medio de condiciones extremas imperantes en el momento”.

GENEROSIDAD DE ESPAÑA

“Este año inaugural del premio”, precisó, “se recibieron las nominaciones para veintiún actos de valentía, de nueve Estados miembros y de tres organizaciones no gubernamentales reconocidas”. Las candidaturas, explicó, fueron analizadas por un Grupo de evaluación. Quiso dar las gracias a cada uno de ellos por la diligencia con la que se acercaba a su tarea: la Federación Internacional de Armadores, la International Transport Workers Federation, la International Maritime Pilots Association, la Federación Internacional de Shipmasters Associations, la International Salvage Union, la Federación Internacional de Salvamento Marítimo, y la Asociación Marítima Cristiana Internacional. Como presidente del Grupo expresó su testimonio personal “por el alto nivel de valor y fortaleza que encontramos presente en todas las candidaturas”.

“Estamos aquí para rendir un homenaje especial y de honor, y me gustaría dar las gracias al Gobierno de España por su generosidad en el apoyo a la OMI con la producción de la concesión del premio, en forma de una medalla de plata que representa, por un lado, una operación de búsqueda y rescate con un barco que naufraga en el fondo y un helicóptero que rescata a los supervivientes del mar en primer plano, y con el logotipo de la OMI en el reverso.”

A la conclusión de la ceremonia inaugural, el secretario general dijo: “Hemos escuchado historias de extraordinaria valentía; que se enfrentan a la adversidad y la superan. Ha sido un privilegio honrar a estos notables hombres y mujeres. Tenemos la firme intención de que este acto se convierta en un evento regular en el calendario de la OMI y por otro lado, esperamos que la comunidad marítima internacional lo refleje con orgullo”.



▲ El secretario general de la OMI, Efthimios E. Mitropoulos, dio las gracias al Gobierno de España por su apoyo en la producción del premio.

Para los países que rescatan personas en la mar

España propone un nuevo marco legal

SPAIN PROPOSES A NEW LEGAL FRAMEWORK

Summary:

During the 83rd session of the IMO Maritime Safety Committee, Spain submitted a number of proposals to enhance the safety and efficiency of the international community's legal framework in this field and proposed that the provisions of MSC Resolution 167(78) on the treatment of persons rescued at sea, be made mandatory.

Durante la 83ª sesión del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), España presentó una serie de propuestas destinadas a garantizar que la comunidad internacional tenga un orden jurídico más seguro y eficiente, y sugiere la necesidad de establecer la obligatoriedad de las directrices aprobadas mediante la resolución MSC.167(78).

El Comité agradeció a España la exposición del problema y se reconoció la necesidad de proceder con cautela en relación con las cuestiones conexas que queden fuera del ámbito de competencia de la OMI. Se acordó que la Organización continuara con el examen y la labor al respecto, pero sin perjudicar el equilibrio alcanzado con las enmiendas de 2004 al Convenio SOLAS y el Convenio SAR y las directrices conexas.

El Comité reconoció los esfuerzos realizados a nivel bilateral o multilateral y las medidas complementarias en curso en el ámbito de la UE, así como la intención de España de proponer un punto nuevo del programa de trabajo al MSC 84, y agradeció al secretario general por la continuación de la iniciativa interorganismos, así como las opciones sobre cooperación técnica propuestas.

Teniendo en cuenta el elevado número de personas rescatadas en el mar en el año 2006 por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (30.493 emigrantes), España lamenta que la entrada en vigor de las enmiendas de 2004 al Convenio SOLAS y al Convenio SAR, adoptadas mediante las resoluciones MSC.153(78) y MSC.155(78), en su opinión, no había dado los frutos deseados. Por consiguiente, España propone en el documento una serie de propuestas destinadas a garantizar que la comunidad internacional tenga un orden jurídico más seguro y eficiente, y sugiere la necesidad de establecer la obligatoriedad de las directrices aprobadas mediante la resolución MSC.167(78).



▲ En el 2006, Salvamento Marítimo rescató a 30.493 emigrantes.

OBLIGATORIEDAD

Algunas delegaciones informaron al Comité de experiencias parecidas a la de España en lo que respecta al salvamento de personas en sus aguas, incluidas los migrantes indocumentados, los solicitantes de asilo y los refugiados, y reconocieron, por consiguiente, que era necesario que la OMI y otras organizaciones continuaran trabajando sobre esta cuestión. Italia, por ejemplo, declaró que durante el año 2007, hasta el mes de septiembre, había habido 270 operaciones de rescate, 131 de las cuales fuera de zona SAR, responsabilidad de Italia, y se habían rescatado 10.000 personas.

La mayoría de las delegaciones apoyaron, en principio, el documento de España. Los países consideran que el marco legal actual, resultante de las citadas resoluciones del MSC, es fruto de negociaciones complejas y, en ocasiones, controvertidas, difíciles y muy delicadas, lo cual representa un equilibrio muy frágil que no debe ponerse en peli-

gro tampoco después de su entrada en vigor, por lo que no se consideró pertinente que las directrices aprobadas de la Resolución MSC.167(78) tuvieran carácter obligatorio.

El secretario general apoyó la propuesta de España de que se continúe trabajando el tema en la OMI, porque se pondrá en peligro la vida de personas inocentes en el mar, en caso de no resolverse el problema.

También comunicó el problema en el discurso que pronunció en la primera Conferencia de Ministros Africanos de Transporte, celebrada en Abuja este año. Reconoció que algunos aspectos del problema quedan fuera del ámbito de competencia de la OMI. Anunció que está previsto tratar el tema de personas rescatadas en el mar y examinar medidas que puedan adoptarse de manera coordinada, en una reunión interorganismos que se celebrará en enero de 2008, en la que participarán la OMI, OIM (Organización Internacional de Migraciones), ACNUDH (Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Derechos Humanos), ACNUR (Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados), DOALOS (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, de la ONU) y ONUDD (Oficina de las Naciones Unidas sobre Estupefacientes y Crimen Organizado). Además brinda cooperación técnica a los países africanos.

Manuel NOGUEIRA

(consejero de Transportes.
Representante permanente de España
ante la OMI)



RIBADEO
 Muelle de Mirasol, 9
 27700 RIBADEO-Lugo
 Tel.: 982 130 923
 Fax: 982 130 924
 ribadeo@perezetorresmaritima.com

SAN CIPRIÁN
 Puerto Alumina s/n
 27890 SAN CIPRIÁN - Lugo
 Tel.: 982 596 023
 Fax: 982 596 029
 Télex: 82015 Petoc e
 sciprian@perezetorresmaritima.com

CARIÑO
 Avda. Fraga Iribarne, 43-1
 15360 CARIÑO-La Coruña
 Tel.: 981 420 188
 Fax: 981 405 790
 Télex: 83522 Petoc e
 carino@perezetorresmaritima.com

FERROL
 Muelle comercial, s/n
 15401 FERROL-A Coruña
 Tel.: 981 356 373/902 200 102
 Fax: 981 353 416
 Télex: 83522 Petoc e
 ferrol@perezetorresmaritima.com

A CORUÑA
 Pab. de Serv. Explotac. 191.
 Muelle de San Diego
 Puerto de A Coruña
 15006 A CORUÑA
 Tel.: 981 294 388
 Fax: 981 284 062
 Télex: 82329 Petoc e
 lacorusa@perezetorresmaritima.com

MARÍN
 Muelle comercial, s/n
 36900 MARÍN-Portevedra
 Tel.: 986 838 057/902 238 857
 Fax: 986 880 382
 marin@perezetorresmaritima.com

VIGO
 Luis Taboada, 15-3
 36201 VIGO-Portevedra
 Tel.: 986 447 601
 Fax: 986 431 430
 vigo@perezetorresmaritima.com

PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL

CONSIGNATARIOS DE BUQUES - OPERADORES PORTUARIOS
 TRANSITARIOS - ESTIBADORES - FLETAMENTOS - ADUANAS

LOGISTICS WITH CARE

www.perezetorresmaritima.com - www.termarin.com - www.tpperferrol.com

986838057





Se han extraído el combustible y las mercancías peligrosas

Fomento da por concluido el Plan de descontaminación del "Don Pedro"

▲ Buceadores fijando el trípode para realizar cesárea de acceso al espacio servotimón. (Copyright www.seasalvage.net. Cortesía de Tom JUIJN.)

All dangerous goods and fuel extracted MINISTRY FOR DEVELOPMENT CLOSES THE "DON PEDRO" DECONTAMINATION PROJECT

Summary:

The Ministry for Development has officially terminated operations for cleaning up the wreck of the "Don Pedro", agreed between the maritime authority of Eivissa/Formentera and the ship's insurer, Britannia P&I, and signed off in the presence of the Minister for Development, Magdalena Alvarez. During the clean-up operation, which used state-of-the-art diving technologies, major human and material resources were mobilised including expert assessment and numerous support vessels. This draws to a close this most recent chapter on efforts to control marine pollution and protect the marine environment in Ibiza.

El Ministerio de Fomento ha dado por concluido el Plan de descontaminación del pecio del buque "Don Pedro", acordado entre la Capitanía Marítima de Eivissa / Formentera y la aseguradora del mismo, la empresa Britannia P&I, rubricada en presencia de la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez. El Plan ha supuesto la movilización de importantes recursos materiales y humanos, que incluían el asesoramiento técnico, buques de apoyo y tecnología avanzada de equipos de inmersión. El final de las tareas de extracción cierra un capítulo en la lucha contra la contaminación y la protección del medio ambiente en la isla de Ibiza.

El objeto de este artículo es el de describir de manera sucinta cómo se desarrolló el operativo para la extracción de hidrocarburos del pecio del "Don Pedro". La coordinación de medios en tierra, incluyendo la limpieza de las playas que llevó a cabo el Gobierno Balear con la importante asistencia técnica de Salvamento Marítimo y los medios humanos, técnicos y materiales aportados por Tragsa, no han sido tratados en el mismo.

ANTECEDENTES

El buque ro-ro "Don Pedro" colisionó con Los Dados, unos islotes situados frente al puerto de Ibiza, el 11 de julio de 2007. Debido a la colisión se produjo una vía de agua y, como primera consecuencia, el hundimiento del buque y la contaminación marina.

Los primeros días, tras el accidente del buque y la activación del Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, los trabajos llevados a cabo en la zona fueron encaminados a mitigar el efecto del vertido de combustible que estaba llegando a las playas, así como a taponar las fugas de combustible que tenía el buque por diversas aberturas, tal y como se indicó en un artículo anterior (ver MARINA CIVIL, número 85). Hacia el día 18 de julio estas fugas se encontraban controladas.

Tras la firma del acuerdo entre la Capitanía Marítima de Ibiza y los representantes del P&I (Club de Protección e Indemnización) se puede confirmar que comienzan las labores de actuación de la empresa de Salva-

mento. Hasta ese momento Salvamento Marítimo y la empresa SeaSalvage se habían encargado de las

Tras el accidente del buque se activó el Plan Nacional de Contingencias

labores de taponamiento de las fugas de hidrocarburos. Mientras, el buque "Clara Campoamor" y las embarcacio-

nes "Salvamar" realizaban tareas de apoyo.

El P&I y Svitzer Salvage tomaron el control de las operaciones del pecio, siempre supervisadas y controladas por el capitán marítimo de Ibiza, Jesús Valera, desde la Capitanía, y por el consejero técnico de Seguridad y Contaminación para el Mediterráneo, Fernando Collado, desde el buque de apoyo a los buceadores "Buffel". Éste se encargaría además de asesorar al capitán marítimo en la dirección de las labores de Salvamento Marítimo, todo dentro del marco del Plan Nacional y siempre bajo el control del director general de la Marina Mercante.



▲ Buque de apoyo a los buceadores "Buffel". En el mismo se aprecia el contenedor con el sistema de circuito cerrado de televisión, regulación de aire y cámara de descompresión.

DESCONTAMINACIÓN DEL PECIO

Dentro de los compromisos específicos aceptados por el P&I se especificaba la remoción y extracción de:

- Combustibles (fuel oil, gas oil), aguas aceitosas y restos de combustibles, lubricantes de motor y otros elementos mecánicos, productos químicos tales como restos de pintura.
- Elementos sólidos (bidones, plásticos, baterías, estachas, tabloncillos) que pudieran ser contaminantes o peligrosos para la navegación.

El objeto del Plan era, pues, la descontaminación total del pecio dentro de las posibilidades técnicas que fuesen factibles y razonables.

GARANTIZAR LA SEGURIDAD

Para poder realizar las labores de extracción se había de garantizar la seguridad de las operaciones. Ello suponía el establecimiento de una zona balizada y restringida que evitase los posibles episodios de descontaminación que pudiesen producirse dentro del marco de las operaciones.

Así era necesario:

- La permanencia de una barrera oceánica en la zona del pecio.
- El establecimiento de una “Zona de Exclusión” para poder realizar las tareas de buceo y limpieza en un rectángulo de 0,5 x 0,25 millas.
- Restringirse la navegación en la zona limitando la velocidad.

Estas dos últimas tareas fueron muy difíciles de llevar a cabo por cuanto no fue fácil hacerlas cumplir a embarcaciones de recreo, debido al periodo estival, y a los buques de pasaje y carga rodada durante los primeros días. Para poder efectuar ese control del tráfico una patrullera de la Armada se desplazó hasta la zona.

ANÁLISIS Y ESTUDIO DEL BUQUE A TRAVÉS DE SU GEMELO

Inmediatamente después del hundimiento la Capitanía Marítima de Ibiza analizó los manifiestos de carga del buque así como las declaraciones de mercancías peligrosas. Asimismo se solicitaron copias de los planos del buque a la compañía armadora Iscomar y además de datos sobre las cantidades de hidrocarburos, pinturas y otros líquidos



▲ Popa del “Don Fernando” que sirvió de modelo a escala real para el estudio del pecio.

contaminantes contenidos a bordo. Mientras, el consejero técnico para el Mediterráneo se dirigía al buque “Don Fernando”, gemelo del “Don Pedro”, para estudiar su configuración, aportando abundante material fotográfico.

Salvamento Marítimo y la empresa SeaSalvage se encargaron de las labores de taponamiento de las fugas de hidrocarburos

Posteriormente se llevaron a cabo varias visitas a ese buque gemelo en Mahón al objeto de:

- Estudiar más a fondo su configuración estructural.
- Realizar un inventario lo más completo posible del buque.
- Estudiar la posible ubicación de bolsas de combustible.
- Indicar posibles zonas para realizar los “hot-taps” y accesos.
- Estudiar los circuitos de tuberías y tanques de fuel oil y diesel oil, ambos conectados a tanques de reboses co-

munes, teniendo en cuenta la posición de las válvulas durante cada una de las operaciones del buque: trasiego, consumo y almacenamiento.

Del mismo modo se solicitó la presencia del buque en el puerto de Ibiza para poner éste al alcance de los equipos de buceo y así no necesitar de los periodos de reposo necesarios para evitar enfermedades debidas a una mala descompresión, si es que se acudía a visitar el buque en avión, con el propósito específico de no retrasar las labores de extracción.

Durante estas visitas se iban cotejando los datos de las visitas anteriores, se contrastaban datos de las conversaciones telefónicas mantenidas con el jefe de máquinas del “Don Pedro” y se consultaban las tablas de sondas, todo esto al objeto de tener la información más objetiva posible sobre los contenidos del buque hundido.

Así por ejemplo durante estas inspecciones se encontraron desviaciones en las tablas de sonda de los tanques de combustible, además de que otros tanques que inicialmente estarían vacíos pudiesen no estarlo suponiéndose, por tanto, más combustible dentro del pecio que el calculado inicialmente. Además se estudiaron los posibles puntos de acceso a la cámara de máquinas del buque así como a las bodegas de la forma más segura posible con la ayuda de planos estructurales.



▲ Válvula de “hot-tap”. Estas válvulas se instalan durante la realización del taladro. La válvula intermedia permite retirar el equipo sin que se produzcan fugas de combustible.

TÉCNICA DEL “HOT-TAP”

Esta técnica fue la elegida para realizar las labores de extracción de los tanques de combustible. Garantiza una extracción libre de fugas o derrames de combustible por debajo del agua.

Ya que el equipo de “hot-tap” es ligero en peso y fácil de transportar esta tecnología constituye la mejor herramienta para trasegar los combustibles de los barcos que se encuentren varados o hundidos.

mento Marítimo, cuya misión principal era la de supervisión del pecio al objeto de controlar las posibles fugas de hidrocarburos, y el equipo de buceadores de la empresa de salvamento que se encargaría de las labores de extracción.

El equipo de buceo que utilizó la empresa de salvamento estaba constituido por trece buceadores, incluyendo a un jefe y dos supervisores, que realizando inmersiones planificadas al detalle y en parejas, utilizando umbilicales. Tuvieron diversas misiones:

- Realizar los taladros de muestra para posteriormente hacer los “hot-taps” y conectar las bombas para succionar de los mismos.
- Bucear por las zonas accesibles del buque para succionar las posibles bolsas de combustible.
- Taponar las posibles fugas que pudiesen aparecer.
- Inspeccionar dentro del pecio accediendo por medio de cesáreas al objeto de poder continuar con las tareas de extracción de los líquidos y sólidos contaminantes.
- Extraer los contaminantes sólidos.

Este equipo de buceadores dirigidos por Tom Juijn tenía el reto de trabajar en un volumen intrincado y extraño ya que se encontraba en una posición anormal (con un giro de 90°) pero con la gran ventaja de poder trabajar en aguas con una gran visibilidad.

Este equipo contaba además con los siguientes medios:

El buque de Salvamento Marítimo “Clara Campoamor” y las embarcaciones “Salvamar” realizaron las tareas de apoyo

- Tres bombas wilden incluyendo mangueras, válvulas y acoplamientos.
- Una unidad autónoma hidráulica para poder operar con las taladradoras y radiales.
- Un ROV.
- Equipo de “hot-tap” que consta principalmente con la unidad “power-pack” para generación de potencia eléctrica que impulsará una bomba hidráulica, así como taladros y las válvulas de “hot-tap”.

La necesidad de realizar descompresiones de media hora en cada turno de inmersión a seis y tres metros restringía, por motivos de seguridad, los tiempos de trabajo en el pecio.

Uno de los aspectos a tener en cuenta durante todos los trabajos fue además el de garantizar la seguridad de los buceadores en caso de accidente. Para ello se contaba con tres cámaras hiperbáricas, una en el hospital de Ibiza y otras dos a bordo del buque “Buffle”.

El P&I y Svitzer Salvage llevaron a cabo las operaciones técnicas en el pecio

La empresa de salvamento, una vez firmado el acuerdo, envió el equipo de “hot-tap”, junto con cámaras y medios de circuito cerrado de televisión y regulación de aire para las labores de coordinación de buceo.

EQUIPOS DE BUCEO

Durante las labores de extracción el pecio estuvo continuamente visitado por dos equipos de buceo: uno de Salva-



▲ Supervisor de uno de los equipos de buceo controlando los tiempos de inmersión.

TRABAJOS REALIZADOS EN EL PECIO

Dado que el buque se encontraba apoyado en su costado de babor el de estribor se constituyó en plataforma de trabajo principal para realizar las primeras tareas, que comenzaron en la zona de popa.

Así después del taponamiento de fugas la secuencia de taladros y “hot-taps” que se siguió fue la que se presenta en la siguiente tabla (que no incluye todos los “hot-taps” que se realizaron). La posición de los “hot-taps” fue cuidadosamente seleccionada orientándose por los topes de soldadura, los espiches y los contornos de los tanques, utilizando los planos de desarrollo del forro, estructura de cámara de máquinas y planos de disposición general y tanques, con la asistencia de un ingeniero naval de la Dirección General de la Marina Mercante y la supervisión de los técnicos arriba mencionados.

Las dirección ha correspondido a la Dirección General de la Marina Mercante

“Hot-Tapping”	Cuadernas	Altura sobre la quilla	Lugar
1	36-37	5,10	Tk 15 estribor
2	38-39	4,5	Tk 15 estribor
3	38-39	6,15	Doble fondo-Principal
4	34-35	7,35	Shelter-Principal
5	25-26	9,6	Tk 23
6	34-35	6	Cámara de máquinas
7	33-34	12,75	Shelter-Intemperie
8	42-43	12,75	Shelter-Intemperie
9	43-44	17,00	Shelter-Intemperie
13			Tk 18. Aceite sucio
14	22-23	Fondo	Tk 17 Aceite de circulación
15	35-36	Fondo	Tk de lodos
17		Fondo	Tk de reboses FO
18		Fondo	Tk de reboses DO
19		Fondo	Tk 16 DO estribor

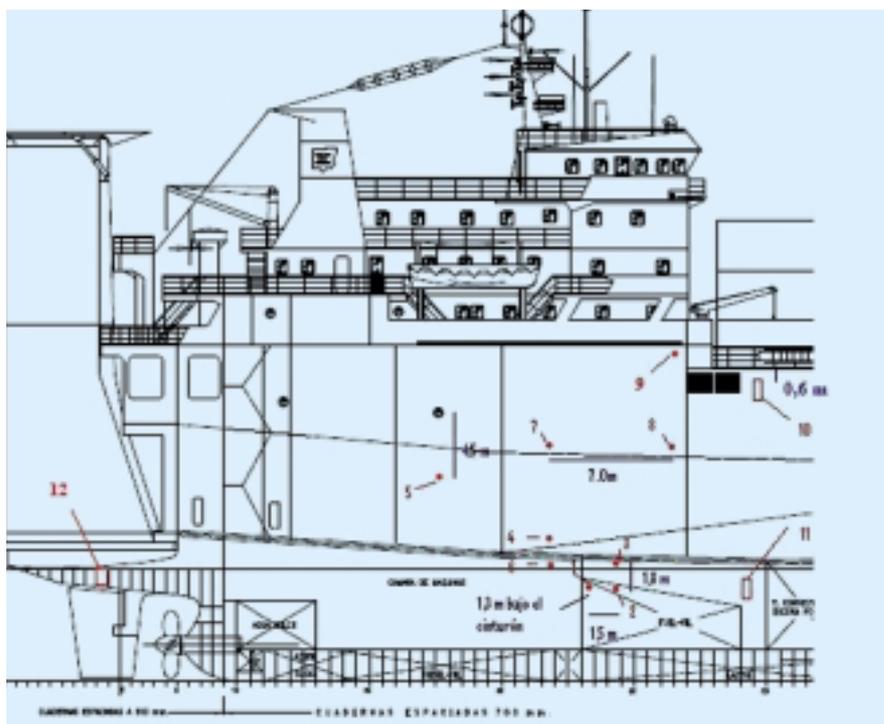
▲ Tabla con “hot-taps”.

Inicialmente se seleccionaron las zonas con alta probabilidad de contener hidrocarburos, comenzando por los tanques más grandes, tales como los tanques estructurales de combustible y diario de fuel oil de cámara de máquinas.

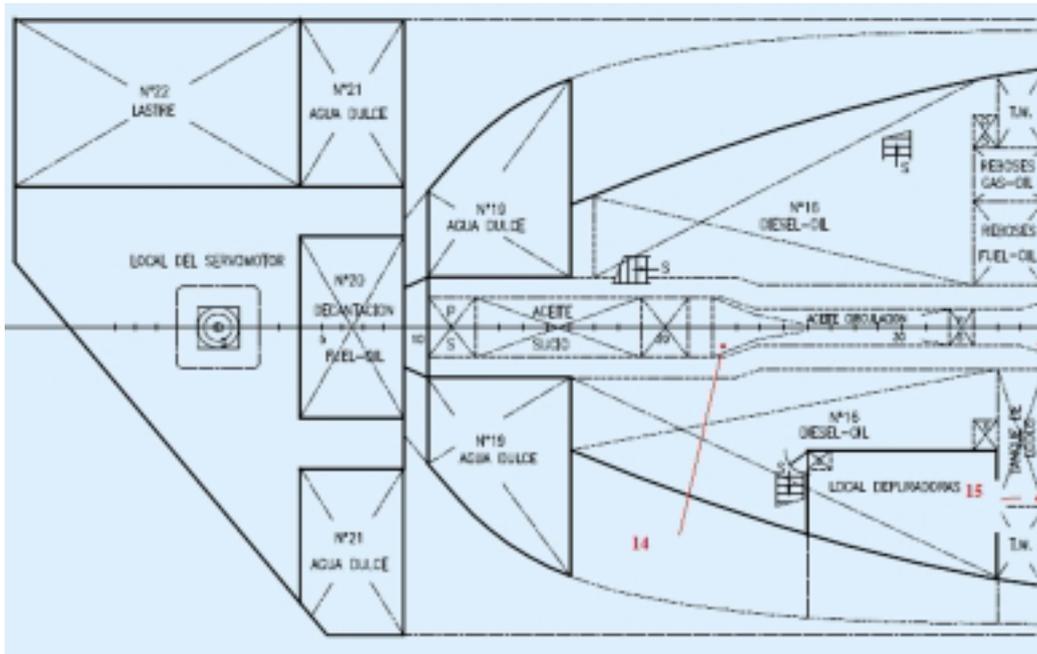
Así en primer lugar se acometió la tarea de realizar los “hot-taps” en los tanques de fuel oil números 15 (almacén de bodegas) y 23 (diario de FO).

Esta labor fue simultaneada con las tareas succión de bolsas de combustible en la cubierta “shelter”, una vez estimado el movimiento del fuel oil de acuerdo a la configuración del barco, a través de guardacalores, troncos de ventilación y escotillas que comunicaban cubiertas entre sí, aprovechándose además de la posición ligeramente aproada del buque en el lecho marino.

Mientras se continuaba con los trabajos de “hot-tap” se empezó a trabajar en las cesáreas para disponer de más



▲ Alzado de la popa. Algunos “hot-taps” y cesáreas.



▲ Planta de la popa. Algunos "hot-taps".

Las tareas de establecer una "Zona de Exclusión" y la restricción a la navegación fueron muy difíciles de llevar a cabo

accesos al buque. Después de la visita de los buceadores al "Don Fernando" se decidió cuáles eran los lugares idóneos para las mismas.

Éstas se realizaron con un taladro hidráulico de 500 milímetros de diáme-

tro que cortaba un círculo en la chapa. Uniendo dos círculos con sus tangentes se obtenían accesos elípticos de unos 1.000 x 500 milímetros. El posicionamiento del taladro de 500 milímetros en el costado no es sencillo por cuanto

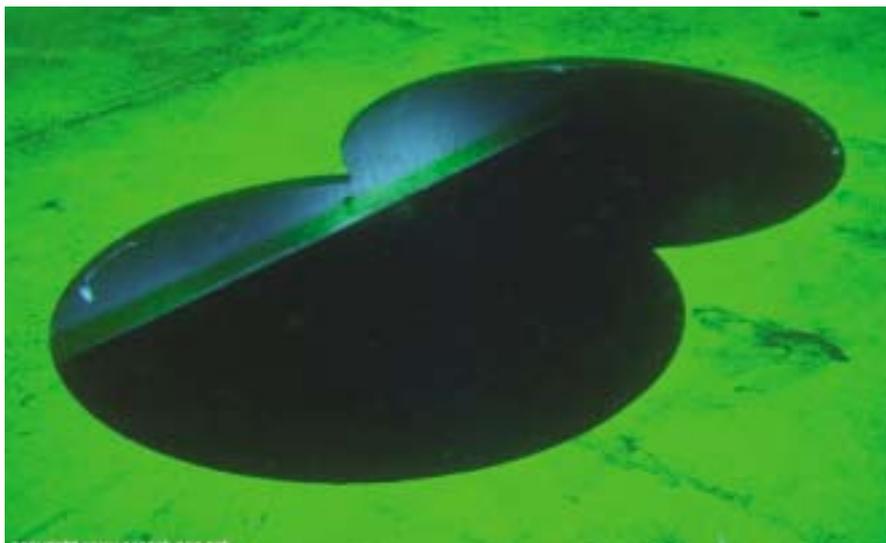
se debe taladrar primero el casco con brocas para detectar si existen hidrocarburos en la zona elegida además servir de soporte para fijar el trípode que permite ubicar el taladro de 500 milímetros para accesos.

Las cesáreas realizadas son las que aparecen en la tabla inferior.

Gracias a estas cesáreas se obtuvo acceso a espacios como el del servotomón (cesárea número 12), que a su vez conducía a la cámara de máquinas y al bodeguín (cesárea número 11) por encima de los tanques de FO.

Del mismo modo se consiguió abrir el portón lateral del barco a la altura de la cuaderna 13 que daba acceso a toda la cubierta principal y a la cámara de máquinas a través del guardacalor de estribor. Ésta fue una maniobra delicada por cuanto se encontraba en posición horizontal y caería por gravedad sobre los buceadores una vez removidas las cuñas de cierre.

Así, poco a poco y día tras día, se iban extrayendo más metros cúbicos de



▲ Cesárea en el costado de estribor.

Cesárea	Cuadernas	Altura sobre la quilla	Lugar	Comienzo/Termina
10	53-54	16,25	Shelter-Intemperie.	04.08.07 / 07.08.07
11	48-49	4,5	Obra viva Tk. 15 Er.	07.08.07 / 11.08.07
12	-1a-2	5	Obra viva pinzote.	11.08.07 / 15.08.07

▲ Tabla con las cesáreas realizadas



▲ Vista del "Don Pedro" por la amura de estribor. Amarrada a él, la boya que marca la proa en superficie. (Copyright www.seasalvage.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)

La forma normal de proceder en estos tanques no estructurales era la de abrir la tapa de registro hasta que se pudiera comprobar si quedaba algún contenido. Si se encontraba hidrocarburo se procedería a: volver a tapar e idear algún sistema por medio de válvulas para proceder a la succión o, si la posición del líquido lo permitía, succionar directamente por medio de mangueras. Así las fugas estaban minimizadas.

Después se continuaron visitando más espacios: los paños de pintura y

Para poder efectuar el control del tráfico una patrullera de la Armada se desplazó hasta la zona

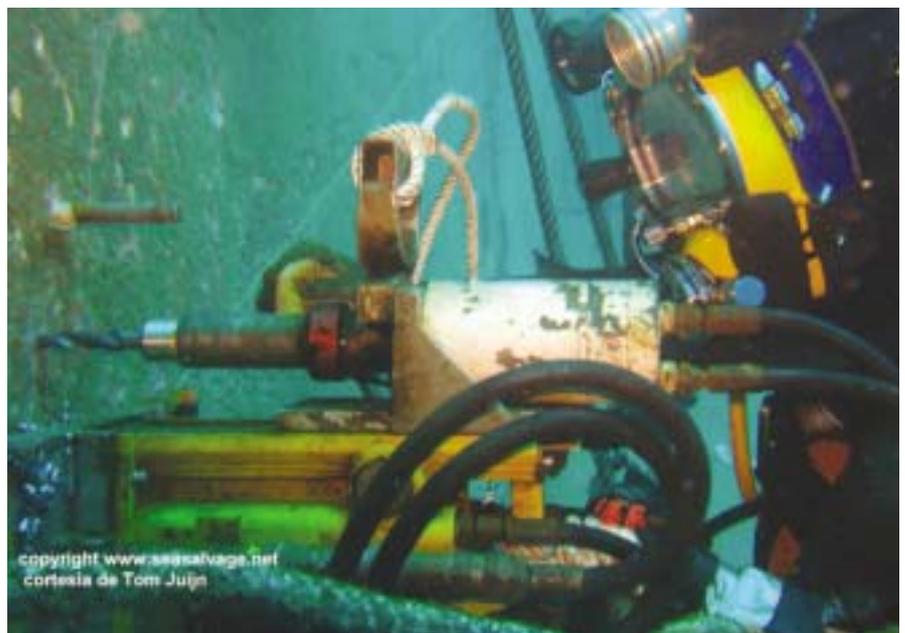
todos aquellos locales donde existiesen tanques con aceites hidráulicos dentro de la popa (principalmente la rampa) con el propósito de vaciarlos, o al menos inspeccionarlos.

La secuencia seguida, una vez terminada la extracción de tanques en la zona de cámara de máquinas, era la de seguir hacia proa, momento en el cual surgió la duda de los tanques número 8 de fuel oil.

combustible y visitando más zonas del buque.

Una vez se terminó con los "hot-taps" en la zona del costado de babor se procedió a realizar taladros en los tanques de doble fondo de cámara de máquinas al objeto de extraer principalmente DO y lodos. En este caso ya no se gozaba de las ventajas de trabajar en el costado sino que era necesario trabajar en el fondo en una plataforma que se construyó al efecto.

Ya finalizados estos tanques se comenzó a trabajar dentro del guardacalor y en la cámara de máquinas al objeto de extraer más diesel y aceites lubricantes. Especialmente destacable fue el trabajo que se realizó en el costado de babor del barco dentro del guardacalor para poder extraer varios metros cúbicos de DO en un espacio totalmente confinado y a profundidad máxima.



▲ Buceador fijando pernos para la realización de una cesárea.



▲ Jefe de buceadores realizando labores de control. Al fondo, cesárea servotimón. (Copyright www.seasalvage.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)

LOS TANQUES DE FUEL OIL NÚMERO 8

Estos tanques, situados entre las cuadernas 70 y 10 A (parte correspondiente al alargamiento del buque), se consideraron inicialmente. Así, durante una de las inspecciones al barco gemelo se sondaron los mismos confirmando que existían pequeñas cantidades de FO.

No obstante, y al objeto de poder determinar el contenido real en el pecio y quedar libres de toda duda, se procedió a taladrar los mismos. Se encontraron desviaciones importantes en las toneladas de fuel oil, que combinadas con las toneladas de las correcciones por sondas de los tanques almacén número 15 suponía una cantidad adicional importante de FO.

Afortunadamente el contenido de FO de estos tanques fue extraído, si

bien la extracción en el tanque de escriptorio fue compleja.

Cuando los tanques número 8 de fuel oil fueron vaciados y se entendió que no quedaba más combustible a extraer se fue a buscar los aceites hidráulicos de los equipos de proa

▲ Buceador entrando en el bodeguín para proceder a la extracción del tanque FO 8 babor. (Copyright www.seasalvage.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)



(ascensores y hélice de proa) que pudiesen quedar en las bodegas del buque, entendiéndose que estos aceites, lejos de quedar confinados en los tanques al tener atmosféricos dentro de los propios locales y una alta capacidad para fluir, habrían vaciado sus contenidos. De todos modos estos tanques, al igual que los de popa, fueron abiertos para proceder a su inspección.

Finalmente se fueron recogiendo por medio de aspiración todas y cada una de las bolsas de hidrocarburos que se pudieron localizar entre cuadernas.

La técnica del “hot-tap” fue la elegida para realizar las labores de extracción de los tanques de combustible

TRABAJO DEL ROV

El trabajo final de extracción fue revisado por medio de ROV's (remote operated vehicles) que confirmaron la limpieza llevada a cabo por los buceadores. Éste se hubo de calibrar para adaptarlo a las condiciones medioambientales permitiendo realizar el trabajo de revisión de la zona central de las bodegas que eran inaccesibles para los buceadores debido a los trailers y camiones que permanecerían en sus posiciones debido a los trincajes.

Este aparato permitió que no se tuviesen que realizar más cesáreas en el casco para inspección, algo que hubiera consumido mucho tiempo.



▲ Aproximación del buque “Clara Campoamor” para trasiego de FO a sus tanques.

LABORES DE TRASIEGO

Las labores de taladro y “hot-taps” de los tanques, cuando tenían resultado positivo, hacía que algunos trabajos tuviesen que ser suspendidos para poder proceder al trasiego.

Este trasiego se realizaba a través de una bomba con alta capacidad de

para dar tiempo a la circulación del hidrocarburo hacia las partes altas del tanque, si es que aún lo había.

Cuando por la escasa maniobrabilidad del buque “Mediterránea IV”, que transportaba el contenedor cisterna, y debido al estado de la mar no se permi-

tía el apoyo a la embarcación “Buffel”, se recurría al buque “Clara Campoamor” que con sus tanques para residuos de hidrocarburos y su alta capacidad de maniobra, gracias al posicionamiento dinámico, permitía trabajar a escasos metros del buque.

El trabajo final de extracción fue revisado por medio de ROV's e inspecciones conjuntas

succión que trasladaba las cantidades extraídas a un buque de apoyo.

Las labores de control de la bomba y su equipo hidráulico asociado se realizaban desde la cubierta del “Buffel”. Una vez que los buceadores habían realizado las conexiones necesarias se procedía con el trasiego, que paraba en el momento en el que se detectaba agua, comenzándose minutos después



▲ Tendido de manguera desde el “Buffel” al “Clara Campoamor”.

En este caso los buceadores no podían permanecer en el fondo del mar ante el riesgo que suponía el tener el buque, con su alta potencia de hélices, sobre ellos. Esto suponía que las labores de trasiego se retrasaban, aunque era la solución óptima.

Durante las labores de extracción el pecio estuvo controlado por dos equipos de buceo: uno de Salvamento Marítimo y otro de la empresa contratada



▲ Buceador procediendo a la evaluación de la avería en proa. (Copyright www.seasalvage.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)

DAÑOS EN LA ESTRUCTURA DEL BUQUE

Una de las tareas de los equipos de buceo fue la de averiguar, en la medida de lo posible, el tamaño de la avería que llevaron a la inundación y posterior hundimiento del barco. Para ello se realizaron diversas inmersiones al pecio.

Gracias a éstas se comprobó que los daños se encontraban en la parte de proa, costado de babor del barco, incluyendo además del daño en el forro, tanques laterales bajo cubierta principal. La investigación del accidente se encuentra en manos de la Comisión de Sinistros Marítimos.

CANTIDADES EXTRAÍDAS

Una preocupación del equipo de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo era la de averiguar cuáles eran las cantidades reales que se iban extrayendo y recogiendo. Estas cantidades orientarían sobre el éxito de las labores de extracción, y supondrían el punto de partida para poder realizar inmersiones conjuntas de evaluación de descontaminación del pecio.

A la incertidumbre inicial de los primeros días por la dificultad de calcular cuántos metros cúbicos de hidrocarburos habían llegado a las playas, cuántos se encontraban aún dentro del pecio o flotando en la lámina de agua se unió el problema de la emulsión en el agua y la evaporación.

Así el fuel oil de viscosidad IFO 180, a medida que se liberaba de los tanques y mezclaba con el agua, se sometía a un proceso de envejecimiento por la emulsión con el agua de mar además de la evaporación de algunos de sus componentes. Otros hidrocarburos como el diesel se evaporaban con rapidez cuando llegaban a la superficie.

Salvamento Marítimo, una vez tomadas varias muestras de FO, encargó un estudio al Consejo Superior de Investigaciones Científicas para calcular el contenido de la emulsión, es decir, cuánta agua contienen los volúmenes extraídos o los contenidos por las barreras.

Las muestras fueron analizadas con diclorometano y filtradas para eliminar las partículas presentes. Finalmente se evaluó el contenido de agua de las muestras pasando los extractos por sulfato sódico y evaporando el disolvente. Así los perfiles cromatográficos mostraban contenidos del 5,8 por 100 (casi fuel marino), del 8,3 por 100 y del 27,5 por 100, que se suponen que son fueles envejecidos por la pérdida, además, de las fracciones volátiles.

Por tanto, la Capitanía Marítima ya disponía de modo orientativo de unos porcentajes que, adoptados de manera conservadora, permitirían realizar los cálculos. Del mismo modo se pudieron asignar unos porcentajes de emulsión al diesel, al aceite lubricante y a las mezclas de los tres productos (principalmente para las manchas de

hidrocarburos) para poder determinar las cantidades extraídas.

Finalmente el combustible que llega a las playas se junta con la arena y es también muy difícil de calcular.

Otra posible ayuda para este “problema” de cálculo eran los vuelos que se realizaron para controlar la deriva de la mancha. Las irisaciones de las manchas interpretadas de acuerdo al *Bonn Agreement Aerial Surveillance Handbook* permiten conocer la magnitud de la fuga, aunque también de manera orientativa. Así las fotografías pueden confirmar o enmendar las ob-

La investigación del accidente se encuentra en manos de la Comisión de Sinistros Marítimos de Marina Mercante

servaciones visuales durante análisis. Sin embargo éstas deben ser utilizadas con la debida prudencia cuando se estudia el fuel ya que el desarrollo de la mancha afecta al color y a la apariencia de las mismas, además de la posibilidad de constituir una mezcla de diferentes hidrocarburos, tal y como era el caso. Así esta línea de trabajo no se pudo tener en consideración.



▲ Evolución de las extracciones, aquí actualizadas sólo hasta el 17 de septiembre.

No obstante, día a día se sondaba la cisterna de la embarcación “Mediterránea IV”, dando tiempo para la decantación del agua, y así se fue elaborando una gráfica como la que aparece en la figura.

Después de los trabajos de extracción aquí mencionados, y teniendo en cuenta los diferentes grados de emulsión, se puede considerar que se han extraído:

El trasiego de la carga se realizaba a través de una bomba de succión que trasladaba las cantidades extraídas a un buque de apoyo

- 159,92 m³ de fuel oil, el 92 por 100 de la cantidad considerada, teniendo en cuenta las correcciones por sonda y el contenido de los tanques número 8.
- 71,38 m³ de diesel oil, el 94 por 100.
- 22,63 m³ de aceites, el 91 por 100.

Una vez concluida la extracción de los líquidos se procedió a la extracción

de sólidos incluyendo doce bidones con filtros de aceite, y las baterías eléctricas agotadas.

Esta tarea tampoco fue fácil por cuanto que el contenedor con las baterías había “implosionado” y se encontraba deformado por lo que no se podía simplemente abrir y extraer las mismas.

COORDINACIÓN DE MEDIOS EN LA MAR

Dentro de la metodología que se estableció en el acuerdo de descontaminación figuraba:

- La instalación de barreras alrededor del pecio que permitiera la contención así como la absorción de la contaminación que pudiera producirse.
- La disponibilidad de buques y lanchas de limpieza de acuerdo a las necesidades de cada momento.

Dado que el P&I no contaba con una capacidad de respuesta inmediata ante estas necesidades fue Salvamento Marítimo la que se encargó de establecer y coordinar esta red de vigilancia de contaminación. Del mismo modo el Gobierno de Baleares aportó algunas embarcaciones de tipo “pelicano” para recogida de manchas en la lámina de agua.

Todo este efectivo se coordinó desde tierra por personal de Salvamento Marítimo. Dentro de las operaciones que se tuvieron que llevar a cabo estuvieron entre otras:

- La de retirada de la barrera durante periodos de fuerte intensidad del viento.
- El mantenimiento de la barrera oceánica ante posibles pinchazos o daños.
- Apoyo en la extracción de hidrocarburos del pecio en condiciones no favorables para el buque de apoyo contratado por el P&I.
- Ayuda en la dispersión y disolución de manchas eventuales.
- Supervisión de las labores de extracción y control del pecio con equipo de buceadores de Salvamento Marítimo.



▲ Embarcaciones tipo “pelicano” realizando tareas de limpieza. (Copyright www.seasalvage.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)



▲ Costado de estribor del barco tras las labores de extracción. (Copyright www.seasalvaje.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)

FIN DE LAS ACTIVIDADES EN LA ZONA

Después de varios meses se han dado por concluidas todas las tareas de extracción. La limpieza del pecio ha supuesto un esfuerzo importante que ha conestado de dos fases de remoción de sólidos y de líquidos.

Dada la complejidad de la estructura del buque y la especial sensibilidad medioambiental y las derivadas del turismo en el entorno del pecio la extracción ha sido extremadamente delicada.

Así, poco después de que estuviesen controladas las fugas, la flora y fauna han vuelto a proliferar en las aguas, constituyéndose en una auténtico refugio para la vida marina.

CONCLUSIONES Y FUTUROS TRABAJOS

Las actuaciones de respuesta a la emergencia del “Don Pedro” se han llevado a cabo con la máxima diligencia y con total transparencia.

La rapidez en las labores de extracción, incluyendo las tareas preparatorias previas, permitió limitar de manera considerable la contaminación en tierra.

Se puede asegurar que se ha alcanzado un altísimo grado de eficiencia en las operaciones.

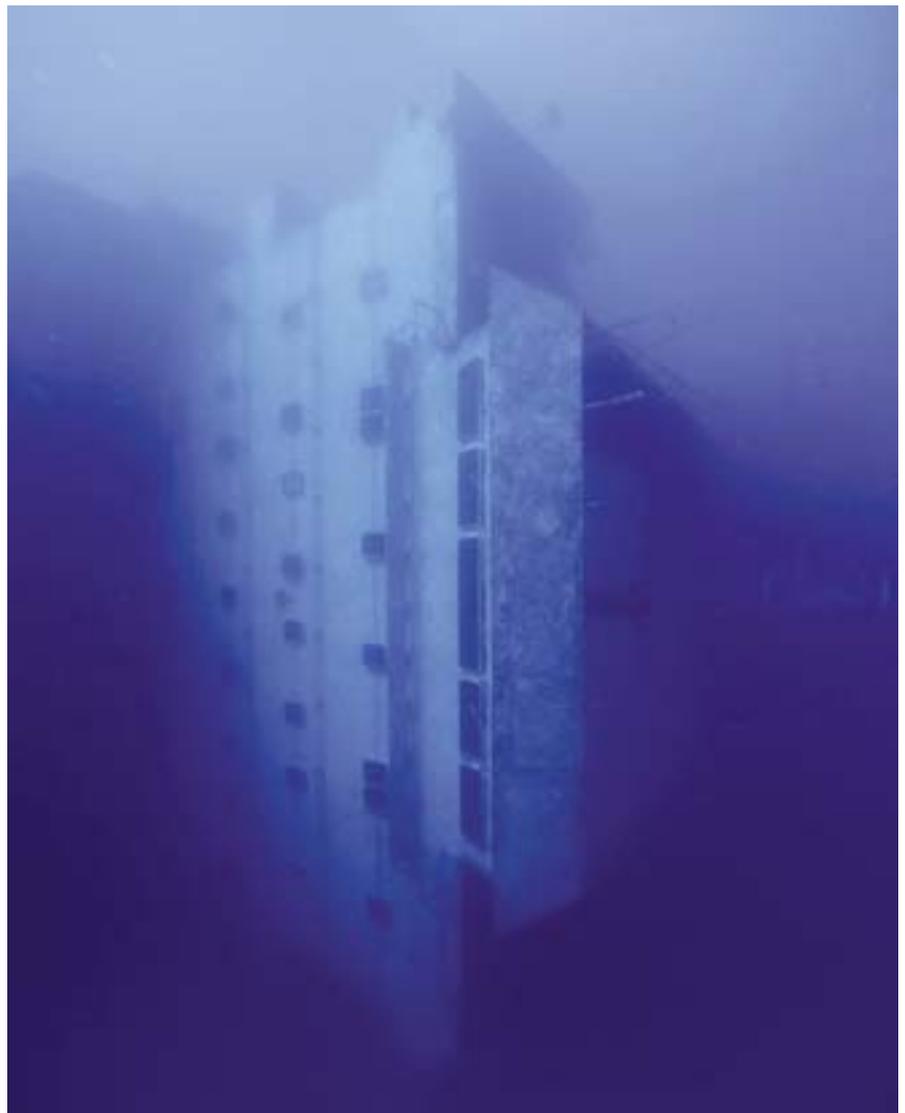
Los trabajos en el pecio aún no han terminado. Durante un tiempo será necesaria la supervisión continua del mismo al objeto de controlar su estado

para garantizar una protección integral del medio marino. Se ha creado un grupo de trabajo interministerial para estudiar posibles medidas de protección.

La limpieza del pecio ha supuesto un esfuerzo importante

Corresponde al Gobierno de Baleares la inclusión o no del pecio dentro del parque natural y el garantizar y controlar las inmersiones que puedan realizarse en el pecio al constituir el mismo un atractivo ideal para el buceo.

Miguel J. NÚÑEZ SÁNCHEZ
(jefe de Área de Tecnología y Apoyo Técnico. Dirección General de la Marina Mercante)



▲ Vista de la acomodación del barco. (Copyright www.seasalvaje.net. Cortesía de Hidde JUIJN.)



▲ La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, acompañada del presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Manuel Fernández; el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, y del delegado del Gobierno en Andalucía, Juan José López, se dirigen desde el emblemático edificio de la Autoridad Portuaria a la que será nueva sede de la Capitanía Marítima de Sevilla.

La ministra de Fomento visita las obras que supondrán una inversión de 900.666 €

Funcionalidad en la que será nueva sede de la Capitanía Marítima de Sevilla

Minister for Development visits the construction site costing 900,666 Euros

FUNCTIONALITY AT THE NEW SEVILLE MARITIME AUTHORITY HEADQUARTERS

Summary:

The Minister for Development, Magdalena Álvarez, has visited the renovation works of the new headquarters for the Seville Maritime Authority. The new site is located in a historic building once property of the Port Authority of Seville but recently ceded to the Directorate General of the Merchant Marine. Once the renovation is complete, it is hoped the new headquarters will reflect the functionality and transparency of an Authority open to its citizens.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha visitado las obras de la que será nueva sede de la Capitanía Marítima de Sevilla. Éstas se realizan sobre un antiguo edificio histórico propiedad de la Autoridad Portuaria de Sevilla, cedido ahora a la Dirección General de la Marina Mercante para que, una vez restaurado, albergue unas instalaciones donde se ha buscado la funcionalidad y transparencia de una administración abierta a los ciudadanos.



▲ La ministra de Fomento recibe explicaciones sobre la construcción de la futura nueva sede de la Capitanía Marítima por parte del arquitecto autor del proyecto y director de obra, Salvador Cejudo.

Asistieron al acto, entre otras personalidades, el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez; el capitán marítimo de Sevilla, Cristóbal Martínez; el presidente de la Autoridad Portuaria de esta ciudad, Manuel Fernández, y el delegado del Gobierno en Andalucía, Juan José López.

Las obras se iniciaron en mayo de 2007 con un importe de adjudicación de 900.666 euros. Está prevista su finalización el 28 de febrero 2008. Se ha respetado la fachada original, si bien todo el interior ha sido modificado para poder albergar la mayor parte de las actividades primordiales de la Capitanía, sin aumentar la edificabilidad del edificio, por lo que fue necesario la construcción de un semisótano de original diseño que permite unas condiciones excelentes en cuanto a calidad espacial, lumínica y de ventilación.

La planta baja se divide en tres zonas básicas destinadas respectivamente a la Dirección, Inspección y Registro. De esta manera el edificio adquiere una coherencia funcional que le es ne-

Se encuentra en un lugar a pie de muelle para satisfacer las necesidades marítimo-administrativas de los ciudadanos

cesaria tanto en el nivel de lo público como de uso interno. El pabellón anexo estará dividido en tres partes, una de las cuales se destinará al archivo y almacén de mantenimiento. El arquitecto autor del proyecto y director de obra es Salvador Cejudo Ramos.

CRECIENTE TRÁFICO MARÍTIMO

El edificio, que albergó en su día el antiguo Pabellón de Servicios de Aduana y Carabineros es obra del ingeniero José Delgado Brackenbury. Se inició en enero del año 1928 y durante la Expo del 29 ya cumplió los objetivos para los

que había sido proyectado. Tiene una planta rectangular de doble simetría, una sola altura y tres crujeas paralelas a la fachada. Alberga un pabellón anexo de características constructivas similares.

La que será nueva sede de la Capitanía Marítima de Sevilla se encuentra en un lugar a pie de muelle para satisfacer las necesidades marítimo-administrativas de los ciudadanos, el creciente tráfico marítimo del puerto y dar una respuesta más adecuada a los factores y circunstancias que conforman sus competencias.

Sevilla, como Capitanía Marítima, ejerce también su jurisdicción en el ámbito de la Marina Civil, sobre las aguas del Distrito Marítimo de Sanlúcar de Barrameda. Las nuevas instalaciones representan un paso importante de modernización con vistas a procurar la utilización eficiente de los recursos “a pie de muelle” y una importante posibilidad de aprovechamiento de las sinergias existentes entre las Administraciones relacionadas con el mundo de la mar.



Culmina un largo proceso de negociación con la Comisión Europea y los agentes sociales

Nuevo régimen de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público

NEW REGIME FOR REGULAR MARITIME CABOTAGE SERVICES AND PUBLIC-INTEREST SHIPPING

Summary:

The Council of Ministers, by proposal of the Ministry for Development, has approved the Royal Decree by which the legal provisions governing regular maritime cabotage services and public interest shipping are to be determined. The Spanish Maritime Administration can now close the lengthy negotiations with the European Commission and Company agents undertaken to resolve the problems following the challenge to Royal Decree 1466/1997 in effect until now, and its partial repeal.

El Consejo de Ministros ha aprobado, a propuesta del Ministerio de Fomento, el Real Decreto por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. La Administración marítima española culmina así un largo proceso de negociación con la Comisión Europea y con los agentes sociales para resolver los problemas derivados de la impugnación y anulación parcial del Real Decreto 1466/1997 hasta ahora vigente.

IMPUGNACIÓN Y CUESTIONES PREJUDICIALES.

El Real Decreto 1466/1997 por el que se determinaba el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, que ha sido derogado por el Real Decreto 1516/2007 –de idéntica rúbrica– fue impugnado ante el Tribunal Supremo

por considerar que contravenía la normativa comunitaria europea, en especial con el Reglamento (CEE) 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). El citado Tribunal, mediante Auto de fecha 12-5-1999 planteó ante el Tribunal de

Justicia de las Comunidades Europeas tres cuestiones prejudiciales (artículo 234 del Tratado de la UE) sobre la interpretación de los artículos 1, 2 y 4 del Reglamento 3577/92, que fueron las siguientes:

- a) El artículo 4 en relación con el 1 del Reglamento 3577/92, ¿puede ser interpretado en el sentido que



permite someter la prestación de los servicios de cabotaje insular, por parte de las empresas que cubren líneas marítimas regulares, a la obtención de una previa autorización administrativa?

- b) En caso de que la respuesta a la primera cuestión fuera afirmativa, ¿el otorgamiento y el mantenimiento de dicha autorización administrativa pueden condicionarse al cumplimiento de requisitos, como estar al corriente del pago de deudas tributarias o de Seguridad Social, distintos de los enumerados en el apartado 2 del artículo 4 del citado Reglamento?
- c) El apartado 1 del artículo 4 del Reglamento 3577/92, ¿puede ser interpretado en el sentido de que permite, sobre una misma línea o trayecto marítimo, imponer a unas empresas navieras obligaciones de servicio público y, simultáneamente, celebrar con otras contratos de servicio público en el sentido del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento (por error se citaba el artículo 1 en vez del 2, como puso de manifiesto el Tribunal de Justicia en su sentencia) para la realización del mismo tráfico regular con destino u origen en islas o entre islas?

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA. La sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de

fecha 20 de febrero de 2001 dilucidaba estas cuestiones:

Respecto de la primera de ellas –la de la letra a)– el Tribunal hizo, en síntesis, tres consideraciones:

- Afirmó, en primer lugar, que el tenor literal del artículo 4 del Reglamento 3577/92 no contiene indicación alguna que permita responder a la cuestión de si un régimen de autorización administrativa previa puede utilizarse como medio para

Culmina un largo proceso de negociación con la Comisión Europea y los agentes sociales

imponer las obligaciones de servicio público a las que se refiere el citado artículo.

- Consideró, en segundo término, que la aplicación de dicho régimen presupone que las autoridades nacionales hayan podido comprobar *de facto* la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en el caso de que su prestación se dejase únicamente en manos de las fuerzas del mercado.
- Enfatizó, por último que para que un régimen autorizador esté justificado debe fundamentarse en criterios objetivos, no discrimina-

torios, y conocidos de antemano por los interesados, de tal manera que se eviten decisiones arbitrarias. De ahí que la naturaleza y alcance de las Obligaciones de Servicio Público (en adelante OSP) que vayan a imponerse mediante un régimen de autorización administrativa previa hayan de precisarse con antelación a las empresas interesadas debiendo éstas disponer de medios de impugnación administrativa y jurisdiccional.

Así pues, la sentencia, en este primer apartado, no hizo sino explicitar lo que ya estaba prefigurado en la propia letra del Reglamento 3577/92, esto es, que el libre mercado puede no ser capaz de asegurar adecuada y suficientemente por sí solo la prestación de servicios de transporte marítimo con islas y entre islas. Si en el Reglamento esto se insinúa, al acuñar el concepto de las OSP y enumerar las diferentes categorías de las mismas, en la sentencia se articula y se detalla, al precisar que éstas pueden imponerse cuando quede objetivamente acreditada la insuficiencia de las fuerzas del mercado en orden a dar satisfacción a la demanda de transporte marítimo.

Reconduciendo estos pronunciamientos generales al caso de España, no puede dejar de destacarse que la Administración marítima está obligada por imperativos constitucionales (artículos 138 y 139 de la Constitu-

ción), legales y de normativa comunitaria europea a propiciar unos servicios de transporte marítimo suficientes, que garanticen la libertad de circulación y de establecimiento y la cohesión territorial, en un Estado compuesto como es el español, así como que aseguren la solidaridad interterritorial y el equilibrio económico, atendiendo especialmente al hecho insular.

En cuanto a la segunda cuestión prejudicial –la de la letra b)–, es evidente que resulta aún más pacífica. La propia Comisión considera que los requisitos atinentes a la capacidad financiera pueden entenderse comprendidos en la capacidad de prestación del servicio a que se refiere el apartado 4,2 del Reglamento 3577/92.

El Tribunal concordó en que puede considerarse que el control efectuado por un Estado miembro para comprobar si un armador está al corriente de sus obligaciones tributarias o ante la Seguridad Social constituye una de las exigencias comprendidas dentro del concepto de capacidad de prestación del servicio. En efecto, vino a decir el Tribunal, en el caso de que un armador comunitario esté sometido a determinadas obligaciones de servicio público, como la regularidad del servicio de transporte marítimo que debe prestarse, la circunstancia de que dicho armador se encuentra en una situación financiera precaria –de la que el im-

pago de sus deudas tributarias o ante la Seguridad Social podría ser un indicio–, puede demostrar que, a más o menos largo plazo no va a ser capaz de realizar las prestaciones de servicio público que se le imponen.

Concluyó el Tribunal que la exigencia de estar al corriente en los pagos frente a Hacienda y ante la Seguridad Social como requisito para el otorgamiento y el mantenimiento de la autorización no se opone al Derecho comunitario, siempre que se aplique de forma no discriminatoria.

Por lo que incumbe a la tercera y última cuestión prejudicial –la de la

El anterior Real Decreto 1466/1997 fue impugnado en su día ante el Tribunal Supremo

letra c)–, el Tribunal constató que, al igual que ocurría con las autorizaciones, los contratos de servicio público únicamente podrían celebrarse cuando las fuerzas del mercado no fuesen suficientes para garantizar la existencia de unos servicios regulares de transporte marítimo insular. Además, la posible aplicación simultánea de ambas formas de prestación sólo sería compatible con el Reglamento 3577/92

si se hiciera respetando el principio de proporcionalidad –es decir, cuando resulte justificada con respecto al interés público perseguido–, y de forma no discriminatoria.

SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO. Partiendo de estas premisas, el Tribunal Supremo dictó sentencia de fecha 16-10-2001 asumiendo la línea argumental marcada por el Tribunal de Justicia, de tal manera que, básicamente, no hizo objeciones a los contenidos enumerados en las cuestiones prejudiciales b) y c), pero sí consideró –en el Fundamento Jurídico Séptimo–, parcialmente incompatible con el ordenamiento jurídico comunitario la cuestión planteada en la letra a), en los mismos términos precisados por el Tribunal de Justicia: «... el sometimiento a autorización administrativa de todo el tráfico de cabotaje insular se ha llevado a cabo de manera general, sin consideraciones específicas sobre cada una de las líneas o trayectos. El artículo 4 del Real Decreto se ha dictado, pues, desconociendo el requisito inicial al que se refiere el apartado 34 de la sentencia del Tribunal de Justicia». (El apartado de referencia supe-dita la aplicabilidad de un régimen de autorización administrativa previa como medio para imponer obligaciones de servicio público a que las autoridades nacionales hayan verificado en trayectos concretos la insuficiencia de



los servicios regulares de transporte en el caso de que su prestación se dejase únicamente en manos de las fuerzas del mercado.)

Y más adelante añadía: «... Ello implica que el artículo 4, I del R.D. no es conforme a derecho y debe ser anulado, aun cuando dicha anulación no implique, como es obvio, la posibilidad de que el Gobierno, haciendo uso de la autorización que le otorga la ley (...) declare, previa la justificación oportuna, cuáles son las concretas líneas de cabotaje insular que han de quedar sujetas a autorización administrativa, como medio para imponer a los armadores correspondientes las obligaciones de servicio público...».

Finalmente, en el Fallo declaró anulado el artículo 4, I del R.D. 1466/1997, desestimando el resto de las pretensiones aducidas por los demandantes.

SUPRESIÓN DEL SISTEMA AUTORIZATORIO. Ahora bien, a la vista de las sentencias examinadas parece evidente que el sistema autorizador propio del Real Decreto 1466/1997 no tenía ya razón de ser. En efecto, de entre los varios e importantes pronunciamientos que contienen la sentencia del Tribunal Supremo y la del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas es de destacar ahora el de que las OSP han de ser conocidas y precisadas de

antemano, en su naturaleza y alcance, por las empresas interesadas (apartado 38 sentencia del Tribunal de Justicia). Como pide textualmente la sentencia del Tribunal Supremo: «... que han de quedar sujetas a autorización administrativa como medio para imponer a los armadores correspondientes las obligaciones de servicio público que habrán de ser determinadas *ex ante* (Fundamento jurídico séptimo, *in fine*)».

El Tribunal Supremo planteó una cuestión prejudicial con tres preguntas conexas ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas

Partiendo de estas premisas, se consideró que la autorización administrativa carecía ya de sentido. Si la razón de ser de la autorización estaba en que la Administración marítima, haciendo uso del limitado margen de discrecionalidad inherente a la propia naturaleza de este tipo de autorizaciones, modulaba para cada empresa solicitante, en función del itinerario previsto y

de las circunstancias concurrentes en cada caso, el alcance y la intensidad de las obligaciones no se consideró operativo ni razonable mantener el mecanismo autorizador.

En consecuencia, la Ley 62/2003 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su artículo 109 suprimió el requisito de la autorización previa para las navegaciones de interés público.

RETOS PLANTEADOS. Ante este estado de cosas, se planteaba un doble reto a la hora de elaborar un nuevo Real Decreto sustitutorio del 1466/1997: de una parte, dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal Supremo, en el sentido de elaborar un nuevo texto coherente con las exigencias de la misma que, si bien formalmente se limitaba a derogar el artículo 4.1 del Real Decreto 1466/1997, a nadie se oculta que venía a privar de contenido el sistema de OSP impuesto indiscriminadamente y con carácter general a los operadores de líneas de interés público mediante el soporte autorizador, que –por añadidura– había sido ya eliminado por vía de reforma legal.

De otra parte, debía de ser un texto que satisficiera a los servicios de la Comisión de la Unión Europea (muy estrictos a la hora de interpretar los criterios restrictivos de la sentencia del Tribunal de Justicia respecto de la for-



mulación amplia y genérica del Reglamento 3577/92 en lo que atañe a las OSP) y que, al margen de la impugnación del Real Decreto 1466/1997 ante el Tribunal Supremo, ya habían formulado reservas y objeciones previas ante la Administración marítima española frente a dicha norma reglamentaria.

NUEVO TEXTO: RÉGIMEN DE OSP.

Partiendo de estas premisas se llegó a un texto muy depurado que, finalmente, fue considerado aceptable por la Comisión, así como –en términos generales– por los agentes sociales consultados en el proceso formal de elaboración del Real Decreto.

El contenido fundamental del mismo radica en el régimen de OSP, que son sensiblemente inferiores a las que se imponían en aplicación del derogado Real Decreto 1466/1997, desde varios puntos de vista: por una parte, quedan excluidas las líneas de transporte de mercancías, que con el anterior Real Decreto no lo estaban y ello en razón de que este tipo de transporte no está significativamente sometido a los vaivenes de la estacionalidad, al formar parte de un entramado general de actividades económicas estables y consolidadas. Por otra parte, las OSP que ahora podrían fijarse son únicamente de tres categorías, a saber, las frecuencias mínimas, la duración mínima de los servicios y la capacidad de prestación de los mismos, mientras que con el Real Decreto 1466/1997 eran de siete. Por último, estas OSP que antes podían establecerse para cualesquiera líneas regulares, ahora sólo pueden serlo para las trece líneas

Real Decreto– y sólo entrarían en juego cuando las fuerzas del mercado, esto es, las navieras prestadoras de los servicios, no cubran por sí mismas estas necesidades que se entienden como mínimos indispensables en las líneas de pasaje para garantizar los objetivos que la Ley 27/92 de Puertos del Estado y la Marina Mercante asigna a la Administración del Estado en este ámbito, esto es, la existencia de los servicios de transporte marítimo que demandan las necesidades del país y del mantenimiento de las navegaciones de interés público.

COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL.

No debe de olvidarse tampoco que el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), aprobado por el Gobierno, tiene como uno de sus objetivos generales el fortalecer la cohesión social y territorial para lo que pretende asegurar unas condiciones de accesibilidad equitativas para el conjunto del territorio y en particular para la España no peninsular.

La posibilidad de imponer OSP en las 13 rutas concretas a las que se ha hecho referencia no se basa en criterios cuantitativos de movimiento de viajeros e intensidad de tráfico (como tampoco lo hacía el Real Decreto 1466/1997), sino en el hecho de que en tales rutas existen ya líneas de pasaje y vehículos en régimen de equipaje que unen la Península con los territorios españoles no peninsulares (Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla), navegaciones especialmente sensibles por razones obvias y que precisamente por ello se declaran de interés público en el artículo 7 del Real Decreto.

Esta afirmación debe de matizarse en lo que atañe a la OSP relativa a la frecuencia, en la que sí se tienen en cuenta *grosso modo* datos cuantitativos globales producto de la experiencia. Así, por ejemplo, se observa que el número de viajes Península-Baleares es muy elevado, ya que el barco es competitivo con el avión en estos trayectos, lo contrario que ocurre con los viajes Península-Canarias. Del mismo modo los viajes por mar Península-Ceuta son mucho más importantes en términos cuantitativos que los viajes Península-Melilla, ya que en esta última ciudad autónoma hay aeropuerto, lo que no ocurre en Ceuta.

COMPETENCIA DESLEAL. Por último, debe de precisarse que, sin perjuicio de lo afirmado anteriormente, la mayor parte de las líneas a las que se puede imponer OSP coinciden con líneas servidas por contrato. Ello ofrece un argumento complementario para las imposiciones de las OSP, cual es el evitar la competencia desleal frente a las líneas servidas por contrato. En efecto, si no

El Tribunal Supremo dictó sentencia con base en la del Tribunal de Justicia

se exigieran unas frecuencias mínimas y tiempos mínimos de prestación de servicio podría darse perfectamente el caso de que un operador se instalase únicamente en temporada alta, distorsionando el mercado y explotando el beneficio de la punta de demanda que, lógicamente, se produce en esas fechas, lo que sería un claro supuesto de competencia desleal.

OTRAS CUESTIONES. Sobre este contenido nuclear del nuevo Real Decreto existen otras cuestiones que también se han abordado, que en modo alguno pueden considerarse irrelevantes: así, la determinación de los requisitos generales de acceso al mercado, la fórmula para cuantificar la garantía a constituir, el procedimiento que deberá seguirse para la realización de las navegaciones de interés público y las supervisiones y control a ejercer por la Administración marítima.

CONCLUSIÓN. Por todo ello, se considera que el nuevo Real Decreto 1516/2007 ha venido a pacificar una regulación normativa que habría sido cuestionada tanto en el ámbito interno español –mediante la impugnación del Real Decreto 1466/1997 ante el Tribunal Supremo–, como en el de la Unión Europea, así como a abordar algunas cuestiones que el anterior Real Decreto había dejado pendientes.

Juan Ignacio TELLO BELLOSILLO
(jefe del Área Jurídico-Marítima de la Unión Europea)

El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas emitió sentencia resolviendo la cuestión prejudicial

concretas que se citan en el Art. 8,1, a) del Real Decreto de referencia.

Así pues, las OSP que podrían imponerse con este nuevo régimen tienen el carácter de mínimos –como se afirma expresamente en el propio



▲ En la sede de la Dirección General de la Marina Mercante tuvo lugar la tercera reunión del Comité Conjunto España-Méjico, con la participación de las autoridades marítimas de estos dos países. (Foto: Miguel CABELLO.)

Tercera reunión del Comité Conjunto España-Méjico

El Centro "Jovellanos" destaca como lugar de formación

THE JOVELLANOS CENTRE STANDS OUT AS A QUALITY TRAINING CENTRE

Summary:

The Jovellanos Integral Maritime Safety Centre stands out as a quality training centre according to Mexican participants speaking at the Third Joint Spanish-Mexican Committee created by the Memorandum of Understanding on maritime technical co-operation between the maritime authorities of both countries.

El Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" destaca como lugar de formación de los participantes mejicanos, según se ha puesto de manifiesto en la tercera reunión del Comité Conjunto España-Méjico, creado por el Memorando de Entendimiento sobre cooperación técnica en materia de marina mercante, entre las autoridades marítimas de estos dos países.

En la sede de la Dirección General de la Marina Mercante tuvo lugar la tercera reunión del Comité Conjunto España-Méjico, creado por el Memorando de Entendimiento sobre cooperación técnica en materia de marina mercante, entre las autoridades de marítimas de España y Méjico.

Éste Memorando establece un Comité Conjunto encabezado por los directores generales de la Marina Mercante de ambos países. Éste se constituyó en una reunión celebrada en Madrid el 15 de septiembre de 2003. Actualmente actúan como co-secretarios los representantes ante la Organización Marítima Internacional (OMI) de ambos países que en la actualidad son Luis Ignacio Muriel del Castillo, agregado técnico para Asuntos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de Méjico ante la Organización, y Manuel Nogueira, consejero de Transportes de la Embajada de España

en Londres y representante permanente de España en la OMI.

El jefe de la delegación mejicana fue Ubaldo Ramírez, director general del Fideicomiso de Formación y Capacitación para el personal de la Mariana Mercante acompañado por Ángel Suárez Vallejo, director de la Escuela Náutica Mercante "Cap. Alt. Fernando Silioco y Torres" de Veracruz.

Por parte española, además del director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, y la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, participaron en la reunión Alfredo de la Torre, subdirector general de Calidad y Normalización de Buques y Equipos; Francisco Suárez-Llanos, subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación, y Luis Miguel Guérez, subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional.

Desde las primeras reuniones del Comité se recogió el interés de ambas

partes en realizar cursos de perfeccionamiento para el personal marítimo mediante el intercambio de personal adscrito a ambas Administraciones marítimas. En concreto para la formación respecto a las siguientes áreas: formación de personal en el control de tráfico marítimo; formación de inspectores MOU; formación de oficiales de seguridad en buques e instalaciones portuarias, Código ISPS de la OMI. Cursos que han sido realizados en el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos" con "gran satisfacción por parte de los participantes mejicanos.

FACILIDAD DE ENTENDIMIENTO

La delegación mejicana mostró su interés por seguir con esta línea de colaboración, incluyendo nuevos temas como son la formación de bomberos de puerto y fundamentalmente la capacitación

de personal para operar simuladores de maniobra ya que van a instalar en su centro de Veracruz (Méjico) un simulador para hacer estudios de maniobra de todos los puertos mejicanos.

En este punto se hizo hincapié en las grandes posibilidades que ofrece el Centro "Jovellanos", donde además de contar una gran experiencia en este campo se están haciendo importantes inversiones en la compra de nuevos simuladores.

En cuanto a la colaboración en el tema del transbordo de hidrocarburos entre buques, acordada en la segunda reunión del Comité, se hizo referencia a la propuesta conjunta presentada al Subcomité de BLG de la OMI en su sesión número diez. Manuel Nogueira co-

Los cursos impartidos han sido seguidos con gran interés por los mejicanos

mentó que de esta propuesta nació un Grupo de trabajo por correspondencia que fue coordinado por él, aunque que no dio los frutos esperados debido a la falta de apoyos de otros países. El Grupo de trabajo sigue funcionando en la actualidad coordinado por Dinamarca, pero con un enfoque distinto al propuesto por Méjico y España.

La delegación mejicana solicitó la colaboración de España para lograr la

definición por parte de la OMI de una Zona Marítima Especial para proteger sus arrecifes coralinos, a definir en colaboración con Belice, Honduras y Guatemala.

Una vez terminada la revisión de los asuntos del "orden del día", la directora de Salvamento Marítimo expuso las mejoras que se están llevando a cabo en el Centro "Jovellanos", preparando de esta manera la visita que se iba a realizar al día siguiente, recalcando las enormes posibilidades del Centro y las ventajas de formación que ofrece para Méjico debido a su gran capacidad técnica y experiencia en los temas de su interés y a la facilidad de entendimiento entre países que usan la misma lengua.

Adhesión de España al Convenio Internacional Control del uso de los bioicidas en las pinturas de los buques

Accession of Spain to the International Convention CONTROLLING THE USE OF HARMFUL BIOCIDES IN ANTI-FOULING COATING FOR SHIPS

Summary:

As part of a wider policy of preventing pollution in the marine environment, Spain has acceded to the International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships. The Convention has been promoted by the International Maritime Organization (IMO), of which Spain is a Member State.

España, dentro de la política general de prevención de la contaminación del medio ambiente, se ha adherido al Convenio Internacional sobre control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques. Este Convenio ha sido impulsado por la Organización Marítima Internacional (OMI) del cual España forma parte.

Dicho Convenio, publicado en el *Boletín Oficial del Estado*, número 267, de 7 de noviembre de 2007, surge como resultado de los conocimientos científicos y técnicos actuales que han demostrado que algunos sistemas antiincrustantes usados en barcos están representando un riesgo para el medio ambiente acuático.

El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que, por lo menos veinticinco Estados miembros de la OMI, cuyas flotas mercantes combinadas representen no menos del veinticinco por ciento del tonelaje bruto de la marina mercante mundial, lo hayan firmado. A fecha de 17 de septiembre de 2007, ha sido firmado por

los veinticinco Estados requeridos para su entrada en vigor, por lo tanto el Convenio será de aplicación obligatoria a partir del 17 de septiembre de 2008.

Se ha demostrado que están representando un riesgo para el medio ambiente acuático

También prevé en su Anexo I que para los compuestos organoestánicos que actúan como biocidas en los siste-

mas antiincrustantes de los buques, éstos no se aplicarán ni reaplicarán en ningún buque a partir del 1 de enero de 2003, ni que lo llevarán en el casco ni en las partes o superficies externas. Tampoco se podrá aplicar ninguna capa de recubrimiento que impida el paso de estos compuestos al agua del mar, a partir del 1 de enero de 2008.

España impone limitaciones, asimismo, a la comercialización y uso de los compuestos organoestánicos desde 24 de febrero de 2003, mediante la modificación del Anexo I del R.D. 1406/1989 de 10 de noviembre, por el que se imponen limitaciones a la comercialización y al uso de sustancias y preparados peligrosos.

ELCANO: Compromiso de fiabilidad y eficacia en el transporte marítimo



Flota Grupo Elcano

Nombre	Tipo Buque	TPM
LAURIA SHIPPING, S.A. (Madeira)		
"Castillo de San Pedro"	Bulkcarrier	73.204
"Castillo de Vigo"	Bulkcarrier	73.236
"Castillo de Arévalo"	Bulkcarrier	61.362
"Castillo de Gormaz"	Bulkcarrier	153.572
"Castillo de Catoira"	Bulkcarrier	173.586
"Castillo de Valverde"	Bulkcarrier	173.764
"Castillo de Maceda"	Chemical / Product	15.500
"Castillo de Herrera"	Chemical / Product	15.500
"Castillo de Zafra"	Chemical Tanker	11.290
"Castillo de Plasencia"	Chemical Tanker	12.219
TOTAL		1.070.733
EMPRESA NAVEGAÇÃO ELCANO, S.A. (Brasil)		
"Castillo de San Jorge"	Bulkcarrier	173.365
"Castillo de San Juan"	Bulkcarrier	173.365
"Castillo Soutomaior"	Bulkcarrier	75.497
"Castillo de Montalbán"	Bulkcarrier	75.470
"Castillo de Guadalupe"	Bulkcarrier	47.229
"Forte de São Luis"	LPG Carrier	7.866
"Forte de São Marcos"	LPG Carrier	8.688
"Forte de Copacabana"	LPG Carrier	8.688
TOTAL		570.195
ELCANO PRODUCT TANKERS 1, S.A. (España)		
"Castillo de Monterreal"	Product / Tanker	29.950
ELCANO PRODUCT TANKERS 2, S.A. (España)		
"Castillo de Trujillo"	Product / Tanker	30.583
EMPRESA PETROLERA ATLANTICA, S.A., (ENPASA) (Argentina)		
"Recoleta"	Oil Tanker	69.950
"Caleta Rosario"	Chemical / Product	15.500
TOTAL		85.450
ELCANO GAS TRANSPORT, S.A. (España)		
"Castillo de Villalba"	LNG	138.000 m ³
JOFRE SHIPPING LTD. (Malta)		
"Castillo de Santisteban"	LNG	173.600 m ³



Empresa
Naviera
Elcano, S.A.



José Abascal, 2-4 • 28003 MADRID
Teléfono: 915 36 98 00 • Fax: 914 45 13 24
Télex: 27708 ENEM E • 44722 ENEM E



▲ Visita al stand de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo durante la inauguración del Salón. De izquierda a derecha: el consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, Joaquim Nadal; el almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza; el alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, que presidió la ceremonia, y el coordinador del stand, José Piñero.

Éxito de la 46 edición

Crecimiento imparable

46th Barcelona International Boat Show a success

UNSTOPPABLE GROWTH

Summary:

The 46th Barcelona International Boat Show has been a success, according to its organisers. 2007 was a record year for the Boat Show: 180,000 visitors to 115,000 m² of newly refurbished exhibition space in Hospitalet and Port Vell; 686 exhibitors from 41 countries and 2,100 boats. This seemingly unstoppable growth is matched by growth in the nautical sector, with super-yachts as an emerging market.

La 46 edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona ha sido un éxito, según los organizadores. Así lo atestiguan las cifras récord del mayor de los certámenes celebrados: 180.000 personas visitaron los recintos recientemente remodelados de Hospitalet y el Port Vell, sobre 115.000 m², con 686 expositores de 41 países y 2.100 embarcaciones de todo tipo. Esto supone un crecimiento imparable que corre paralelo con la marcha del sector, en el que los superyates son un mercado emergente.

El crecimiento de expositores ha sido la nota dominante del Salón Náutico Internacional de Barcelona. La cita acogió 686 empresas, lo que supone un crecimiento del 11 por

100 respecto a su edición anterior, con un total de 533 nacionales y 153 extranjeros. Entre los expositores directos e indirectos, 2.200, el número de países representados se elevan a 41.

Reunió todos los apartados de la náutica de recreo: astilleros, barcos a vela y motor, escuelas náuticas, puertos deportivos, electrónica y motores, neumáticas, pinturas, velerías, remolques, ar-

títulos de pesca, motos acuáticas y barcos de gran eslora.

El alcalde de Barcelona, Jordi He-reu, presidió la inauguración de la 46 edición, acompañado del almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza; el consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, Joaquim Nadal; el presidente del Salón, Enrique Puig, y otras personalidades. En cuanto a la afluencia de público, se estima una cifra de 180.000 visitantes, que han mostrado un alto interés en la compra de productos expuestos. Aquí se inicia el 70 por 100 de las ventas del sector en España. La superficie total ha sido de 115.00 metros cuadrados netos, de los cuales 75.000 correspondieron a los pabellones y zonas exteriores del recinto de Hospitalet y 40.000 dedicados a los expositores de los muelles de Espanya y Barcelona del Port Vell.

CINCO ÁREAS DE ACTIVIDAD

El recinto estaba distribuido en cinco grandes áreas de actividad. En el Espacio de Mar se realizó la presentación

**Cifras récord:
180.000 visitantes,
686 expositores de 41
países y 2.100 barcos
de todos los tipos y
modelos**

de numerosos eventos como regatas, libros, trofeos y competiciones náuticas. La vela ligera y los deportes náuticos concentraron su programa y demostraciones en la piscina que se instaló en el Área Fun Beach. Las escuelas, ingenierías navales y centros de diseño de yates con proyectos de I+D+I estuvieron en el Espacio de Innovación. Los aficionados a la pesca marítima tuvieron su punto de encuentro en el Espacio de Pesca, donde se instalaron varios simuladores de lanzamiento y captura. Las entidades que trabajan por la recuperación del patrimonio histórico marítimo se reunieron en el Espacio Marina Tradicional, donde se expusieron también goletas, pailebotes, dornas y jábegas.

El Salón acogió asimismo exposiciones sobre “La piratería en el Mediterráneo”, sobre modalismo naval, con reproducciones de barcos de todas las épocas, además de las embarcaciones de clases olímpicas y una muestra de arte aplicado a los kayaks. Se celebró también una nueva edición del Pro Am de Vela, que disputó una regata e impartió cursos náuticos; y el encuentro anual de la International School Sailing Association (ISSA), que concentró escuelas de vela de todo el mundo.

NOVEDADES

Los espacios de Hospitalet y Port Vell albergaron 2.100 embarcaciones de todos los tipos y modelos: desde barcos a vela y motor de las más diversas esloras, canoas y kayaks, neumáticas, remolques y motos de agua, hasta windsurfing, pesca, electrónica, charters y motores. Destacaron en el primer recinto los barcos que exhibieron Beneteau, Cantieri del Pardo, Comar, Lexia, Hanse, Jeanneau, Altair, Astinor, Cranchi, Faetón, Fairline, Ferreti, Starfisher, entre otros.



▲ Ésta ha sido la mayor y más internacional de las ediciones celebradas, con 2.100 barcos expuestos en los remodelados recintos de Hospitalet y Port Vell.



▲ La exposición flotante de Port Vell, instalada en los muelles de la Fusta y Espanya, mostró las embarcaciones a vela, motor, catamaranes y por primera vez los superyates, un mercado emergente.

La Muestra Flotante del Port Vell expuso 220 barcos de gran eslora en los muelles Espanya y de Barcelona. La novedad la han constituido 40 superyates –alguno superior a 40 metros de eslora–, un segmento emergente que por primera vez se incorporaba a la oferta del Salón. Estas embarcaciones estuvieron situadas en el extremo del muelle de Barcelona, junto al World Trade Center, al lado de los veleros. La exposición contó además con los Open 60 atracados en el Moll de la Fusta que participaron en la primera regata Barcelona World Race. Se trata de una competición transoceánica de dos tripulantes por barco que dará la vuelta al mundo sin escalas, recorriendo 25.000 millas.

El muelle de Espanya, por su parte, acogió 148 yates a motor y el de Barcelona, 17 catamaranes y 33 veleros de gran eslora, además de los superyates. El mayor superyate fue el “Tuscan Sun” de Merrill-Stevens Yachts Sapaïn, de 44,8 metros de eslora y 9 de manga. Entre los barcos importantes figura la novedad mundial que presenta Rodman, el “Muse 74”, de 23,14 me-

Aquí se inicia el 70 por 100 de las ventas del sector en España

tros de eslora. Otros yates destacados fueron el “Infinity”, del astillero holandés Moonen, capaz de alcanzar 22 nudos; los Azimut 95 y 58, de Hermanos Berga; el “Dalia Pietà 72” y el “Lazzara LSX”, de Marina Marbella; el “Mangusta 108”, de Rodríguez Group; el “Ferreti 510”, de Ventura Yachts; el “Cumberland 46”, de Fountaine Pajot y el “North Wind 72”, entre otros.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO

Un estudio de la Asociación Nacional de Industrias Náuticas (ANEN) con datos de la Dirección General de la Marina Mercante, indica que las nuevas matriculaciones de embarcaciones de recreo en el año 2006 ascendieron a 10.500 unidades, que supone un ligero incremento, el 2 por 100 respecto al año anterior. Por tipos, las embarcaciones con mayor número de matriculaciones son las rígidas, que representan un

73 por 100 del total y dentro de las cuales destacan aquellas de eslora entre 4,5 a 7,5 metros de eslora: más de 6.000. No obstante, en cada una de las categorías, los crecimientos más importantes se dieron entre las embarcaciones de mayor eslora. Paralelamente, cerca de medio millar de las matriculaciones correspondieron a chárter, las cuales aumentaron un 25 por 100.

En función del lugar de residencia del comprador de embarcaciones de recreo, entre enero y junio del 2007, la provincia con más matriculaciones fue Barcelona con 744 registros, un 7,2 más que en el mismo semestre del año anterior. Y de nuevo, en segundo y tercer lugar se sitúan las islas Baleares y Madrid, ambas con una cuota alrededor del 10 por 100.

Las licencias concedidas son un importante indicador de la práctica de los deportes náuticos. El total de las concedidas por las distintas federaciones náuticas fue de 217.278 licencias. La mayor cantidad fue para la pesca que alcanzó el 33 por 100, seguida del piragüismo, las actividades subacuáticas y la vela.



▲ Maquetas de los nuevos medios aeromárquimos, paneles y un sofisticado material audiovisual mostraron los avances del Plan Nacional de Salvamento

Stand de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo

Más medios humanos y materiales

DIRECTORATE GENERAL OF THE MERCHANT MARINE AND SPANISH MARINE SAFETY AGENCY STAND

Summary:

The main purpose of this year's Stand was to display the new maritime and aerial units that have entered into service under the National Rescue Plan launched by the Ministry for Development in 2006 as well as to provide information on the main changes to maritime safety legislation. In addition, and presided by the Director General of the Merchant Marine, a total of seven RNE 'Silver Anchors' were awarded to "those who interrupt their activities to provide assistance to persons in distress at sea." This year the awards went to the "Segundo San Rafael", the "Mont Falcó", the "Zumaia Tercero", the "Hermanos Alba Tercero", the "Corisco", the "Nuestra Madre Loreto" and the "Tiburón III".

Mostrar las nuevas unidades marítimas y aéreas del Plan Nacional de Salvamento Marítimo puesto en marcha por el Ministerio de Fomento en el año 2006, así como dar a conocer las principales novedades normativas en materia de seguridad marítima, ha sido el principal motivo del stand de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo. Presidido por el director general de la Marina Mercante se hizo entrega de las "Anclas de Plata", instituidas por RNE, a siete buques que representan "a todos los que interrumpen su actividad para auxiliar a personas que se hallan en peligro en la mar". Son: el "Segundo San Rafael", "Mont Falcó", "Zumaia Tercero", "Hermanos Alba Tercero", "Corisco", "Nuestra Madre Loreto" y "Tiburón III".

La Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima estuvieron presentes, como ya es tradi-

cional, en el Salón, con un stand de ciento veinte metros cuadrados en el que se mostraron, en especial, los medios materiales y humanos derivados

de la puesta en marcha del Plan Nacional de Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento para el cuatrienio 2006-2009.



2006-2009 del Ministerio de Fomento.

para el rescate

El stand, con un moderno diseño, mostraba a los visitantes en su panel central las nuevas unidades aéreas y marítimas incorporadas a Salvamento Marítimo. También se expusieron maquetas de los nuevos aviones, helicópteros y buques de salvamento, mientras que en uno de los laterales se ubicó la zona de información, donde se pudieron recoger las “Guías” y folletos que se han editado en 2007, dentro de la Campaña de prevención de accidentes, destinados tanto a los usuarios de la náutica de recreo como al mantenimiento y a las normas de seguridad de las embarcaciones, así como la remozada revista MARINA CIVIL, que se puede ver completa en la página web de la Sociedad (www.salvamentomaritimo.es).

INCORPORACIONES

En esta ocasión se hizo especial difusión del nuevo Real Decreto para el gobierno de embarcaciones de recreo, del Reglamento de radiocomunicaciones y de la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima en las embarcaciones de recreo, de la disposición legal por la que se regula el abanderamiento y la matriculación de las embarcaciones en la Lista 7.ª, así como diversos requerimientos y consejos para desarrollar actividades náutico-deportivas, como el alquiler de embarcaciones o el uso de innovadores artefactos en playas.

Cabe destacar la presentación de los nuevos medios incorporados a la flo-

Se mostraron las nuevas unidades marítimas y aéreas del Plan Nacional de Salvamento 2006-2009

ta de Salvamento Marítimo que han entrado ya en servicio con una eficaz labor en las tareas de auxilio, rescate y lucha contra la contaminación. Tal es el caso de los buques polivalentes “Luz de Mar” y “Miguel de Cervantes”, construidos en Astilleros Armón, que prestan sus servicios en las islas Canarias y en la zona del estrecho de Gibraltar. A los que se han sumado, el “Don Inda”, que cubre habitualmente el Dispositivo de Separación del Tráfico de Finisterre y su gemelo “Clara Campoamor”, con zona de actuación en el Mediterráneo. Ambos contratados a Astilleros Zamacona con 80 metros de eslora, con un tiro a punto fijo de 234 toneladas y capacidad de recogida de hidrocarburos superior a 1.749 metros



▲ El director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, así como otros altos cargos se reunieron con representantes del sector. Cabe destacar las celebradas con la Asociación de Clubs Náuticos de Cataluña y representantes de la Asociación de Industrias Náuticas (Adin) y la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen), que son los que aparecen en la imagen.

cúbicos, en los que se ha invertido un presupuesto de 68,5 millones de euros.

La reciente incorporación a Salvamento Marítimo de tres aviones, procedentes de la compañía EADS-CASA de Sevilla, ha supuesto un hito en la ya larga historia de la Sociedad. Con la puesta en servicio de los nuevos helicópteros presentados por la ministra de Fomento en la factoría Augusta Westland en Vergiate (Italia) también en propiedad, se cubre el objetivo de realizar desde el aire las misiones de búsqueda y salvamento, prevención, lucha contra la contaminación marítima y vigilancia del intenso tráfico marítimo que transita los 8.000 kilómetros de aguas costeras españolas.

NUEVAS PERSPECTIVAS

La presencia del director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, de la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, así como de otros altos cargos se hizo patente de cara al sector en las distintas reuniones celebradas durante el desarrollo del Salón. De las mismas cabe destacar las celebradas con la Asociación de Clubs Náuticos de Cataluña y con los representantes de la Asociación de Industrias Náuticas (Adin) y la Asociación Nacional de Em-

Los barcos galardonados salvaron a trescientas personas de una muerte segura



▲ El presentador y director del programa de Radio Exterior de España, Antonio Fernández.

presas Náuticas (Anen) en las que se mantuvo un interesante y amplio intercambio de opiniones sobre los aspectos que preocupan al sector, como pueden ser los cambios en las titulaciones náuticas, los requerimientos en materia de seguridad e inspección, las citadas radiocomunicaciones marítimas con el calendario para la entrada en vigor del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima o las nuevas disposiciones legales aprobadas o en proyecto.

“ANCLAS DE PLATA” A BUQUES QUE AUXILIARON A PERSONAS EN PELIGRO

Como cada año se entregaron las “Anclas de Plata”, concedidas por Radio Nacional de España (RNE) y patrocinadas por la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo del Ministerio de Fomento. El acto, presidido por el director general de la Marina Mercante, se transmitió a través del programa “Españoles en la mar”, emitido por Radio Exterior de España (REE), presentado por su director, Antonio Fernández.

Estas distinciones, que cumplen ya su XI edición, fueron concedidas a siete buques “en representación de todos los



▲ Las “Anclas de Plata”, en su XI edición, fueron concedidas a siete buques “en representación de todos los barcos que interrumpen su actividad para auxiliar a personas que se hallan en peligro en la mar”. De izquierda a derecha: cuatro de los que acudieron a recibir el premio: el armador del pesquero “Tiburón Tercero”, José Benito Rodríguez; el armador del remolcador “Zumaya Tercero”, Íñigo Yeregui; el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez; el armador del remolcador “Montfalcó”, Florencio Martínez; la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo; el tripulante del pesquero “Nuestra Madre de Loreto”, José Pascual Lafuente, y la directora de los servicios informativos de RNE en Catalunya, Montserrat Meliá. (Foto: Lucía PÉREZ LÓPEZ.)

barcos que interrumpen su actividad para auxiliar a personas que se hallan en peligro en la mar”. Los barcos premiados se distinguieron por sus actuaciones en el rescate de un número elevado de personas, a muchas millas de las costas españolas, con gran riesgo en las operaciones de salvamento emprendidas e incertidumbre sobre la posibilidad de desembarco de los rescatados.

Antonio Fernández señaló que las “Anclas de Plata” son “unas distinciones creadas hace once años por RNE que tienen como objetivo premiar la mejor labor en defensa de los intereses de los profesionales de la mar. En esta undécima edición se han concedido a las tripulaciones de siete pesqueros y remolcadores que sin pensar en sus intereses han rescatado a trescientas personas de una muerte casi segura. Trescientas vidas que se han salvado gracias a la solidaridad de las gentes de la mar de nuestro país”.

En primer lugar se entregó el premio al pesquero “**Nuestra Madre de Loreto**”, que el 13 de junio de 2007 rescató a 26 personas en aguas de Libia. Entregó el premio, Pedro Sánchez, director del Centro Nacional de Salvamento Marítimo. Recogió el premio José Pascual Lafuente, habitual tripulante y sobrino del armador, que dio las

“Anclas de Plata” a siete buques que “representan a los que interrumpen su actividad para auxiliar a personas en peligro”

gracias a todos los presentes y a los que habían colaborado en el acto, señalando que “en mi nombre, en el de toda la tripulación y en el del armador y patrón, José Segura López, quiero agradecer este premio, lo que supone un honor y un gran reconocimiento”.

A continuación se le entregó el “Ancla de Plata” al “**Zumaya Tercero**”, remolcador de Ondarroa, que el día 2 de junio de 2007, a 70 millas al noreste de Trípoli (Libia), rescató a los 26 ocupantes de una pequeña embarcación, dándoles comida, agua y ropa de abrigo y dejándoles sanos y salvos en un puerto libio. Realizó la entrega Francisco Suárez-Llanos, subdirector general de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM. Recogió el premio su armador, Íñigo Yeregui, quien agradeció la concesión del mismo a RNE y a Salvamento Marítimo, al tiempo que quiso subrayar “que lo úni-

co que hicimos es lo único que sabemos hacer en la mar: ayudarnos los unos a los otros”.

Después se procedió a entregar el premio al “**Tiburón Tercero**”, un pesquero español de La Guardia (Pontevedra), que localizó un cayuco a la deriva cuando navegaba hacia su puerto base, el día 24 de octubre de 2007. Cuando llegó a su costado pudo comprobar que a bordo se encontraban ocho personas, siete ya fallecidas y una en estado muy grave. El patrón del pesquero consiguió rescatar a la persona que se encontraba viva y trasladarla a su buque, donde lo reanimaron y atendieron convenientemente hasta que el día siguiente fue transbordado al buque hospital “Esperanza del Mar”, donde asimismo fueron depositados los siete cadáveres. La directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, entregó el premio al armador, José Benito Rodríguez, quien quiso agradecer la distinción recibida a la labor humanitaria de la gente de la mar, en este caso representada por los tripulantes del buque.

También se entregó otro galardón al remolcador “**Montfalcó**”, un buque que el 25 de mayo de 2007 rescató a 26 personas en aguas de Libia que posteriormente, el 31 de mayo, eran trasladadas al buque de Salvamento Maríti-

mo “Clara Campoamor”. El director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, efectuó la entrega a Florencio Macías, su armador, quien dijo: “Me da un poco de vergüenza recogerlo, porque como soy armador y estoy en tierra, este premio lo hago para la gente que estaba embarcada. Yo sólo los apoyé. Los que tienen el mérito son el patrón y los marineros que estaban a bordo”. Dio las gracias al Ministerio de Fomento, al director general de la Marina Mercante, a la directora de Salvamento Marítimo, a RNE y hasta la propia Presidencia del Gobierno, “ya que me consta su intervención en nuestro caso”. Citó a toda la tripulación del remolcador que “junto con los demás barcos implicados han dado pruebas del espíritu marinero, humano y solidario. Este premio tiene un valor muy especial. Nos ha sido concedido por gente que sabe mucho de la mar y del salvamento. En una aproximación un poco lírica es como si a un músico de la calle le dieran el premio a la mejor orquesta sinfónica del país”.

Los representantes de tres barcos a los que se les ha concedido el “Ancla de Plata” no han podido estar presentes en el acto. Son el pesquero “**Segundo San Rafael**”, que el 23 de abril de 2007 rescató a 91 personas en aguas del Atlántico y los llevó hasta el buque “Esperanza del Mar”; el remolcador “**Hermanos Alba Tercero**”, que el 2 de junio de 2007 rescató a 29 inmigrantes en aguas de Malta y los transbordó a una patrullera de este país, y el pesquero “**Corisco**”, que el 13 de octubre de 2007 rescató a 58 personas en aguas de Libia que finalmente desembarcaron en Trípoli el día 15 de octubre.

“RECONOCIMIENTO Y COMPRENSIÓN”

La **directora de informativos de RNE en Cataluña, Montserrat Meliá**, intervino después para expresar el orgullo por haber participado en la concesión de los premios, “porque la labor que hacéis vosotros”, dijo a los galardonados, “no es sólo humanitaria y desinteresada, sino también supone un gran coste de todo tipo”. “Aunque os sintáis solos”, añadió, “la sociedad reconoce vuestra tarea y os comprende. En mi caso, como directora de los servicios



▲ El acto de entrega de premios concitó el interés de la gente de la mar. En los discursos de agradecimiento quedó patente el reconocimiento, la comprensión y el cariño para los representantes de los galardonados.

Premiados:
“Segundo San Rafael”,
“Montfalcó”, “Zumaya
Tercero”, “Hermanos
Alba Tercero”,
“Corisco”, “Nuestra
Madre de Loreto” y
“Tiburón Tercero”

informativos, es un asunto con el que nos encontramos todos los días: el tema de la emigración clandestina, de los cayucos, de las pateras. Es algo dramático y sobre lo que conviene reflexionar”.

Cerró el emotivo acto el **director general de la Marina Mercante y presidente de Salvamento Marítimo, Felipe Martínez**, quien felicitó una vez más a los premiados y rogó la hicieran extensible a todas las tripulaciones y sus familias. “Nuestros hombres y mujeres de la mar no nos han fallado. Este galardón que entregamos hoy no es ninguna condecoración oficial. No tiene ninguna pensión, pero en definitiva significa, como decía uno de los premiados, el reconocimiento no sé si por la mejor orquesta, pero sí por una orquesta que sabe lo que ese esfuerzo representa. Alguien podría decir que no se ha hecho más que cumplir las leyes de la mar. Se han cum-

plido las leyes de la mar y mucho más. Porque la escasez de alimentos, la mala mar y las sobrecargas que representan para estos barcos, son importantes y las gestiones diplomáticas o las de salvamento pueden tardar. Hay que tener mucho valor, mucha voluntad y un cierto grado de desprecio hacia el peligro. Lo que sí pueden estar seguros es que siempre desde la Dirección General de la Marina Mercante, desde Salvamento Marítimo, hemos tratado de volcarnos y de agilizar cualquier tipo de gestión fuera a la hora que fuera y de la manera más rápida posible. Quiero darles las gracias no sólo a los armadores, sino hasta el último marinero de los que hoy no están aquí por el esfuerzo. Que sepan que cuentan con nuestro reconocimiento, comprensión y cariño. Representan un ejemplo para todos los que trabajan en la mar y para todos nosotros”.

En los programas que se grabaron a continuación intervinieron, además de los premiados, la **directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo**, quien manifestó la “extraordinaria labor que lleva a cabo el Ministerio de Fomento para hacer frente a este fenómeno de la inmigración irregular y para que la navegación sea cada vez más segura. También fueron entrevistadas otras personas ligadas al ámbito de la náutica de recreo, como el **presidente del Salón, Enrique Puig**.



▲ Coordinado por el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez (en el centro de la imagen), acompañado por la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, y otros altos cargos, tuvo lugar una mesa redonda en la que se abordaron los asuntos más importantes del sector.

Ponencias en el encuentro con el sector

Normativa para aumentar la seguridad

Speeches made to the Industry LEGISLATION FOR THE ENHANCEMENT OF MARITIME SAFETY

Summary:

Ensuring the safety and security of human life at sea is the main objective behind the preventative, regulatory and safety-related activities undertaken by the Ministry for Development in this field. This was made clear at the round table talks coordinated by the Director General of the Merchant Marine, as part of the scheduled activities of the Boat Show. Three papers were given on Flagging and Registration of Vessels under List 7; Radio communications for Recreational Craft and Crew Emergency Procedures.

La seguridad y la protección de la vida humana en la mar es el principal objetivo que marca las actuaciones preventivas, normativas y de seguridad del Ministerio de Fomento. Así quedó patente en la mesa redonda coordinada por el director general de la Marina Mercante, dentro de los actos programados por el Salón. Se desarrollaron tres ponencias: sobre el abanderamiento y la matriculación de las embarcaciones de la Lista 7.^a, las radiocomunicaciones aplicadas a la náutica de recreo y las normas de conducta para tripulantes en caso de emergencia.



▲ Clara Estela Lazcano desarrolló la ponencia sobre el Real Decreto por el que se regula el abanderamiento y la matriculación de la Lista 7.^a y más en concreto habló de las instrucciones para el cumplimiento de las declaraciones escritas de conformidad.

CANO IBÁÑEZ, JEFA DE SECCIÓN DE HOMOLOGACIÓN DE EQUIPOS DE LA DGMM.

La primera parte de la ponencia: Documentación que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad de embarcaciones de recreo. Desde el punto de vista de la Inspección esta sería la documentación necesaria según si se trata de embarcación nueva o usada:

- Embarcación nueva: si tiene marcado CE, la documentación que acredita el marcado CE; sin marcado CE, deberá haber realizado un marcado post-construcción; si se trata de construcción por aficionado hay dos casos: si no se comercializa deberá entregar un proyecto de construcción y, en el caso de comercializarse, deberá realizar marcado post-construcción.
- Embarcaciones existentes: si provienen de tercer país, deberá haber realizado marcado post-construcción; en el caso de hallazgo o subasta en el que se desconozca su origen,

deberá haber realizado marcado post-construcción; si la embarcación ha sido registrada previamente en un país de la Unión Europea y tiene una edad menor a 15 años, una eslora de casco menor de 12 metros y se encuentra en la base de datos, está exento de proyecto y será realizado un reconocimiento inicial según el apartado 3.B del Real Decreto 1434/1999; si la embarcación proviene de la Unión Europea y tiene uno de los siguientes documentos: C.I.B (en el caso de embarcaciones anteriores al 2 de junio de 1992), certificado de homologación (en el caso de embarcaciones posteriores al 2 de junio de 1992) o certificado de construcción por unidades; en caso de que provenga de la Unión Europea pero que no tenga ninguno de los anteriores documentos, entonces habrá de presentar un proyecto elaborado de acuerdo con las normas que se especifican en el anexo II del

RESUMEN DE LA PONENCIA: REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULA EL ABANDERAMIENTO Y LA MATRICULACIÓN DE LAS EMBARCACIONES DE LA LISTA 7.^a. INSTRUCCIONES PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS DECLARACIONES ESCRITAS DE CONFORMIDAD: CLARA ESTELA LAZ-

Real Decreto 544/2007 y la orden de Fomento 1144/2003, y pasará un reconocimiento inicial según el apartado 3.A. del Real Decreto 1434/1999.

La segunda parte de la ponencia se centró en las "instrucciones de cumplimiento de las declaraciones escritas de conformidad". En el año 2006 se aprobaron los modelos armonizados de la declaración escrita de conformidad para embarcaciones de recreo y de los motores fueraborda e intrafueraborda con escape integrado y de los motores intraborda e intrafueraborda sin escape integrado, recogiendo los requisitos normativos indicados en la Directiva 94/25/CE enmendada por la directiva 2003/44/CE transpuesta al ordenamiento jurídico interior mediante el Real Decreto 2127/2004.

En este año, tuvo lugar la decimo séptima reunión del grupo ADCO (Recreational Craft Administration Cooperation Group) durante el mes de mayo en Haugesund. En esta reunión los representantes de los Estados miembro aprobaron las instrucciones de cumplimiento de las declaraciones escritas

de conformidad. Proporciona toda la información que se juzga necesaria para satisfacer a las autoridades de vigilancia del mercado de los Estados miembro.

Las instrucciones están divididas en módulos: detalles del fabricante y de su representante autorizado, detalles del Organismo Notificado, módulo utilizado, descripción de la embarcación, la declaración, y el reverso del formulario. Tras el título del módulo se encuentra enmarcado la reproducción de dicha parte del modelo armonizado de la declaración escrita de conformidad, a continuación se encuentra la explicación de cómo ha de cumplimentarse.

Durante la ponencia se fue explicando cómo se cumplimenta cada módulo y se comentaron cuáles son los errores más comunes y la forma de subsanarlos.

Finalmente se explicó en qué consistiría la campaña de actualización de fichas de embarcaciones de recreo y que tendrá lugar durante el 2008. La Dirección General de la Marina Mercante hará llegar a los fabricantes y representantes autorizados los detalles de las fi-

chas que obran en su poder, al igual que las instrucciones para realizar las modificaciones que consideren oportunas los fabricantes. Así el fabricante o representante autorizado mandará a la Dirección General de la Marina Mercante el archivo modificado junto con una serie de documentación: para cada modelo, copia de la declaración escrita de conformidad, copia de los certificados emitidos por los organismos notificados, plano de disposición general y fotocopia de los detalles técnicos que se encuentran en el manual del propietario, y un manual por cada marca.

De esta forma se dispondrán, en forma de fichas, los detalles de las embarcaciones de recreo que tengan la documentación correcta. Lo que facilitará y agilizará el procedimiento de matriculación. A parte de esta campaña, se aconseja a los fabricantes que entreguen la misma documentación, anteriormente mencionada, para los modelos de nueva construcción antes de que se pongan en el mercado (de esta forma si hace falta subsanar documentación el cliente final de la embarcación no lo padece).



▲ Juan Antonio Alonso resumió las líneas maestras del Reglamento de Radiocomunicaciones y la aplicación a la náutica de recreo del Sistema Mundial de Socorro.

RESUMEN DE LA PONENCIA: REGLAMENTO DE RADIOCOMUNICACIONES. SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM) APLICADO A LA NÁUTICA DE RECREO: JUAN ANTONIO ALONSO, JEFE DE ÁREA DE RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS DE LA DGMM. El objetivo primordial del Reglamento es extender la utilización del SMSSM a los buques a los que no se aplica el Sistema SOLAS, en particular a la náuti-

ca de recreo. Otro objetivo es regular la actividad de las empresas instaladoras de equipos radioeléctricos marinos.

Las zonas de navegación a las que se aplica el SMSSM y la flota de recreo estimada en cada una de ellas son: Zona 1: ilimitada (390). Zona 2: hasta 60 millas náuticas (8.890). Zona 3: hasta 25 millas náuticas (8.640). Zona 4: hasta 12 millas náuticas (58.030). Zona 5: hasta 5 millas náuticas (96.800). Zona 6: hasta 2 millas náuticas (61.240). Zona 7: aguas costeras (12.460).

Los accidentes con víctimas mortales en embarcaciones de recreo en el período 1991-2006 han sido 216. El total de víctimas llega a las 338 personas.

La nueva normativa sobre titulaciones deportivas exige que los programas para la obtención de las distintas titulaciones estén adaptadas al SMSSM (Orden FOM/3.200/2007, de 26 de octubre, BOE, número 264, de 3 de noviembre de 2007). Las titulaciones existentes no necesitan ningún requisito nuevo. Se crea un registro de empresas instaladoras de equipos radioeléctricos en los buques. Se han re-

cibido 386 solicitudes de inscripción. Hasta la fecha, 131 empresas autorizadas disponen del número de identificación, 71 tienen expedientes en fase de tramitación y 184 en fase de gestión.

La nueva norma de equipos de radiocomunicaciones exige los siguientes equipos: Categoría 1: MF/HF (LSD tipo A) o ETB INMARSAT. VHF (LSD tipo A) / RBLs. NAVTEX / VHF PORT / SART. Categoría 2: VHF (LSD tipo A, a partir del 1 de enero de 2008) / RBLs. VHF PORT o SART. Categoría 3: VHF (para fijo LSD tipo D, a partir del 1 de enero de 2009) y RBLs. Categoría 4: VHF (para fijo LSD tipo D, a partir del 1 de enero de 2009). Categoría 5: VHF (para fijo LSD tipo D, a partir del 1 de enero de 2009) o portátil. También exige una serie de equipos en las embarcaciones dependiendo de las Zonas de Navegación. RBLs: Radiobaliza satelitaria. 406 MHz. SART: Respondedor radar. 9 GHz. LSD: Llamada Selectiva Digital. MF/HF: Transmisor de Onda Media / Onda Corta. ETB: Terminal Terrena de Barco Inmarsat. LSD Tipo D: Llamada Selectiva Digital sin acuse de

recibo. LSD tipo A: Llamada Selectiva Digital con acuse de recibo.

Las ventajas técnicas de los transceptores Clase A en las embarcaciones son las siguientes:

- A cierta distancia de la costa, la seguridad de las embarcaciones puede

depender de la capacidad de retransmitir la llamada de socorro por parte de otras embarcaciones. Función MAYDAY RELAY.

- El transceptor Clase A dispone de dos antenas, de tal forma que la recepción de una alerta por el canal 70

queda garantizada aún en el momento de ser utilizada la telefonía.

- La seguridad en una zona de navegación depende en gran medida de la colaboración de los navegantes cercanos y la contribución que deben hacer de todos los medios disponibles.



▲ Jaime Zaragoza expuso las normas que deben observarse en un caso de emergencia.

RESUMEN DE LA PONENCIA: NORMAS PARA TRIPULANTES EN CASO DE EMERGENCIA: JAIME ZARAGOZA JUNYENT, JEFE DEL CENTRO DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO MARÍTIMO DE BARCELONA.

La reciente caída de un hombre al agua y su posterior búsqueda durante muchos días, en la que intervinieron gran cantidad de medios humanos y materiales pertenecientes a Salvamento Marítimo, fue determinante para la elección del tema que presentó en el encuentro con el sector.

«Me impactó sobremanera cuando el propio padre del patrón que había caído narraba cómo su hijo desde el agua gritaba a los dos tripulantes –aterrados en cubierta– que dieran la vuelta, que arrancaran el motor, que arriaran la vela...

Los tripulantes que estaban a bordo fueron incapaces de lanzarle un aro, incapaces de arrancar el motor, incapaces de dar un aviso por radio... A fecha de hoy, el patrón sigue desaparecido.

Ante esa actitud de bloqueo y de desconocimiento de las mínimas normas de actuación en caso de emergencia por parte de la tripulación, nos hizo pensar que serviría de ayuda al patrón de una embarcación, tener un listado de las acciones principales a realizar en caso de una emergencia, a modo de recordatorio, similar al utilizado con los pasajeros en los vuelos comerciales.

De hecho, todas las actuaciones publicadas por el Ministerio de Fomento, a través de la DGMM y de Salvamento Marítimo, tienen un enfoque dirigido a la prevención de la seguridad de la embarcación, como el *check list*, pero no hay ninguna con el enfoque exclusivo a las normas de conducta para los tripulantes, en caso de emergencia.

Por tanto, propongo para la Campaña de Seguridad de las embarcaciones de recreo, la incorporación –con formato de tarjeta adhesiva– de un listado recordatorio de las mínimas normas de conducta que el patrón debe impartir a la tripulación, antes de hacerse a la mar, a saber:

- Ubicación y lanzamiento del aro salvavidas, chaleco, etcétera.
- Conocimiento básico del uso del VHF – Canal 16 – LSD / DSC.
- Conocimiento de la lectura del GPS (LAT. / LONG.) – BOTON MOB.
- Arranque del motor – Utilización de los mandos.
- Conocimiento del sistema de arriado de velas.
- Activación de la radiobaliza.
- Ubicación y funcionamiento de señales fumígenas y/o bengalas.
- Anotar hora de incidencia.

No obstante y una vez ocurrido el accidente, existen técnicas de búsqueda que pueden ser usadas inmediatamente por la propia embarcación, o por otras que se añadan a la misma.

Las modalidades de búsqueda más utilizadas y efectivas son: cuadrado expansivo, por sectores y por barrido paralelo. La búsqueda mediante cuadrado expansivo es la más utilizada cuando se conoce con bastante aproximación el lugar donde se encuentra el *datum*, hombre al agua u objeto a localizar (balsa, bote, embarcación, tronco, etc.). Se parte desde el *datum* y se van realizando derrota con tramos concéntricos, de menor a mayor recorrido. La distancia entre los tramos paralelos se debe ajustar en función de la visibilidad, del estado de la mar y del tamaño del objeto a localizar.

La búsqueda mediante sectores también se utiliza cuando se conoce con bastante aproximación dónde se encuentra el *datum*. Se parte desde el centro de una circunferencia, cuyo diámetro estará en función del tiempo que ha transcurrido desde el suceso y de la exactitud de la información del *datum*. El primer tramo será el radio de la circunferencia a un rumbo determinado y, una vez completado, virará 120° donde se establece el primer cruce que, una vez cumplimentado, virará de nuevo 120° para establecer el 2º tramo y así sucesivamente. Finalizado el proceso en el centro de la circunferencia, si no se ha tenido éxito en la búsqueda, se volverá a iniciar el procedimiento variando el rumbo 30°, con respecto del inicial.

La búsqueda de barrido paralelo es más utilizada para búsquedas de mayor extensión. Se trata de buscar en un área que suele ser rectangular, dividiéndola por calles. La distancia entre calles estará en función de la visibilidad y del estado de la mar, en el momento de la búsqueda. Es una modalidad de búsqueda ideal para realizarla con distintos medios de superficie y aéreos, o ambos simultáneamente.

En caso de que haya diferentes unidades realizando la búsqueda, una de ellas debe realizar las funciones de OSC (On Scene Coordinator) o Coordinador en el lugar del siniestro, preferiblemente una unidad de Salvamento Marítimo, a efectos de asumir la coordinación.

Finalmente, propongo establecer contacto con los clubes náuticos, marinas, escuelas de náutica, etc., con objeto de organizar, por zonas, simulacros de búsqueda de hombre al agua, coordinados por una embarcación de Salvamento Marítimo. En estos ejercicios se practicarían las técnicas de búsqueda más arriba explicadas, con la participación de todas aquellas embarcaciones de recreo que estén interesadas.»



Con objeto de incrementar su seguridad

Fomento regula las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo

Improving Safety Standards MINISTRY FOR DEVELOPMENT REGULATES ON RECREATIONAL CRAFT

Summary:

The Ministry for Development has acted on a Ministerial Order to include knowledge of up-to-date safety technologies as a requirement for steering recreational craft and a condition for obtaining qualification. The Directorate General of the Merchant Marine has also launched its own campaign to promote the use of radio communications, in particular the Global Distress System in recreational craft.

El Ministerio de Fomento ha incorporado, mediante una Orden Ministerial, los últimos avances tecnológicos a las titulaciones que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las condiciones para su obtención. La Dirección General de la Marina Mercante ha iniciado también una campaña para extender el uso de las radiocomunicaciones, en especial del Sistema Mundial de Socorro, en las embarcaciones de la náutica de recreo.

El Ministerio de Fomento ha incorporado, mediante la Orden Ministerial FOM/3200/2007, publicada en el *Boletín Oficial del Estado*, número 264, del sábado 3 de noviembre, los últimos avances tecnológicos a las titulaciones que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las condiciones para su obtención. La nueva disposición legal pretende la adaptación a los cambios que se han ido produciendo y el incremento de la seguridad en la

navegación, de la vida humana en la mar y la prevención de la contaminación marina.

La Orden del Ministerio de Fomento mantiene inalterables las atribuciones de las titulaciones en vigor de Capitán de yate, Patrón de yate y Patrón de embarcaciones de recreo, al tiempo que modifica las de Patrón para navegación básica, que podrán manejar embarcaciones de mayor eslora, hasta 8 metros si son de vela y hasta 7,5 metros si son de motor, con

la potencia máxima homologada. Otra novedad de interés es la ampliación de la potencia exenta de titulación, subiendo de los 10 kilovatios hasta los 11,03 kilovatios (15 caballos de vapor).

En los temarios se incrementa el número de preguntas sobre reglamento de abordajes, comunicaciones, propulsión, balizamiento, así como en los módulos de maniobras para los títulos de Patrón de embarcaciones de recreo y Patrón para navegación básica.

Se deroga la Orden de Academias Privadas de 1985, y se regula la homologación y las condiciones de los centros que imparten cursos teóricos preparatorios y las prácticas. Con el fin de garantizar la adquisición de conocimientos en las prácticas de seguridad y navegación, se limita el número de alumnos en las mismas, que no será superior a doce, al tiempo que se incrementa el número de horas preceptivas. También se cambia el poder hacer las prácticas antes y después del examen teórico.

COORDINACIÓN CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

En el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la Orden, las Administraciones públicas con competencia para el otorgamiento de los títulos regulados, establecerán mecanismos y medios de interconexión entre el Registro de la Dirección General de la Marina Mercante y los de las Comunidades Autónomas que han asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, velará por que las embarcaciones para uso de personas con discapacidad que estén en posesión del correspondiente título de recreo hayan sido adaptadas por el fabricante en relación con su discapacidad. En el caso de que la reforma la efectúe un taller que no sea el fabricante, el reconocimiento adicional lo realizará una Entidad Colaboradora, previa autorización de la Dirección General.

En cuanto a las titulaciones extranjeras, en el caso de que las atribuciones no coincidan con las titulaciones españolas previstas en la disposición aprobada, los poseedores de éstas optarán al título español correspondiente de nivel inmediatamente inferior. El Anexo I recoge también las convalidaciones con otras titulaciones españolas en distintos ámbitos.

Respecto al alquiler de embarcaciones españolas, cuando vayan a serlo sin tripulación se podrá hacer a cualquier persona física en posesión de los títulos que figuran en la lista de la Orden, con las limitaciones que para las mismas se indican.

Una Orden Ministerial incorpora los avances tecnológicos a las titulaciones

CAMPAÑA PARA EXTENDER EL USO DE LAS RADIOCOMUNICACIONES

Coincidiendo con la publicación en el BOE de la Orden Ministerial, la Dirección General de la Marina Mercante ha iniciado en Galicia una campaña para extender el uso de las radiocomunicaciones, en especial del Sistema Mundial de Socorro, en las embarcaciones de la náutica de recreo. También se desarrollará por el resto de las provincias y comunidades autónomas marítimas.

La campaña también distribuirá un tarjetón que describe el SMSSM en pocas líneas: la LSD, la Radiobaliza de localización de siniestros o el Respondedor de radar, unidos a los satélites COSPAS-SARSAT y los satélites de los sistemas GPS e INMARSAT, configuran un sistema de radiocomunicaciones cuyo último objetivo es responder con mayor celeridad y precisión a las llamadas de socorro.

EL SMSSM Y LAS ZONAS DE NAVEGACIÓN

Tras la entrada en vigor del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) y su incorporación progresiva a los equipos de comunicación en este tipo de embarcaciones, todos los titulados náuticos de recreo deberán tener la formación suficiente en el Sistema, ya que va a ser el único modo de establecer las radiocomunicaciones en la mar.

Para la náutica de recreo, el SMSSM y el recientemente aprobado Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de las Radiocomunicaciones Marítimas delimita siete zonas de cobertura en función de los equipos de radiocomunicaciones a bordo, las cuales se encuentran definidas por la distancia con respecto a la costa. Son estas:

- Zona de navegación 1: zona de navegación ilimitada.
- Zona de navegación 2: navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas.
- Zona de navegación 3: navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 25 millas.
- Zona de navegación 4: navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas.
- Zona de navegación 5: navegación en la cual la embarcación no se aleja más de 5 millas de un abrigo o playa accesible.
- Zona de navegación 6: navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 2 millas de un abrigo o playa accesible.
- Zona de navegación 7: navegación para aguas costera protegidas, puertos, radas, bahías abrigadas y aguas protegidas en general.

El Sistema, según las indicaciones del Real Decreto antes citado, ya es obligatorio en las embarcaciones de recreo de zona de navegación 1 y de próxima implantación en el resto de embarcaciones de recreo nacionales. De esta manera, navegar en las costas españolas será más seguro, ya que según las estadísticas de Salvamento Marítimo el 47 por 100 de todas las emergencias que se producen en la mar son originadas por embarcaciones de recreo.

SALVAMENTO MARÍTIMO

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (S.M.S.S.M.)

El sistema de radiocomunicaciones marítimas, conocido como "Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos" (SMSSM), ya en operación en los buques mercantes y de pasaje desde 1999, ha comenzado a ser impuesto también en las embarcaciones de recreo nacionales mediante el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.

Con la entrada en vigor de este Sistema en las embarcaciones de recreo, navegar en las costas españolas será cada vez más seguro. Las estaciones costeras del Servicio Marítimo de Telefonía y los Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo están a la escucha en las frecuencias destinadas para socorro y seguridad las 24 horas del día todos los días del año.

RECOMENDACIONES BÁSICAS EN LAS EMBARCACIONES DE RECREO

Cada año

- ✓ Si dispone de una radiobaliza a bordo, asegúrese de que se encuentre debidamente registrada, y que la batería y su zafra hidroestática de liberación no se encuentren caducadas. La fecha figura en una etiqueta pegada a ambos elementos. También puede obtenerla del informe de inspección que le proporciona la Entidad Colaboradora de Inspección. La batería de la radiobaliza tiene, como norma general, validez de **4 años** y la zafra hidroestática de **2**.
- ✓ Asegúrese de disponer de la licencia de estación de barco, actualizada con los equipos de radio de a bordo. Su expedición corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante.

Durante la navegación

- ✓ No olvide encender sus equipos de radio y mantener escucha permanente en el canal 16 de VHF. Si tiene un equipo que dispone de Llamada Selectiva Digital (LSD), éste mantendrá una escucha automática en la frecuencia de socorro apropiada (Canal 70 en VHF y 2.1825 kHz en Onnda Media/MF). Así podrá ayudar a otros si los Centros de Salvamento se lo piden.
- ✓ Respete el uso de los canales y frecuencias de socorro (canal 16 de VHF y 2182 kHz en Onnda Media/MF).
- ✓ Los equipos de radio pueden servir también para estar al tanto de la evolución del clima. Procure escuchar los boletines meteorológicos muy a menudo.

Ante una situación de emergencia

- ✓ Si su embarcación o una persona a bordo se encuentran en grave e inminente situación de peligro, transmita primero la alerta de Llamada Selectiva Digital (LSD). Para ello, pulse el botón de socorro de su equipo de radio (DISTRESS) y espere a recibir el acuse de recibo de una estación costera. Insista hasta recibir ese acuse de recibo.
- ✓ Si dispone de tiempo se recomienda transmitir la llamada de socorro utilizando la radiotelefonía en el canal 16 de VHF o la frecuencia 2.182 kHz de Onnda Media, de la siguiente manera:



www.salvamentomaritimo.es

GRUPO BOLUDA

CORPORACIÓN MARÍTIMA

www.grupoboluda.com



Asesoría y Consultoría Marítima
Barcazas de Suministro
Comisarios de Averías
Consignatarias
Construcción y Reparación de Buques
Contenedores
Estibadores
Navieras
Operadores Logísticos/ Almacenaje
Remolcadores de Puerto
Salvamento y Remolques Oceánicos
Terminales Marítimas
Transitarios
Transporte Terrestre
Transporte Aéreo
Agencia de Viaje

MADRID: Capitán Haya, 21 - 28020 Madrid • Tel. 914183600 Fax 914183611 / madrid@grupoboluda.com

VALENCIA: Paseo de Caro S/N - 46024 Valencia • Tel. 96 3060200 Fax 96 3679372 / valencia@grupoboluda.com

GRAN CANARIA: Avda. de las Petrolíferas s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria
Tel 928 21 88 00 Fax: 928 21 88 75 / e-mail: laspalmas@grupoboluda.com

Contrato de financiación entre el BEI y Salvamento Marítimo

El presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Felipe Martínez Martínez, y el vicepresidente del Banco Europeo de Inversiones (BEI), Carlos Da Silva Costa, han firmado un contrato de financiación por el que el BEI va a financiar la adquisición del equipamiento aéreo y marítimo (aviones, barcos, helicópteros y otras unidades) para dedicarlos a los servicios de guardia costera y rescate así como a prevenir y mitigar desastres naturales en las costas españolas, medios todos ellos contemplados en el Plan Nacional de Salvamento 2006-2009.

El BEI ha aprobado una financiación total de 200.000.000 de euros, habiendo suscrito en un primer momento ambas partes la apertura de un crédito por importe máximo de 34.000.000 de euros.



▲ El presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Felipe Martínez Martínez (en el centro), firma con el vicepresidente del Banco Europeo de Inversiones (BEI) un contrato de financiación para la adquisición de equipamiento aéreo y marítimo en presencia de la directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo. (Foto: Miguel CABELLO.)

Concedido por Radio Club Tenerife

“Teide de Oro” a Salvamento Marítimo

Radio Club Tenerife, de la Cadena Ser, ha entregado, como viene siendo habitual desde hace veintitrés años, sus premios “Teide de Oro”, cuyo objetivo es galardonar a “aquellas personas e instituciones de las cuales los canarios nos sentimos profundamente orgullosos”. En esta edición, Salvamento Marítimo de Tenerife fue premiado en la modalidad colectiva e institucional “por su encomiable y heroica labor asistencial, de auxilio y prevención en las tareas de rescate de los emigrantes africanos en nuestras aguas”. Además de esta Sociedad del Ministerio de Fomento fueron distinguidos Cruz Roja Española, Guardia Civil, Policía Nacional, Autoridad Portuaria, Cecoes 112 y Servicio de Urgencias Canario.

Recibió el premio, en nombre de todos los integrantes de la Sociedad, la jefa del Centro de Salvamento Marítimo en Tenerife, Dolores Septién. En el transcurso del acto, al que acudie-



▲ Los premiados con el “Teide de Oro”. La jefa del Centro de Salvamento Marítimo en Tenerife, Dolores Septién, recogió el premio en nombre de la Sociedad. A su lado, el delegado del Gobierno en Canarias, José Segura. Le acompañó el capitán marítimo de Tenerife, Antonio Padrón (último por la derecha).

ron numerosos invitados, se destacó que “sólo la actuación coordinada de estos organismos ha hecho posible el haber salvado numerosas vidas y conseguido una eficacia en tiempo récord sin precedentes en la historia de las islas. El pueblo canario valora enormemente la capacidad profesional y solidaria de las entidades premiadas y

no cesa de agradecer públicamente su entrega y alta cualificación en las labores que desempeñan a sabiendas de la gravedad de un problema que adquiere cada día mayor dramatismo, máxime cuando está tan cerca del archipiélago un continente que sufre la mayor desigualdad y pobreza del continente”.

El Vigía premia a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Por su inestimable labor humanitaria en el auxilio de los inmigrantes

EL VIGÍA REWARDS THE SPANISH MARINE SAFETY AND RESCUE AGENCY

Summary:

The Jury of the annual El Vigía Awards have paid an *ex aequo* tribute to the Spanish Marine Safety and Rescue Agency, alongside the Maritime Service of the Civil Guard and the crew of the "Jules Verne" for "the inestimable humanitarian work provided through the assistance and first-aid provided to the immigrants arriving on the Spanish coast", a task which the Transport Secretary General, Fernando Palao, described in his speech as "at times, not sufficiently recognised."

El jurado de los premios que concede anualmente *El Vigía* ha otorgado un galardón *ex aequo* a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, al Servicio Marítimo de la Guardia Civil y a la tripulación del buque "Jules Verne", "por su inestimable labor humanitaria en el auxilio y socorro de los inmigrantes que llegan a las costas españolas"; una misión que, como manifestó el secretario general de Transportes, Fernando Palao, en su intervención, "no se reconoce, a veces, lo suficiente".



▲ La directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, recibe el premio *El Vigía* "por su inestimable labor humanitaria en el auxilio y socorro de los inmigrantes que llegan a las costas españolas".

El periódico *El Vigía* hizo entrega de sus Premios a las Mejores Iniciativas Logísticas. En esta edición, la situación de las infraestructuras en Cataluña fue la protagonista de la jornada. Así lo hicieron notar algunas de las autoridades presentes en el acto, celebrado en las instalaciones del Worl Trade Center, del puerto de Barcelona.

El secretario general de Transportes del Ministerio de Fomento, Fernando Palao, instó a los presentes a "apretar los puños" y a desarrollar los esfuerzos necesarios para que las cosas no salgan de su cauce en el actual momento de crisis de las infraestructuras

que vive Cataluña, en general, y Barcelona, en particular.

Como cada año, no faltaron a la cita con *El Vigía* las personalidades más relevantes del mundo empresarial, relacionadas con el transporte y la logística. También estuvieron presentes el conseller de Infraestructuras de la Generalitat de Valencia, Mario Flores, premiado en esta edición, y el secretario general de Mobilitat de la Generalitat de Cataluña, Manel Nadal.

Este año, el premio a la mejor iniciativa logística recayó en el presidente de la Asociación Europea de Transportes Químicos (ECTA), Antonio Montero. La mejor iniciativa institucional

fue para CIMALSA, a la que se le reconoció su modelo de desarrollo logístico. Asimismo, el aeropuerto privado Don Quijote, en Ciudad Real, se presentó como la iniciativa empresarial de mayor proyección anual. La Confederación de Empresas del Transporte en Cataluña (CETCAT) fue reconocida con un galardón al liderazgo asociativo y a su impulso a proyectos de desarrollo sostenible. Como mejor iniciativa logística internacional, el galardón fue para el proyecto del puerto marroquí Tánger Med, por su importancia estratégica y su situación privilegiada.

Finalmente, el jurado otorgó *ex aequo* un galardón a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, al Servicio Marítimo de la Guardia Civil y a la tripulación del buque "Jules Verne", por su inestimable labor humanitaria en el auxilio y socorro de los inmigrantes que llegan a las costas españolas; una misión que, como manifestó Palao en su intervención, "no se reconoce, a veces, lo suficiente".

La directora de Salvamento Marítimo, Pilar Tejo, agradeció el galardón recibido, valorando que un medio logístico como *El Vigía* tenga en cuenta este trabajo, más aún viniendo desde Cataluña, que está relativamente alejada de este problema. Añadió que, entre el año 2006 y 2007, su organización ha trabajado para traer a tierra, sanas y salvas, más de 40.000 personas.

Jaime ZARAGOZA JUNYENT
(jefe del Centro de Salvamento Marítimo de Barcelona)



▲ La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, recibió, en nombre de Salvamento Marítimo, la Placa de Oro en la sección del “Mérito Pesquero”, concedida por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Su ministra, Elena Espinosa, posa con ella y el resto de los condecorados.

Premiada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Salvamento Marítimo recibe la Placa de Oro al Mérito Pesquero

THE SPANISH MARINE SAFETY AND RESCUE AGENCY RECEIVES THE GOLD PLAQUE FOR FISHING MERITS

Summary:

The Minister for Development, Magdalena Álvarez, has received the Gold Plaque on behalf of the Spanish Marine Safety and Rescue Agency, ascribed to this Ministry, in the “Fishing Merit” section at a ceremony chaired by the Minister for Agriculture, Fisheries and Food, Elena Espinosa.

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en nombre de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita a este Ministerio, ha recibido la Placa de Oro en la sección “Mérito Pesquero” en un acto presidido por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa.

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Elena Espinosa, con motivo del Día de la Constitución, ha presidido el acto de entrega de condecoraciones de la Orden Civil del Mérito Agrario, Pesquero y Alimentario, que premia a aquellas personas e instituciones que han prestado servicios eminentes o han tenido una destacada actuación a favor de estos sectores.

Elena Espinosa ha señalado que con estos premios se reconoce el trabajo

excelente que realizan, o han realizado, personas e instituciones, en relación a la agricultura, ganadería, pesca o alimentación, “una labor diaria y continuada en pro del desarrollo de estos sectores y, en definitiva, de la sociedad española”.

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación quiso referirse a cada uno de los galardonados, destacando que en la distinción a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se ha reconocido el servicio público que

presta de emergencias en la mar, “que tiene unos altos objetivos, como son salvaguardar las vidas humanas y bienes, proteger el medio ambiente marino, potenciar la seguridad y ayudar al control del tráfico marítimo”.

“Esta Sociedad, adscrita al Ministerio de Fomento”, subrayó Elena Espinosa, “es sobre todo un grupo humano de excelentes profesionales, que conocen muy bien los riesgos de la mar y transmiten tranquilidad al navegante y seguridad y confianza a toda la sociedad”.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima adjudica un contrato a la naviera española Mureoil

EMSA incorpora medios anticontaminación en el litoral español



▲ Sede de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) en Lisboa.

EMSA'S IMMEDIATE ANTI-POLLUTION RESPONSE ARRANGEMENTS ALONG THE SPANISH COASTS

Summary:

The European Maritime Safety Agency (EMSA), of which Spain is a member, has contracted the Spanish company Mureoil for oil recovery services in the event of pollution disasters, through the Directorate General of the Merchant Marine. The two vessels in service are the "Bahía Uno" and the "Bahía Tres".

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), de la que España forma parte a través de la Dirección General de la Marina Mercante, ha adjudicado a la naviera española Mureoil un contrato para el servicio de recogida de recuperación de residuos líquidos de petróleo para el caso de accidentes marítimos. Los buques que realizarán el servicio serán el "Bahía Uno" y "Bahía Tres".

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), de la que España forma parte a través de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, ha adjudicado a la naviera española **Mureoil** un contrato para el servicio de recogida de recuperación de residuos líquidos de petróleo para el caso de accidentes marítimos que causen contaminación de hidrocarburos en la zona de la bahía de Algeciras. Mureoil, ganadora del concurso internacional convocado por EMSA, es una compañía naviera cuyos accionistas son **Empresa Naviera Elcano** y **Naviera Murueta**.

Los buques que realizarán el servicio serán el "Bahía Uno" y "Bahía Tres", propiedad de Mureoil. Se trata de dos petroleros de doble casco construidos en el 2004 y 2007 y que prestan servicios de distribución de productos petrolíferos al **Grupo Repsol YPF**, cuya colaboración ha permitido la obtención de dicho contrato.

El buque "**Bahía Tres**" tiene un peso muerto de 7.000 toneladas, dos hélices propulsoras así como una hélice transversal de proa, la cual le confiere una extraordinaria maniobrabilidad. El buque "**Bahía Uno**" tiene un peso muerto de 4.175,1 y similares características.

Ambos buques estarán preparados para instalar con rapidez los equipos de recogida de residuos del petróleo, que estarán permanentemente almacenados

en **Algeciras**, zona en cuyas proximidades operan habitualmente dichos buques y que es una localización estratégica en la lucha contra los derrames de hidrocarburos. Se refuerza con ellos los medios de lucha contra la contaminación que Salvamento Marítimo, del Ministerio de Fomento, tiene situados en esta zona.

Se trata de los **primeros buques de bandera española** y con base en un puerto español, en este caso Algeciras, a los que ha sido adjudicado un contrato de este tipo. Operarán a las órdenes de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea que requiera los servicios de EMSA.

El **equipo de recogida** de residuos líquidos incluye un sistema de brazos rígidos instalados en los costados del buque, un sistema flotante telemandado de recogida de residuos, así como barreras flotantes de contención de residuos oleosos.

INCREMENTAR LA SEGURIDAD

Los naufragios del "Erika" (1999) y el "Prestige" (2002) indujeron a la Unión Europea a incrementar la seguridad marítima por medio de diversas medidas legislativas. Entre ellas figura la creación de la **Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA)**, que asiste a la Comisión y a los Estados miembros en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación

causada por los buques, y, para ello, vela por la aplicación correcta de la normativa europea y fomenta la cooperación entre los Estados miembros.

Desde el principio, la Agencia viene contribuyendo a evaluar las sociedades de clasificación reconocidas por la Comisión Europea y los centros de formación marítima en los terceros países y a comprobar la ejecución de los **controles en los puertos** por parte de las autoridades públicas. También ha mejorado el intercambio de información entre los Estados miembros gracias a los talleres de trabajo. La Agencia ha creado asimismo **SafeSeaNet**, sistema de seguimiento de los buques que transportan cargas peligrosas que, a la vez, permite armonizar la investigación de los accidentes.

Muy pronto (en 2004) se encomendó a la Agencia una tarea más, la de prestar ayuda a los Estados miembros en caso de contaminación grave. Para ello **fletó buques anticontaminación** que pudieran intervenir en cualquier lugar de Europa a petición de los Estados miembros amenazados. Desde abril de 2007, la Agencia cuenta con otro dispositivo, llamado CleanSeaNet, que, gracias a la imagen por satélite, permite avisar muy rápidamente a un Estado miembro de la presencia de residuos contaminantes ilegales o accidentales cerca de sus costas.

La Cumbre Europea del 13 de diciembre de 2003 fijó la sede de la Agencia en **Lisboa**, donde se encuentra efectivamente desde mayo de 2006.



▲ Extender el uso de las radiocomunicaciones, en especial del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos, a bordo de los pesqueros es el principal fin de la Campaña iniciada por la Dirección General de la Marina Mercante.

Campaña para extender el uso de las radiocomunicaciones a bordo de los pesqueros

Avance en seguridad marítima

Campaign launched to promote the use of radio communications on fishing vessels

A GREAT STEP FORWARD FOR MARITIME SAFETY

Summary:

The Directorate General of the Merchant Marine, a part of the Ministry for Development, has launched a campaign in Galicia designed to extend the use of radio communications, in particular to take the Global Maritime Distress Safety System (GMDSS) to all fishing vessels. The campaign is expected to go to all the coastal Autonomous Communities. The campaign is supported by an Information Guide aimed at the fishing fleet which includes advice and recommendations on the best way to use radio communications on board vessels. The campaign it is hoped will result in the benefits of GMDSS being adopted by all fishing vessels.

La Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, ha iniciado en Galicia una Campaña para extender el uso de las radiocomunicaciones, en especial del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), a bordo de los pesqueros. También se desarrollará por el resto de las Comunidades Autónomas marítimas. La iniciativa se completa con la publicación de una Guía divulgativa dirigida a la flota pesquera donde se recogen los consejos y recomendaciones más importantes para el uso apropiado de las radiocomunicaciones a bordo de los buques. Todo ello orientado a la definitiva extensión de los beneficios que supone el Sistema a todas las embarcaciones pesqueras.



▲ Presentación en A Coruña de la Campaña. De izquierda a derecha: el capitán marítimo de A Coruña, Gustavo Ortega; el jefe de Área de Radiocomunicaciones Marítimas de la DGMM, Juan Antonio Alonso; el subdelegado del Gobierno en A Coruña, José M. Pose; el subdirector general de Calidad y Normalización de Buques y Equipos, Alfredo de la Torre, y el oficial radioelectrónico y asesor de la Dirección General, Antón Salgado. (Foto: Fran Martínez.)

A finales de la década de los setenta, las radiocomunicaciones marítimas y la reglamentación para el uso de las llamadas de socorro empezaban a necesitar una profunda revisión para su modernización. En esos momentos, el sistema internacional empleado se basaba en lo dispuesto por la Organización Marítima Internacional (OMI) a través del Convenio SO-

El principal objetivo es implantar el Sistema Mundial de Socorro que salva miles de vidas cada año a todo lo largo del planeta

LAS (SEVIMAR) de 1974. Dicho sistema de alertas hacía hincapié en las llamadas de socorro de barco a barco, reservando las frecuencias de 2.182 kHz en Onda Media y de 500 kHz de Morse, así como el empleo del Canal 16 de VHF para las emergencias.

HISTORIA

En el mes de abril de 1979 se celebró en Hamburgo la Conferencia Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, conocida como SAR 79. En dicha conferencia se aprobó el establecimiento de un sistema mundial de respuesta ante las emergencias marítimas, basada más en la escucha desde tierra (comunicaciones de barco a tierra) que en el sistema de barco a barco. Para ello era necesaria la creación de una red de Centros -MRC (Maritime Rescue Coordination Center)-CRCS (Centros Regionales de Coordinación de Salvamento)- distribuidos estratégicamente por todas las costas mundiales y que permanecerían las **24 horas a la escucha** en determinadas frecuencias reservadas para las llamadas de socorro.

Desde los Centros se coordinarían los medios humanos y materiales de respuesta ya existentes o puestos a



▲ Transceptor de VHF en el que se aprecia el botón rojo de llamada de socorro.

La Dirección General de la Marina Mercante ha editado una Guía con recomendaciones sobre el uso adecuado de los equipos

punto específicamente por los Estados ribereños. Consciente de que de poco sirve disponer de eficaces medios de respuesta si se desconoce la existencia de una situación de peligro, el SAR 79 invitó a la OMI a colaborar en el establecimiento de un Plan Mundial de alertas para emergencias marítimas que hiciera uso intenso de las nuevas tecnologías, fundamentalmente en el campo de las radiocomunicaciones digitalizadas y de las comunicaciones vía satélite. La propuesta de desarrollar el nuevo Plan obtuvo el **apoyo** de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), de la Organización Meteorológica Mundial (OMM), de la Organización Hidrográfica Internacional, del sistema de comunicaciones INMARSAT y del sistema COSPAS-SARSAT, estos dos últimos basados en sistemas satelitarios.



▲ Radio baliza COSPAS-SARSAT de activación automática con GPS.

EL SMSSM APLICADO A LA FLOTA PESQUERA

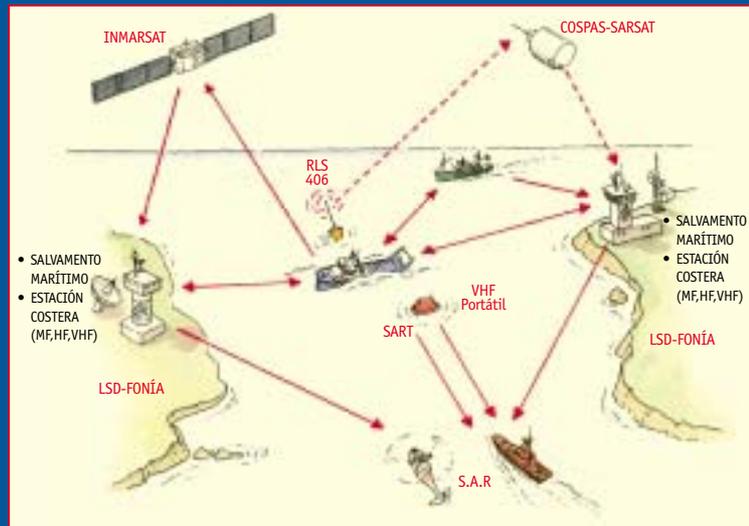
Ante el acelerado proceso de implantación del SMSSM, la **Dirección General de la Marina Mercante** pone a disposición de la flota pesquera una **Guía** que, de forma sencilla y resumida, ofrece recomendaciones y consejos sobre el uso adecuado de los equipos, especialmente en lo que se refiere a la Llamada Selectiva Digital (LSD) y las Radiobalizas, columna vertebral del sistema que estará presente en todas y cada una de las embarcaciones de pesca a partir del año 2009.

Al mismo tiempo, la publicación que se reproduce en estas páginas aconseja el uso de algunos de los elementos del SMSSM que, aunque no son obligatorios, son muy **recomendables** a bordo de los buques de pesca. Especialmente los dispositivos "hombre al agua" o radiobalizas personales, consistentes en chalecos salvavidas equipados con pequeños transmisores que emiten en la frecuencia de 121,5 MHz. Los transmisores, que se activan de forma automática cuando su portador entra en el agua, se complementan con un receptor dotado de radiogoniómetro instalado en el puente, de forma que el personal de navegación sabe de inmediato cuándo un tripulante ha caído por la borda y puede proceder a su localización y recuperación inmediata. Este tipo de chaleco es altamente recomendable para todos los pescadores que trabajan en cubierta.

EL SMSSM

(Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos)

aplicado a la flota pesquera



¿QUÉ ES EL SMSSM?

Es un sistema de alertas inmediatas y alta fiabilidad desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI) para aumentar la seguridad en la mar de todas las flotas, incluida la flota de pesca.

La alta fiabilidad del SMSSM y la inmediatez de su respuesta se basa en nuevos sistemas de comunicaciones entre barcos, barco-tierra y tierra-barco que potencian los existentes hasta ahora.

▲ Portada de la Guía divulgativa destinada a la flota pesquera española.



▲ La radiobaliza debe permanecer en todo momento vinculada a la balsa salvavidas por medio de una rabiza.

DESARROLLO DE UN PLAN MUNDIAL

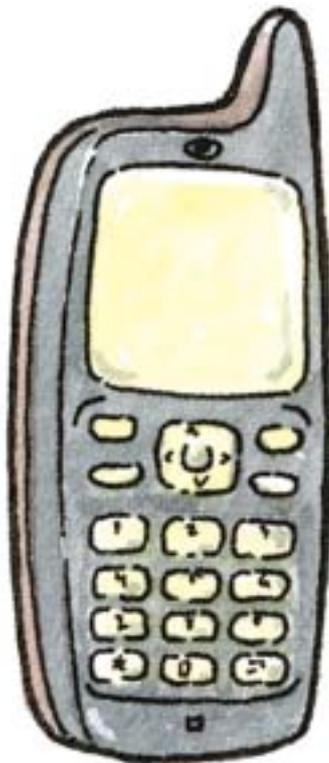
A partir de 1979 tendrían que transcurrir diez largos años para que la OMI y sus interlocutores pusieran a punto el Plan Mundial, recurriendo a determinadas **tecnologías**, como las **llamadas selectivas digitales** y otras que, en esos momentos, estaban reservadas a usos militares, como eran los sistemas de posicionamiento global mediante satélite (GPS) y las Radiobalizas de Localización de Siniestros desarrolladas desde 1979 por Estados Unidos, Canadá y Francia (constelación de satélites SARSAT) y por Rusia (sistema de satélites COSPAS).

En febrero de 1992 se inició la implantación del **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)**, nombre con el que fue bautizado el Plan Mundial. Las primeras unidades marítimas en equiparse con los elementos del SMSSM fueron los buques de pasaje, estableciéndose un calendario internacional para el resto de las flotas que todavía sigue su curso y que persigue dotar a cualquier embarcación que se hace a la mar de los medios para recibir ayuda en caso de emergencia marítima.

Los **objetivos** del SMSSM son lograr la máxima velocidad de respuesta y la mayor fiabilidad y eficacia en las transmisiones. Es un sistema de radio-comunicaciones de **alertas inmediatas**, desarrollado por la OMI, para aumentar la seguridad en la mar de todas las flotas. Se basa en nuevos medios de comunicaciones entre barcos, barco-tierra y tierra-barco que poten-

Las radiobalizas COSPAS-SARSAT han salvado más de 20.000 vidas desde su entrada en vigor

cian los existentes hasta ahora. Además, para evitar confusiones y titubeos a la hora de transmitir mediante voz



▲ El teléfono móvil puede ayudar en ocasiones, pero no es un equipo de seguridad.

una llamada de socorro, dispone de elementos capaces de “automatizar” dicha llamada mediante el simple gesto de pulsar un botón o accionar un interruptor.

Coordinar y conjugar elementos de tanta complejidad, como son los **equipos instalados a bordo de los buques**, las diferentes redes satelitarias (GPS, INMARSAT, COSPAS/SARSAT) y las variadas estaciones receptoras en tierra, representa uno de los avances más revolucionarios de la tecnología humana. En alguna ocasión se ha mencionado que la técnica encerrada bajo la carcasa de un pequeño teléfono móvil es infinitamente superior a la que llevaba a bordo el módulo que depositó en la superficie de la Luna a los astronautas Amstrong y Aldrin en 1969. En este sentido, el SMSSM es un compendio de toda esa sofisticación, lo que no fue ajeno a los iniciales problemas del Sistema.

Sin embargo, las falsas alertas por activaciones accidentales, unido a la complejidad de los equipos y su elevado precio en los primeros años, no han conseguido enturbiar la realidad de un Sistema que, superada la fase inicial, ha mejorado considerablemente las comunicaciones de socorro y salva miles de vidas cada año a todo lo largo del planeta. Tan solo las **radiobalizas COSPAS-SARSAT** son las responsables de haber intervenido decididamente en la **localización y el salvamento de más de 20.000 vidas desde su entrada en funcionamiento en el año 1982.**

RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN

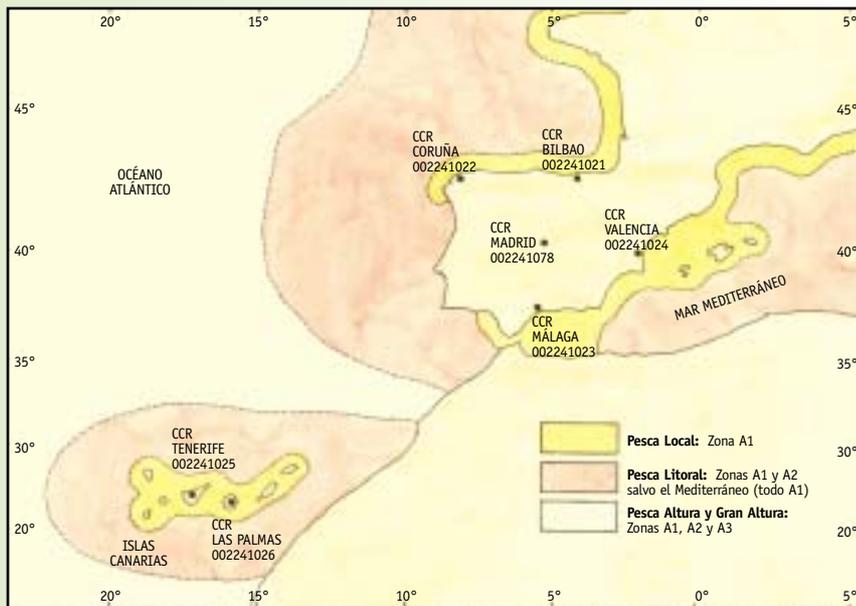
A pesar de la renovación y modernización llevada a cabo en la **flota pesquera española** en estos últimos años, e incluso contando con la reducción de unidades que ha supuesto la aplicación de la Política Pesquera Común, las estadísticas de **Salvamento Marítimo** muestran que esta concreta flota genera más de **500 emergencias de todo tipo cada año**. Según datos de 2005, unas **14.000 embarcaciones** pesqueras están en la mar cada día, llevando en sus cubiertas a unos **40.000 trabajadores**. Para esa población, el SMSSM representa un formidable avance en materia de seguridad, estando próximas las fechas en las que el

CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN

El calendario de implantación atiende a las necesidades de las diferentes modalidades de pesca, según las zonas de faena. En el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos existen **cuatro zonas de cobertura radioeléctrica para cubrir todas las zonas marítimas del mundo**, las cuales se encuentran definidas por la distancia con respecto a la costa. Las zonas son:

- **Zona A 1 (asociada a Buques de pesca Local con espacio habitable o sin ellos):** Está comprendida en el ámbito de cobertura VHF de una estación costera, en la que se dispone del alerta de Llamada Selectiva Digital (unas 35/40 millas náuticas).
- **Zona A 2 (asociada a Buques de pesca Litoral):** Se encuentra dentro del alcance de cobertura MF de una estación costera, en la que se dispone del alerta de Llamada Selectiva Digital (aproximadamente 150/200 millas náuticas).
- **Zona A 3 (asociada a Buques de pesca de Altura):** excluyendo las Zonas 1 y 2, es el área de cobertura de la onda corta y de la red de satélites geoestacionarios de INMARSAT, red que abarca hasta los 70° Norte y 70° Sur.
- **Zona A 4 (asociada a Buques de pesca de Gran Altura):** cubre las áreas polares, en las que no existe cobertura de los satélites INMARSAT.

La última fecha contemplada, la definida el **día 1 de febrero de 2009**, señala que todas las radiobalizas (RSL) deberán llevar incorporado el GPS en esa fecha. La Administración ha previsto la concesión de **ayudas públicas mediante subvenciones para la adquisición de algunos de los equipos contemplados en el SMSSM** (Orden 1511/2006 del Ministerio de Fomento).



▲ Mapa con las zonas marítimas cubiertas por los medios radioeléctricos de la Administración marítima española.



▲ El chaleco salvavidas de trabajo, equipado con radiobaliza de "hombre al agua", facilita la localización del náutico.

de pesca de nueva construcción y de más de 24 metros de eslora llevarán instalados a bordo los diferentes elementos del Sistema. Cuatro meses después, el **1 de julio de 1999**, concluyó el plazo para todos los buques pesqueros de **más de 45 metros de eslora**. Se cumple ahora un año desde la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprobaba el

El material informativo está destinado a todas las embarcaciones pesqueras españolas

Reglamento que regula las radio- comunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

De acuerdo con el RD, que en definitiva es el reflejo del SMSSM para España, el **1 de enero de 2009 es la fecha final para la implantación del SMSSM en la totalidad de los pesqueros**, incluidos los pertenecientes a la flota de Pesca Local sin habilitación interior (embarcaciones abiertas), que deberán llevar a bordo una radiobaliza o un equipo de VHF portátil. Por ello es de vital importancia el conocimiento de una de sus disposiciones, donde se contempla la obligatoriedad de la escucha continua del **Canal 16 de VHF**. Sin ella, el Sistema carecería de eficacia.

Juan Carlos ARBEX

La flota pesquera genera más de quinientas emergencias cada año

Sistema quede definitivamente implantado en todas las embarcaciones, desde los atuneros congeladores hasta las lanchas locales que trabajan a escasos metros de la costa.

El **1 de febrero de 1999** marcó el plazo límite para que todos los buques



▲ El SMSSM es tan fácil de operar como el hecho de pulsar un botón rojo de DISTRESS.

Sistema de Localización y Seguimiento Personal “Hombre al Agua”



El Sistema de Localización y Seguimiento Personal “Hombre al Agua” es un producto que facilita las tareas de búsqueda y rescate de las personas que accidentalmente caen al agua desde una embarcación. Está compuesto por una radiobaliza personal (RP-GPS-LHA) integrada en el chaleco salvavidas, y un receptor base instalado en el puente de gobierno del barco. El sistema no sólo alerta de la existencia de una caída sino que como principal valor añadido, permite localizar con precisión la ubicación del tripulante accidentado gracias al microreceptor GPS integrado.

Indra ha diseñado este dispositivo especialmente para, entre otros, la industria marítima, tras la aprobación por parte del

Ministerio de Fomento de una nueva normativa para que dichos pescadores porten un chaleco salvavidas con radiobaliza, y los barcos lleven la pertinente antena para su localización en caso de que caigan al agua.

La presentación oficial se ha llevado a cabo ante diversas autoridades nacionales; asimismo, se ha presentado en las principales ferias nacionales e internacionales.

Funcionamiento

Cuando un hombre cae accidentalmente al agua, la radiobaliza se activa automáticamente por inmersión y envía una señal de audio de emergencia en la frecuencia internacional de socorro 121.5 Mhz, junto

con datos precisos sobre la posición geográfica, gracias al micro-receptor GPS que lleva integrado.

La señal de emergencia que el sistema alcanza hasta 1,7 Mn contiene dos tipos de información:

- Indicación de emergencia marítima: barrido de audio entre 400 y 1.200 Hz con una recepción de dos a cuatro veces por segundo.

- Posición exacta del tripulante accidentado: coordenadas de la posición de la radiobaliza y otros datos de interés (hora de la caída al agua, nivel de batería,...).

Una vez captada la señal por el receptor instalado en el puente de gobierno, éste mostrará la posición del naufrago y generará una doble indicación de alarma (*acústica y visual*) que alertará a la tripulación de la embarcación sobre la emergencia que se acaba de producir, determinando, en menos de un minuto, su posición geográfica mediante el sistema de localización GPS.

La señal de emergencia es también captada por otros barcos que se encuentren en la zona, dentro de un radio determinado de millas náuticas, así como por los helicópteros de salvamento que puedan acudir al rescate.

Beneficios

- Mejora el equipamiento clásico en cobertura, tiempo de respuesta y alcance.
- Gestiona de manera simultánea hasta 30 radiobalizas sin interferencias.

- Autonomía mínima de 12 horas y opción de batería recargable.

- Aplicable en diferentes tipos de embarcaciones.

- Garantiza mayor seguridad a los tripulantes.

- Cómoda en el uso: se integra en el chaleco salvavidas.

- Fácil de instalar y usar.

Homologaciones y Patentes

El sistema está homologado por la Dirección General de



Marina Mercante (DGMM).

La innovación de insertar información digital en la señal de radio definida por las normas ETSI EN300152-1 e ITU-R M.690-1, supone una mejora notable del equipamiento clásico utilizado en la aplicación



“Hombre al Agua”. Indra ha registrado esta innovación mediante la Patente Internacional PCT/ES2006/070119 con el nombre de “Sistema localizador inmediato, en proximidad, que utiliza radiobalizas personales”.

¿A quién se dirige?

La solución en sus diferentes configuraciones es aplicable en diferentes sectores:

- Flota Pesquera.
- Buques de Trabajo.
- Flota institucional.
- Náutica Deportiva.
- Buques de la Armada.

Prestaciones

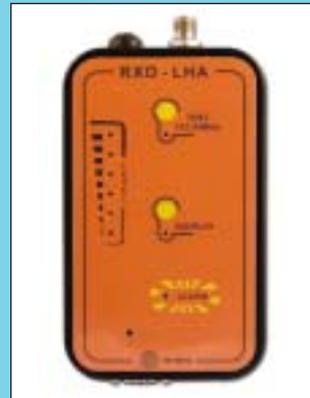
El sistema ofrece capacidades que superan el equipamiento tradicional utilizado en la aplicación “Hombre al Agua”:

- Mayor cobertura de alcance: 1,7 Mn frente a 1,2 Mn de otros fabricantes.
- Permite discriminar la señal proveniente de hasta 30 radiobalizas simultáneamente activas, diferenciando identificación y posición geográfica.
- En el puente de gobierno se recibe en sólo 25-45 segundos la alerta y dirección de la señal, y posición geográfica para generar la información relativa a la posición del barco (demora y distancia).
- Transmite la posición geográfica del tripulante accidentado con una alta precisión gracias al micro receptor GPS incorporado en la radiobaliza.
- Incorpora una alarma audiovisual integrada con bocinas y sirenas.
- Requiere muy bajo nivel de mantenimiento de radiobalizas. La batería suele tener una duración entre cinco y diez años.

Configuraciones

Las posibles configuraciones del sistema SSP-LHA, basadas siempre en la radiobaliza personal RP-GPS-LHA son:

- **Controlador-Receptor Direccional CRx-LHA:** consiste en un ordenador de panel que integra el receptor, capaz de recibir la señal proveniente de una o más radiobalizas, situando en su pantalla la información geográfica que transmiten las radiobalizas.
- **Receptor Omnidireccional RxO-LHA:** es un pequeño dispositivo diseñado para ser instalado en el puente de gobierno, y alertar sobre la existencia de la señal de socorro en 121.5 Mhz. Este receptor no hace uso de la información geográfica que transmiten las mismas.
- **Receptor Direccional NMEA-LHA:** es un pequeño dispositivo diseñado para ser instalado en el puente de gobierno, capaz de recibir la señal proveniente de una o más radiobalizas, enviando por sus interfaces serie NMEA y RS-232 la información geográfica que transmiten las radiobalizas.
- **Receptor Direccional PRx-LHA Portátil:** consiste en un ordenador de mano que integra el receptor necesario para recibir la señal proveniente de una o más radiobalizas. Este equipo permite determinar y presentar de manera gráfica no sólo la dirección en que se encuentran las radiobalizas activadas, sino también su precisa posición geográfica. Está dotado de la correspondiente antena receptora en 121.5 Mhz y de un sistema GPS integrado.



Indra

Indra Sistemas

Sistemas de Seguridad (HLS)

Avda. de Bruselas, 35, Arroyo de la Vega, 28108 Alcobendas (Madrid)
Tfno: 91 4805000 - Fax: 91 4805057 - www.indra.es



▲ Los componentes del Cluster Marítimo Español tras la firma del acuerdo de colaboración para su puesta en marcha.

Constitución y primera Asamblea General Un marco idóneo para unir al sector

Constitution and first General Assembly

AN IDEAL FRAMEWORK UNDER WHICH TO UNITE THE INDUSTRY

Summary:

The Constituent Assembly which gave rise to the Spanish Maritime Cluster Association recently met at the headquarters of the Industry, Tourism and Commerce Ministry. The Association brings together all the sectors and activities related to the sea throughout the country. The Innovamar Foundation estimates that "all maritime activities together represent 3.2% of Spanish GDP, and provide employment for 2.3% of the active population, that is over 450,000 people, making it one of the leading economic sectors in this country."

En la sede del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ha tenido lugar la reunión de la Asamblea Constituyente que ha dado origen al nacimiento de la Asociación Cluster Marítimo Español que agrupa a los sectores y actividades relacionadas con el mar en nuestro país. Según las estimaciones de la Fundación Innovamar, "el conjunto de las actividades marítimas representa el 3,2 por 100 del PIB español y emplea de manera directa al 2,3 por 100 de su población activa, algo más de 450.000 personas, lo que le convierte en uno de los primeros sectores económicos de nuestro país".

En la sede del **Ministerio de Industria, Turismo y Comercio** ha tenido lugar la reunión de la Asamblea Constituyente que ha dado origen al nacimiento de la Asociación **Cluster Marítimo Español (CME)**, que agrupa al conjunto de sectores y actividades relacionadas con el mar en nuestro país: transporte marítimo, construcción naval, industria offshore, industrias auxiliares, pesca y acuicultura, industria náutica y de recreo, puertos, servicios marítimos y portuarios, investigación oceanográfica, seguridad y vigilancia marítimas, actividades de generación del conocimiento y de formación en el sector, entre otras.

Según las estimaciones de la Fundación Innovamar, “el conjunto de las actividades marítimas representa el 3,2 por 100 del PIB español y emplea de manera directa al 2,3 por 100 de su población activa, algo más de 450.000 personas, lo que le convierte en uno de los primeros sectores económicos de nuestro país.

Al acto de apertura de la Asamblea Constituyente asistió el **director general de Desarrollo Industrial** quien manifestó su apoyo al nacimiento del Cluster y señaló que mediante el mismo se logra “que un viejo sueño del sector marítimo se haga por fin una realidad”. Apuntó también “la necesidad de conseguir una visión integrada del sector marítimo y aprovechar así las intensas sinergias que se producen entre los diferentes subsectores y segmentos de actividad, ayudando así a impulsar el crecimiento, la modernización tecnológica y la internacionalización del sector”. Y para finalizar apuntó la necesidad de a través del nuevo Cluster ofrecer “a la sociedad, a nuestro país y al mundo exterior una imagen renovada y moderna de lo que los sectores relaciona-

dos con el mar representan para su desarrollo y crecimiento sostenible”.

Las entidades que en el acto de constitución aprobaron su integración en el Cluster, constituyéndose así en **asociados fundadores**, han sido: las patronales Asociación de Navieros Españoles (**Anave**), la Unión de Constructores Navales Españoles (**Uninave**), la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (**Anen**), la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (**Aine**), las entidad **Pymar** y los Clusters Marítimos Regionales: Foro Marítimo Vasco (**FMV**), Cluster del Naval Gallego (**Aclunaga**), **Cluster Marítimo Canario**, **Cluster Marítimo Murciano** (representado por el Centro Tecnológico Naval y del Mar) y **Cluster Marítimo Asturiano** (representado por su entidad promotora IDEPA); los organismos públicos de investigación, Instituto Español de Oceanografía (**IEO**) y Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (**Cehipar**) y las Universidades: Universidad Politécnica de Madrid (**UPM**) y **Universidad de Cantabria**, y los sindicatos **CC.OO.** y **UGT**.

En el acto también estuvieron presentes, dando su apoyo a la iniciativa, representantes de la **Dirección General de la Marina Mercante** y del **Organismo Público Puertos del Estado**, ambos dependientes del Ministerio de Fomento, y un representante de la **Secretaría General de Pesca Marítima**, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En la Asamblea Constituyente también se aprobó por unanimidad la elección de José Luis Cerezo Preysler como **presidente del CME**, y de Arturo González Romero como secretario. Asimismo, la Secretaría Técnica será desempeñada por la Fundación Innovamar.

OBJETIVO

El **objetivo** del Cluster Marítimo Español (CME) es promover y fomentar el desarrollo de las industrias marítimas españolas y de sus organismos e instituciones asociadas, potenciar su competitividad internacional e incrementar su productividad. Asimismo, reforzar la defensa de sus intereses, fundamentalmente en el plano euro-

Los ámbitos marítimos representan en España un 3,2 por 100 del PIB

peo, más aún ahora que se está procediendo a la definición de una nueva política marítima común a través del **Libro Azul** publicado por la Comisión el 10 de octubre pasado. Para ello, el CME fomentará la interconexión y búsqueda de sinergias entre las diferentes actividades que constituyen el sector marítimo, promoviendo la cooperación entre sus principales agentes.

El CME en sus trabajos previos ha coincidido en la necesidad de desarrollar una estrategia común y cooperar en **cuatro ámbitos**:

- El impulso de políticas marítimas propias, sobre todo a nivel europeo y global, definiendo un conjunto de condiciones marco para el sector que permita garantizar la competitividad de sus empresas globalmente.
- Conseguir el reconocimiento de la importancia económica del sector, de su imagen, y promover la intercomunicación sectorial y su proyección internacional.
- Promover la excelencia empresarial a través del impulso de la investigación y el desarrollo tecnológico e innovador del sector.
- Fomentar la formación de sus recursos humanos y el desarrollo y conocimiento de las oportunidades profesionales en el sector.

El **CME** podrá integrarse en la Red Europea de Clusters Marítimos, iniciativa de reciente aparición y que aglutina a las organizaciones análogas de los **principales países europeos**: Holanda, Francia, Reino Unido, Alemania, Italia, Noruega, Finlandia y Dinamarca. Las páginas web de la nueva organización están en **www.innovamar.es/cluster**.

Emplea a más de 450.000 personas, lo que le convierte en uno de los principales factores del desarrollo económico



▲ La plana mayor de la IMEC 19: Clive Cole, Boris Pritchard, Peter Trenkner y Peter van Kluijven.

La IMEC 19 subraya el papel del inglés marítimo en las comunicaciones

Decisivo para la prevención de accidentes

IMEC 19 UNDERLINES THE ROLE OF MARITIME ENGLISH IN COMMUNICATIONS

Summary:

It was on the 11th June 1981 that a group of enthusiastic teachers of maritime English first met in Hamburg to discuss their future, following the adoption by IMCO of English as the official language of the maritime sector. That meeting was known as WOME (Workshop on Maritime English) and marked the beginning of a long series of international meetings held by teachers of maritime English from all corners of the globe, united in their mission to improve the quality and methodology of their teaching and so improve the linguistic competence of officers in the market for work in international shipping companies.

El 11 de junio de 1981 un grupo de entusiastas profesores de inglés marítimo se reunió en Hamburgo para analizar el nuevo escenario que se presentaba tras la adopción oficial por parte de la IMCO del inglés como lingua franca del sector marítimo. Aquella reunión se llamó WOME (Workshop on Maritime English) y marcó el inicio de una ya larga serie de encuentros internacionales de profesores de inglés náutico, provenientes de todos los rincones del mundo y unidos por un afán de mejorar la calidad y la metodología de sus enseñanzas y conseguir oficiales con mejor competencia lingüística para el mercado de trabajo de las navieras internacionales.

Veintiséis años después, un grupo de profesionales mucho más numeroso que el de Hamburgo se reunió del 9 al 12 de octubre en Rotterdam para la IMEC 19 (19th International Maritime English Conference), y aunque la realidad del transporte marítimo ha cambiado radicalmente en las últimas décadas, los objetivos de la conferencia no se han modificado sustancialmente: analizar sistemáticamente la naturaleza del inglés náutico y mejorar las técnicas de formación uti-

lizadas en esta materia crucial para la seguridad marítima.

La conferencia se desarrolló en la sede del Grupo STC, en Rotterdam, y fue inaugurada por Ton van Essen, vicepresidente de este poderoso grupo industrial dedicado al transporte, del que forma parte el Shipping and Transport College, anfitrión de la conferencia.

Peter Trenkner, padre de las SMCIP y presidente de la IMEC, también dio la bienvenida a los participantes en la

sesión inaugural y puso de relieve algunos datos significativos, como que el 35 por 100 de los accidentes en el mar o en puerto deben atribuirse a problemas de comunicación, en concreto al escaso nivel de conocimientos de inglés náutico de las tripulaciones y que para remediar esta situación y promocionar la seguridad en el transporte marítimo las tripulaciones deben estar cualificadas convenientemente.

La ponencia inaugural fue presentada por Jaap Lems, capitán del puer-



▲ El “Emma Maersk”, un producto de la fiebre constructora que desencadena la bonanza económica global.

to de Rotterdam, que disertó sobre el “Inglés náutico internacional” como *lingua franca* del sector del transporte marítimo.

MERCADO LABORAL Y SINIESTRALIDAD CRECIENTE

Desde el punto de vista económico y en términos generales, estos últimos años han sido brillantes para el sector del transporte marítimo. La expansión del mercado de fletes debida al rápido desarrollo industrial en Asia ha ido acompañada de un incremento espectacular de las nuevas construcciones y de una considerable resistencia al desguace de los buques más antiguos.

Así, de las veinte compañías navieras de transporte de contenedores más importantes del mundo trece son chinas y los operadores chinos controlan el 70 por 100 del tráfico de contenedores mundial. En términos de recursos humanos todo esto se traduce en una creciente escasez de tripulantes, paralela a la fuga que protagonizan los marineros originarios de países más desarrollados al escapar en cuanto pueden de los buques mercantes: a más bienes-

tar más rechazo a embarcarse y dejar atrás el confort de la vida en tierra.

Este escenario de demanda creciente de tripulantes y renuncia a navegar de los marineros más expertos y preparados, por una u otra razón, no se traduce en un colapso del transporte marítimo. Simplemente, los armadores prescinden de tener tripulaciones pro-



El dominio del inglés normalizado es poco frecuente



pias y recurren a agencias de embarque que se nutren de otros yacimientos de empleo, como Filipinas, India, China, Corea, antiguos países del este europeo, etcétera, y siguiendo el evangelio de la reducción de costes predicado a los futuros ejecutivos en cualquier Business School que se precie, consiguen reducir considerablemente los costes de explotación de sus buques.

Hasta aquí todo parece perfecto, pero la fortuna de un hombre es la des-

gracia de otro y quien sufre las consecuencias de esta política es el poderoso sector de los seguros marítimos; así en un artículo de la revista Lloyd’s Ship Manager de septiembre de este año se decía que “los aseguradores consideran que la escasez de tripulantes ya está contribuyendo a una escalada en la gravedad de los accidentes y el coste de las reclamaciones”, y que la estimación actual de 10.000 tripulantes de déficit en el mercado se doblaría en los próximos diez años.

¿Qué tiene todo esto que ver con el inglés náutico? Por decirlo de una forma simple, pues que un capitán chino no habla inglés como un capitán noruego, aunque probablemente su competencia en navegación o teoría del buque sea equiparable a la de su colega escandinavo, y que el dominio del inglés general, del inglés náutico y del inglés normalizado, según el Convenio de Formación (STCW-95), una condición imprescindible para cualquier oficial encargado de una guardia de navegación, es cada vez menos frecuente, con las consiguientes implicaciones para la seguridad marítima.

Durante las últimas décadas el centro de gravedad del mercado laboral de



▲ Estado de la proa del granelero "Alpha Action" después de su colisión con el portacontenedores "Wan Hai 307" en agosto de 2007 en aguas japonesas.

marinos no ha dejado de desplazarse desde Europa occidental, Japón y Norteamérica hacia el Lejano Oriente, el subcontinente indio, China, Europa oriental y Sudamérica. Muchos de los marinos de estas regiones tienen como lengua materna un idioma muy alejado, en términos lingüísticos, del inglés. Volviendo a la comparación entre el capitán chino y el noruego, al segundo le ha sido mucho más fácil aprender el inglés como segunda lengua por muchos motivos; uno de los más evidentes es la proximidad entre el inglés y el noruego, otros podrían ser la proximidad cultural o la calidad de los sistemas de enseñanza en su país.

La dimensión de la amenaza para la seguridad marítima que puede suponer el creciente protagonismo de oficiales con escasa competencia lingüística en inglés está por cuantificar. No existe un estudio riguroso que vincule errores humanos, especialmente errores de comunicación en inglés, con accidentes marítimos, pero sí hay casos puntuales que ponen de manifiesto a dónde puede llevar el escaso conocimiento del inglés en un contexto profesional.

ACCIDENTES

- Un petrolero de 50.000 TRB y bandera de Bahamas estaba atracando en una terminal de Reino Unido cuando uno de los cabos de amarre rompió y golpeó a un amarrador que se encontraba en un bote, produciéndole heridas graves. El práctico quería dar un través a tierra, pero sin hacerlo firme hasta que el buque estuviera con el costado apoyado en el muelle, el capitán entendió, sin

.....

El creciente protagonismo de oficiales con escasa competencia en inglés es una amenaza para la seguridad

.....

embargo, que había que virar el cabo para que trabajara y así se lo ordenó al oficial que estaba en la proa. Como la comunicación a bordo entre el capitán y los oficiales se hacía en coreano, el práctico no se dio cuenta de lo que estaba pasando hasta que se produjo el accidente. En la investigación pertinente se concluyó que uno de los factores que contribuyeron al accidente fue la falta de una comunicación adecuada entre práctico y capitán.

- Un granelero de 36.000 TRB y bandera panameña estaba saliendo de puerto con práctico a bordo cuando embarrancó. El práctico estaba dando las órdenes al timonel directamente, pero en un momento determinado se distrajo y no comprobó que sus indicaciones al timón se cumplieran adecuadamente, con lo que el buque se salió del canal y embarrancó. El accidente se produjo por unas comunicaciones inadecuadas entre el práctico y el timonel.

EL "SEA EMPRESS": EMBARRANCAMIENTO Y REFLOTACIÓN

Uno de los casos de mal uso del inglés marítimo fue el embarrancamiento del petrolero "Sea Empress", en Milford Haven, en la costa de Gales, Reino Unido, el 15 de febrero de 1996, asociado a un vertido de 71.800 toneladas de crudo en una costa especialmente sensible. Los problemas de comunicación entre el capitán del remolcador de salvamento chino "De Yue", uno de los más potentes del mundo en aquel momento, y el equipo de salvamento que dirigía las operaciones de reflotamiento del buque obligaron a la urgente leva de un cocinero de un restaurante chino local, que pasó en pocos minutos de los rollitos primavera al gabinete de crisis reunido en el puente del remolcador...

La situación produjo sabrosos titulares en los tabloides británicos del día siguiente, y lord Donaldson, el máximo responsable de la seguridad marítima en el Reino Unido, no pudo menos que manifestar pocos días después: "There can be no more visible demonstration of the need for a common language than the spectacle of a huge Chinese salvage tug which could not be used because none of the crew spoke English".



▲ El "Sea Empress" vertiendo crudo frente a Milford Haven.

El informe oficial del accidente minimiza la repercusión de los problemas de comunicación en el resultado final de las operaciones, arguyendo que, aunque el capitán del remolcador no hablaba inglés, algunos de sus oficiales sí lo hacían, y que los problemas estaban más en el enfoque técnico de las medidas a tomar que en el nivel de conocimientos de inglés de la tripulación china, pero, en cualquier caso, no deja de ser preocupante que uno de los remolcadores más potentes del mundo estuviera al mando de un capitán que no hablaba inglés.



▲ El gran velero “Irving Jonson” embarrancado frente a Oxnard, California.

- Un buque de pasaje sufrió un incendio provocado, el fuego no pudo ser controlado y como consecuencia del humo y las llamas murieron 158 personas. La incapacidad de la tripulación para organizar la evacuación fue una de las causas determinantes del elevado número de víctimas. La investigación concluyó que la falta de dominio del inglés en situaciones de emergencia contribuyó decisivamente a incrementar la dimensión de la tragedia. La OMI tomaría medidas poco tiempo después, que se materializarían finalmente en las Frases Normalizadas de la OMI para las Comunicaciones Marítimas (SMCP) aprobadas por la Asamblea General de 2001.
- Un granelero pierde la propulsión y el gobierno navegando por el río Mississippi abajo, embistiendo finalmente una zona del muelle en la que se encontraban atracados un casino flotante y una golondrina. No hubo víctimas mortales como consecuencia del impacto y la evacuación de los buques atracados, pero 62 personas resultaron heridas, algunas de

ellas de gravedad. El informe correspondiente estableció que los problemas de comunicación entre el práctico americano y el capitán y oficiales chinos pudieron contribuir significativamente a incrementar la grave-

.....

Muchas investigaciones de accidentes concluyen que la falta de comunicación adecuada es una de las causas determinantes

.....

dad del accidente. Los problemas culturales (power distance) y lingüísticos pueden formar una combinación fatal en determinadas circunstancias, en este caso la palabra “no” suena demasiado ruda a los oídos de un chino, por lo que los oficiales no suelen utilizarla y menos ante la autoridad que emana de la figura de un práctico americano. Así suce-

dió en este caso en el que el práctico no recibía respuesta adecuada a sus demandas de información o a sus órdenes de fondear previas al impacto contra el muelle.

EL FACTOR HUMANO Y TALLERES INTERACTIVOS

“The Human Element in Maritime Accidents and Disasters – a Matter of Communication” fue el título general de la IMEC 19. Bajo este lema se agruparon las ponencias ordenadas en torno a otros asuntos más concretos como:

- La seguridad en las comunicaciones (SMCP).
- Las aptitudes comunicativas e idiomáticas.
- Los factores y elementos culturales en las comunicaciones marítimas y su enseñanza en el marco del inglés náutico.
- La evaluación en el aprendizaje/enseñanza del inglés náutico.
- El perfil profesional y académico del profesor de inglés náutico.
- Diseño de cursos y recursos didácticos para el inglés náutico.

LA PRÓXIMA CITA EN LA SHANGHAI MARITIME UNIVERSITY

La IMEC se desarrolla un año en Europa y otro año en Asia, por lo que para el 2008 les toca el viaje largo a los europeos, así lo anunció, a la clausura de la conferencia, el profesor Jin Yongxing, vicepresidente de la Universidad Marítima de Shanghai (SMU). Este centro docente e investigador tiene en la actualidad unos 15.000 alumnos, de los cuales 2.000 estudian la carrera de náutica en su rama de puente, lo que da una idea de la dimensión de China como proveedor de marinos para el mercado mundial. Los marinos chinos tienen una excelente formación técnica, pero su punto débil es la competencia lingüística en inglés, y como las autoridades académicas son conscientes de esta limitación, están desarrollando programas muy consistentes para remediar la situación y poder acceder con más facilidad a un mercado internacional reticente a la contratación de oficiales chinos, precisamente por sus dificultades con el inglés.



▲ El profesor Jin Yongxing presentando la IMEC 20 para el 2008 y otras imágenes de la Shanghai Maritime University.

- Vocabulario y diccionarios náuticos.
- Nuevas técnicas didácticas.
- Aspectos de la enseñanza-aprendizaje del inglés náutico para las máquinas marinas.
- Investigación y desarrollo en el campo del inglés náutico y su enseñanza.

Las conferencias IMEC incluyen siempre talleres interactivos sobre cuestiones clave para la enseñanza del inglés náutico como:

.....
**China es la nación
que más demanda
el inglés por la fuerte
presencia de su mano
de obra en el
transporte marítimo**
.....



▲ Edificio del STC Group, una de las construcciones más emblemáticas de Rotterdam. La conferencia se desarrolló en el salón de actos volado sobre la fachada oeste del edificio.

- Aspectos relativos a las relaciones interculturales y los idiomas a bordo.
- Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas y practica (con la colaboración de los prácticos de Amsterdam).
- Elaboración y uso de materiales didácticos para la redacción de informes.
- Problemas de la evaluación del inglés náutico para las comunicaciones.

La combinación de presentaciones/ponencias seguidas de coloquio con talleres prácticos es una fórmula muy productiva en términos de intercambio de experiencias entre profesionales dedicados a la enseñanza del inglés náutico provenientes de países y entornos muy variados, ya que el número de participantes fue de 81 y el de países representados de 28.

Es de destacar la representación española, la más numerosa después de la del país anfitrión, aunque resulta llamativa la ausencia de profesores de las escuelas superiores de marina civil, de las que únicamente envió representante la escuela Superior de Marina Civil de Gijón. También merece un comentario la presencia de países en los que el inglés es la lengua oficial (Reino Unido, Canadá, Australia, Nueva Zelanda), pero que prestan especial atención a la enseñanza del inglés náutico normalizado. Llama la atención, por otra parte, la fuerte presencia de China, motivada por el creciente peso específico de este país como suministrador de mano de obra para el transporte marítimo y por el hecho de que la IMEC 20 tendrá lugar en Shanghai en octubre del próximo año.

José Manuel DÍAZ

(Centro de Seguridad Marítima
Integral "Jovellanos")

Direcciones de internet relacionadas con el artículo:

IMEC: <http://imla-imec.com>

MARENG: <http://mareng.utu.fi/>

SMU: <http://en.shmtu.edu.cn/default.aspx>

STC Group:

<http://www.stc-group.nl/english/index.htm>

MAIB:

<http://www.maib.gov.uk/home/index.cfm>

ALERT: www.he-alert.org

NTSB: <http://www.nts.gov/>

Un kit de supervivencia para facilitar la comunicación

Las frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas

IMO STANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES

Summary:

Investigations into the role of the human factor in maritime accidents, and in particular those involving communicative aspects, indicate that a third of all accidents could be largely due to a lack of competence in maritime English.



Las investigaciones en el campo del factor humano como elemento presente en los accidentes marítimos, y en particular las que se centran en los aspectos comunicativos, indican que un tercio de los siniestros se deben principalmente a una falta de dominio del inglés náutico.

▲ Peter Trenkner, presidente de la IMEC, y Clive Cole, responsable de la formación en inglés de la WMU en Malmö.

yan sido formados en el uso de las SMCP seguramente tendrán menos problemas de comunicación a la hora de desenvolverse en situaciones relacionadas con la seguridad del buque, realizar las tareas propias de la navegación y organizar y supervisar las operaciones de carga y descarga.

Las SMCP están en circulación desde 2001, lo que explica que únicamente las generaciones de oficiales que finalizaron sus estudios después de ese año estén familiarizadas con las frases y esos oficiales son todavía un pequeño porcentaje de la totalidad de pilotos y capitanes que navegan hoy en día.

No obstante, la OMI recomienda claramente que se usen las SMCP en lugar de cualquier otra opción de discurso hablado, de forma que se conviertan, con el apoyo de un sistema eficaz de formación, en un idioma eficaz para utilizar en el contexto de la seguridad marítima.

Así, en las conferencias internacionales sobre inglés marítimo (IMEC) que se desarrollan anualmente, las metodologías de enseñanza de las SMCP son un tema recurrente de análisis y discusión y en la IMEC se presta especial atención al diseño de tareas y ejercicios que faciliten el aprendizaje de las frases en contextos lo más realistas posibles. De esta forma los profesores de inglés náutico tienen más recursos para obtener el máximo rendimiento de las SMCP en beneficio de los futuros oficiales de la marina mercante.

Peter TRENKNER
(presidente de la International Maritime English Conference)

En las zonas controladas por los Servicios de Tráfico Marítimo los factores relacionados con las comunicaciones están presentes en un 40 por 100 de los accidentes; la mayor parte de ellos se deben a fallos en las comunicaciones por radio, fallos que aparecen incluso en las comunicaciones de rutina. Otros errores se producen también en las comunicaciones cara a cara, sin interfaz de radio por medio.

Los inspectores del control de los buques por el Estado rector del puerto (PSC) experimentan con frecuencia dificultades serias para recabar información básica de los oficiales que tripulan los buques visitados, debido a su bajo nivel de conocimientos de inglés. También los prácticos han manifestado frecuentemente su preocupación en esta misma línea y tripulaciones multiétnicas han fallado a la hora de comunicarse eficazmente con grandes grupos de personas presas del pánico a bordo de buques en peligro.

Más del 85 por 100 de todos los buques SOLAS actuales tienen tripulaciones multilingües que por diversas razones no alcanzan el nivel de conocimientos de inglés náutico prescrito, lo que puede suponer un peligro para las vidas humanas, las propiedades materiales y el medio ambiente marino.

Esta situación obligó a la OMI a plantearse cómo hacer frente a los problemas de comunicación existentes a la hora de utilizar el inglés náutico. Así, en 2001 la OMI aprobó la Frases Normalizadas para las Comunicaciones Marítimas (SMCP), que incorporadas al Convenio de Formación (STCW-95) se convirtieron en una parte obligatoria de la formación reglada para los futuros oficiales que estudian en los centros docentes enumerados en la lista blanca de la OMI.

Las frases son una especie de *kit* de supervivencia que incluye los eventos comunicativos esenciales para la seguridad del buque en un contexto de comunicación oral. Los oficiales que ha-



▲ El director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, se dirige a los asistentes a la 46ª edición del Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima que organiza la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) y que se celebró en Sevilla. A su lado, el alcalde de esta ciudad, Alfredo Sánchez Monteseirín, y el presidente de AINE, José Esteban Pérez.

46º Congreso de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España

Excelente momento del sector

46th Congress of the Association of Spanish Naval and Ocean Engineers EXCELLENT TIMES FOR THE INDUSTRY

Summary:

"These are excellent times for the industry and shipyard order books are in a cycle which appear to have no end" was one of the conclusions reached at the 46th Congress on Naval Engineering and the Maritime Industry organized by the Association of Spanish Naval Architects and Ocean Engineers (AINE) in Seville. The improvement works to the port of Seville expected to be completed in 2009 were also recognised. The project is expected to create 15,000 new jobs and boost the economic growth of the whole of Andalucía with an expected turnaround of 1,600 million Euros.

“El excelente momento que vive el sector y el hecho de que la cartera de pedidos de los astilleros está dentro de un ciclo que parece no tener fin”, han sido destacados en el transcurso de la 46ª edición del Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima que organiza la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) y que se celebró en Sevilla. También se subrayó la marcha de las obras del puerto de Sevilla que una vez concluidas en 2009 supondrá la creación de 15.000 puestos de trabajo e impulsará el crecimiento económico de toda Andalucía y con un volumen de negocio de 1.600 millones de euros.

El alcalde de Sevilla, Alfredo Sánchez, y el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, han inaugurado la 46ª edición del Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima que organiza la **Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE)** y que se celebró en Sevilla.

Durante su intervención, el alcalde ha insistido en el buen momento del sector, localizándolo en la ciudad de Sevilla y, en concreto, en la importancia del puerto, como referencia estratégica, con una elevada especialización en el

aspecto logístico y con la dotación de los servicios más avanzados. Sánchez ha recordado que el puerto de Sevilla es el “único puerto interior en España” y que en estos momentos se trabaja en la mejora y ampliación de sus infraestructuras.

Realizó un repaso de las mejoras en las que se trabaja en el puerto, el dragado, la nueva esclusa, la profundización en la vía navegable, entre otras. “Una vez concluidas en 2009”, ha añadido, “supondrá la creación de 15.000 puestos de trabajo e impulsará el crecimiento económico de toda Andalucía y

con un volumen de negocio de 1.600 millones de euros”.

Por su parte, **el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez**, destacó el excelente momento que vive el sector, afirmando que “la cartera de pedidos de los astilleros está en sus mejores momentos, dentro de un ciclo que parece no tener fin”. Insistió en la importante posición estratégica de España, donde confluyen numerosas rutas marítimas. “En 2006”, apuntó, “se movieron por nuestras costas un total de 158.000 buques”. “La Administración española ha dotado de más

medios marítimos y, por primera vez, aéreos, para controlar y apoyar al tráfico marítimo, con un esfuerzo inversor grande y un presupuesto de unos 1.000 millones de euros en los últimos años”.

El acto contó también con la presencia de **Jesús Nieto, director general de Industria, Energía y Minas de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía**, que ha reforzado con datos el gran momento que vive el sector en todo el mundo y, como reflejo de ello, también en la Comunidad Autónoma andaluza. “El 15 por 100 de la cartera de pedidos del conjunto de España se encuentra en los astilleros andaluces de Sevilla y Huelva”. En concreto, ha destacado la situación actual del astillero de Huelva, donde en estos momentos se encuentran en desarrollo cuatro buques de transporte, dos buques quimiqueros, y dos barcos para cierre de pozos petrolíferos, con carga de trabajo garantizada como mínimo hasta 2009.

Las autoridades han estado acompañadas **José Esteban Pérez, presidente de AINE** y **Fernando Yllescas,**

“La cartera de pedidos de los astilleros está dentro de un ciclo que parece no tener fin”: director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez

presidente territorial de AINE. Las siguientes sesiones y ponencias pueden consultarse en www.ingenierosnavales.com. También tuvo lugar la entrega de premios a las mejores ponencias y los galardones a la **Excellencia en el Diseño de Buques a Vela de Alta Competición** a los ingenieros navales **Manuel Ruiz de Elvira** y **Marcelino Botín** por su contribución e impulso de la ingeniería y arquitectura navales españolas, y participación en los equipos de diseño de las dos embarcaciones que han competido en la **32 Copa América.**

El día siguiente, el Congreso dio paso a cuatro **Mesas redonda** sobre las siguientes temáticas: “Autopistas del Mar. La eficiencia energética en el transporte marítimo”; “El ciclo de la vida de los buques en el sector de defensa”; “Externalización e industria auxiliar”, y “El papel de las administraciones en la competitividad del sector marítimo español”. Además, se presentó el recién constituido **Cluster Marítimo Español**, formado por asociaciones, empresas e instituciones del mundo marítimo con el objetivo de promover y fomentar el desarrollo de las industrias marítimas españolas y de sus organismos e instituciones asociadas, potenciar su competitividad internacional e incrementar su productividad.

AINE lleva desde 1930 impulsando proyectos e iniciativas que fomenten el desarrollo del sector. Tiene como objetivos fundamentales cooperar en el fomento de la profesión y, en este sentido, estrechar los lazos entre los ingenieros navales para impulsar la divulgación y encauzamiento de iniciativas e investigaciones.

Grupo Rebarsa
Surcando Horizontes

- Remolque portuario
- Remolque costero y de altura
- Salvamento marítimo
- Recogida de residuos Marpol
- Transporte de tripulaciones
- Lucha contra incendios y contención de vertidos contaminantes

Muelle Evaristo Fernández, s.n. (Edificio Remolcadores)
08039 BARCELONA (España) · Tel. 93 221 14 41 / Fax. 93 221 14 40 · rebarsa@remolcadores.es · www.rebarsa.es

Remolcadores de Barcelona, S.A.
PRA, S.A. Servicios de Puerto, Balsa y Atarjeamiento
HERCULES Internacional Tugage Services, SA

MARHEDSA GROUP



Lubmarine

**REPSOL
YPF**



*En puerto sólo elegimos lo mejor.
Servicio local, tecnología global.*

LUBRICANTES PARA MOTORES MARINOS Y DE COGENERACIÓN

*Calidad de servicio a costes competitivos
en más de 70 países y 700 puertos.*

ATENCION AL CLIENTE
901 111 999

Repsol YPF Lubricantes y Especialidades, S.A.
Edificio Tucumán
Glorieta Mar Caribe, 1
28043 Madrid
lubmarine.com
repsolypf.com



▲ El panamax “MSC Ines”, de 9.100 TEUs de capacidad, necesita todas las grúas de la Terminal de Valencia para descargarlo. (Foto: Manuel HERNÁNDEZ.)

MSC: 25 años de implantación en España

Independencia y autofinanciación impulsan el crecimiento

MSC: 25 years operating in Spain
INDEPENDENT AND SELF-FINANCING CARRIERS: THE KEY TO GROWTH

Summary:

Independence, self-finance, the use second hand ships and a strong customer focus have been key to the rapid growth of the Mediterranean Shipping Company (MSC). Founded in 1970 by Gianluigi Aponte with a capital of 5,000 dollars, the company now moves up to 50,000 Teus a week, its ships calling at all five continents. In Spain, the shipping company has celebrated its 25th anniversary and continues to consolidate its position.

La independencia, la autofinanciación, las compras de buques de segunda mano y la orientación al cliente son las claves que impulsan el crecimiento de Mediterranean Shipping Company (MSC). Su historia se remonta a 1970, año en el que Gianluigi Aponte funda la compañía con un capital de 5.000 dólares y que en la actualidad es capaz de mover 50.000 Teus cada semana, mientras sus buques hacen escala en los cinco continentes. En España, la naviera cumple 25 años con una implantación que va en aumento.

La historia de **Mediterranean Shipping Company (MSC)** se remonta hasta 1970, año en el que **Gianluigi Aponte**, un italiano de Sorrento, funda con un capital social de 5.000 dólares la compañía. Ese mismo año compra al armador alemán Hans Krüger su primer buque, el pequeño

**Gianluigi Aponte
funda la compañía
en 1970 con un capital
de 5.000 dólares**

“Korbach”, de 2.900 TRB, que fue rebautizado “Patricia” bajo pabellón libe-riano. Un año después compró otro bu-que alemán, que fue rebautizado “Ra-faella”. Aponte comenzó a explotar en el tráfico *tramp*, pero pronto comenzaron a ofrecer rotaciones entre puertos del Mediterráneo y Sudáfrica, que llegaban hasta los puertos del oriente de África y el mar Rojo, debido a que el canal de Suez estaba cerrado por las sucesivas guerras entre Egipto e Israel.

COMIENZO DURO

A finales de los sesenta y comienzos de los setenta, el tráfico de línea regular de carga a bordo de buques convencio-nales dotados de entrepuentes estaba tocando a su fin. Por el contrario, los **buques portacontenedores habían comenzado su implantación** en las líneas entre Europa y Australia, y en el tráfico trasatlántico. Si a esto le uni-mos la crisis del petróleo de 1973, el re-sultado es que las grandes navieras na-cionales europeas (HAPAG CGT, Mes-sageries Maritimes, Cunard, Italia Spa, etcétera) comenzaron a vender en-tonces buques convencionales de mag-nífica construcción, que se habían que-dado rápidamente obsoletos, muchos de los cuales fueron rápidamente ad-quiridos por nuevos armadores emer-gentes, especialmente Mediterranean Shipping Company.

En 1976, Mediterranean Shipping Company comenzó su **primer servi-cio de línea regular entre Europa del norte, mar Rojo y África orien-tal**. En 1978, MSC instaló su cuartel

general definitivamente en Ginebra, tras unos años en Bruselas. En 1980, MSC hizo su entrada en el **tráfico de línea a África del Sur**, un destino ló-gico teniendo en cuenta sus vínculos originales con África oriental, y el fon-do de comercio desarrollado. En 1981 abrió otro servicio en esa zona; en con-creto, a las islas del **Océano Índico** (Reunión, Mauricio y Madagascar). En esos años, la flota de Mediterranean Shipping alcanzaba la veintena de bu-ques, entre los que se encontraban ya algunos *bulk-carriers* transformados para el transporte de contenedores, en lo que supone el germen de su activi-dad actual.

Sólo en septiembre de 1984, Medi-terranean Shipping Company inaugu-ró su **primer servicio completa-mente containerizado**. Fiel a sus ori-genes, escoge la ruta entre Europa y África oriental, con escalas en Rotter-dam, Hamburgo, Bremen, Amberes, Felixstowe, Mombasa, Dar Es Salam y Tanga. La primera rotación la presta el buque fletado “Aniello”, de 480 TEUs de capacidad.



▲ Un buque portacontenedores de MSC atracado en Barcelona. (Foto: Arturo PANIAGUA.)



▲ La Terminal de Valencia de MSC puede recibir a los portacontenedores más grandes, como el “MSC Pamela”. (Foto: Manuel HERNÁNDEZ.)

TRÁFICO DE CONTENEDORES

A mediados de los ochenta, MSC era un operador regional, con implantación en las rutas entre Europa y África. Sin embargo, esa situación pronto iba a cambiar: en octubre de 1985, Mediterranean Shipping Company entró en el **tráfico trasatlántico** con tres portacontenedores de 431 TEUs fletados al efecto, que ofrecían una rotación cada diez días entre Rotterdam, Bremen, Felixstowe, Le Havre, Nueva York y Baltimore. Además, MSC ofrecía la posibilidad de transportar contenedores desde USA a África oriental, con trasbordo en Amberes. Pronto los buques fletados son sustituidos por otros propios de 1.100 TEUs comprados de segunda mano a armadores suecos y alemanes, y la escala de Rotterdam es cambiada por la de Amberes, que ya comenzaba a configurarse como el *hub* del Atlántico de MSC. A finales de los

Pronto, los portacontenedores sustituyeron a los cargueros, y los buques propios a los barcos fletados

ochenta, el servicio es semanal y ofrece escalas adicionales en Boston y Norfolk.

En 1990, Mediterranean Shipping Company comenzó a utilizar el prefijo MSC para bautizar sus buques, con dos variantes: si el buque es propiedad de la naviera del señor Aponte, el nombre se compone del prefijo MSC, seguido de un nombre de mujer. Si el buque está fletado, el prefijo MSC va acompañado de un nombre de origen geográfico (una ciudad, un país, etc.). Los primeros buques con el prefijo MSC fueron utiliza-

dos en la ruta trasatlántica: el “MSC Chiara” y el “MSC Sabrina”. Estos buques, de 1.200 TEUs, fueron comprados en 1991, y anteriormente navegaban para Italia Spa de Nav. como “Italia” y “Americana”, respectivamente. Resulta curioso que Mediterranean Shipping Company **creciera en esos años comprando antiguos portacontenedores de primera generación a los armadores estatales italianos** del grupo Finname (Italia y Lloyd Triestino), que posteriormente desaparecieron del panorama naviero.

SERVICIOS EN AUSTRALIA Y ESTADOS UNIDOS

En 1989, MSC dio **otro gran paso en su expansión**. Ese año lanzó un servicio entre **Europa y Australia** que utilizaba los buques de la línea entre Europa y África del Sur hasta Durban, y de buques adicionales más pequeños



▲ El “Soraya” realiza servicios feeder entre puertos españoles. (Foto: Arturo PANIAGUA.)

que cubrían el tramo entre Durban y los principales puertos australianos (Melbourne, Sydney y Fremantle). Tres años después, Mediterranean Shipping ofreció un servicio directo a Australia desde Europa, extendiendo con los mismos portacontenedores la ruta de Sudáfrica al quinto continente.

En 1990, el “MSC Susanna” comenzó a cubrir la línea regular entre los puertos del **norte de Europa y el Mediterráneo**, con escalas en Bremen, Hamburgo, Amberes, Felixstowe, Limasol, Ashold, Haifa y Alejandría, con posibilidad de transbordo al resto de líneas de la naviera en Amberes y Felixstowe.

Un año después se abrió la línea entre la **costa este norteamericana** y la **costa oeste de América del Sur**, también con posibilidad de transbordo en los puertos USA a Europa. Esta posibilidad se vería reforzada aún más dos años más tarde, en 1993, con la apertura de una segunda línea regular trasatlántica entre el **norte de Europa** y los puertos más al **sur de la costa este norteamericana** y **golfo de Méjico**: Charleston, Miami, Houston y Savannah. En 1994 comenzó a ofrecer un servicio directo **USA-Sudáfrica**. En esos años comienza a **comprar portacontenedores de segunda**

En los años noventa se dio un gran paso en la expansión al abrir servicios a Australia y Estados Unidos

mano de origen asiático, provenientes de armadores como K Line y OOCL, contenedores de segunda generación construidos a finales de los sesenta y de alrededor de 2.000 TEUs. También se incorporan otros de origen europeo, como los cuatro modernos gemelos de 1.900 TEUs provenientes de Norasia Line. Casi todos estos buques aún siguen en la flota del armador helvético.

Sin embargo, el crecimiento del comercio mundial hace que cada vez sea más difícil encontrar portacontenedores adecuados para mantener el desarrollo de la compañía. Este hecho hace que, en 1994, MSC firme su **primer contrato de construcción** de dos nuevos portacontenedores de 3.300 TEUs con el astillero italiano Fincantieri. Estos buques fueron entregados en 1996 como “MSC Alexa” y “MSC Raffaella”, en honor a la hija y a la mujer del armador, respectivamente.

EXTREMO ORIENTE

Las economías emergentes de **Extremo Oriente** comenzaron a tomar cada vez mayor importancia a mediados de los noventa. Una naviera con la ambición de MSC no podía dar la espalda a esa realidad, y en junio de 1996 comenzó a ofrecer una línea directa entre Europa y el Extremo Oriente, junto con Norasia Line, empleando diez buques. MSC puso especial énfasis en China (con cinco escalas), además de Singapur, Port Kelang y Colombo. También hacía escala en Jeddah y Dubai en el viaje de vuelta a Europa, donde los buques escalaban en Rotterdam, Felixstowe, Le Havre, Barcelona y Génova. La escala en Colombo servía de *hub*, con posibilidad de transbordar contenedores a África del Sur. Ese año también comenzó la ruta entre Europa y la costa occidental de África, utilizando Dakar como *hub*, junto con el armador francés Delmas.

En 1997 se comenzó a completar la red mundial de líneas regulares de MSC con la apertura de un servicio entre **Australia y Extremo Oriente**, que ofrecía escalas en Japón, un país hasta entonces virgen a la expansión de la naviera de Aponte. Este año, la naviera firmó su primer gran pedido

ANIVERSARIO EN ESPAÑA

MSC lleva **25 años implantada en España**. Dispone de oficinas propias en **Barcelona, Bilbao, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Madrid, Vigo y Valencia**, que es donde está su oficina central. El desembarco de MSC en España se produjo en 1982 con la apertura de las oficinas de Valencia y Barcelona. Desde 1992, los portacontenedores que cubrían la ruta Europa-África del Sur comenzaron a hacer escala en Canarias, y en 1994 el "MSC Trader" inauguró la primera línea directa con las Islas Afortunadas. En 1997 se inauguraron dos líneas nuevas a Sudamérica, una desde el Mediterráneo, y otra desde la costa Este norteamericana. El primero utilizaba el puerto de La Luz de Las Palmas como *hub*, que sólo un año después, en 1998, se convirtió en una línea directa. Esta línea sólo duró un año por falta de carga, siendo restablecido el transbordo en Las Palmas.

Pronto **Valencia se configuró como uno de los hub de MSC**, de tal manera que todos los contenedores embarcados en la línea del océano Índico con destino África eran transbordados en la capital levantina. En 1999 se abrió una línea *feeder* entre La Spezia, Marsella y Valencia, con Argel y Túnez, mientras que otro país del Magreb, Marruecos, se incorporó a la red de MSC en 2001, con la apertura de una línea *feeder* entre Valencia y Casablanca. **Barcelona** también era un puerto de transbordo, en concreto entre las líneas de Asia y de África del Sur. En septiembre de 2002, Valencia (junto con Barcelona), se convirtió en uno de los puertos europeos de escala del nuevo servicio Dragon, que unía el Extremo Oriente con el Mediterráneo, segregándolo de la línea a los puertos de Europa del Norte. En consecuencia, el servicio entre Europa del Norte y Extremo Oriente fue modificado de acuerdo a un nuevo itinerario denominado Silk. En 2004 se abrió un servicio *feeder* entre La Spezia, Barcelona y Casablanca utilizando el portacontenedores "Soraya". Y por último, en marzo de 2007 Mediterranean Shipping comenzó un nuevo servicio semanal directo desde Valencia a los puertos del África occidental, utilizando cinco buques de 2.000 TEUs, así como otro servicio directo entre Barcelona y Valencia a América Central vía Freeport. En diciembre de 1997 comenzó a funcionar un servicio *feeder* entre **Bilbao**, Le Verdon, Montoir y Felixstowe, que conectaba con una gran cantidad de líneas regulares en el *hub* del puerto británico. Indicar que el portacontenedores más grande que ha atracado en Bilbao fue el "MSC Eleni", de 5.060 TEUs, que hizo escala a finales de octubre de 2006 y cargó más de 700 contenedores. Pero sólo dos meses después fue superado por el "MSC Marta", de 5.600 TEUs, que cargó más de 650 contenedores. En el tráfico de cruceros, MSC abrió una oficina comercial en **Madrid** en 2003, comenzando desde ese momento a vender sus cruceros directamente. En el verano 2006 destinó uno de sus buques, el "**Monterey**" en exclusiva al mercado español, transportando alrededor de 9.000 pasajeros desde Barcelona; esta iniciativa continuó en 2007 con el "**Melody**". En septiembre de 2006 abrió su segunda oficina de ventas en la Ciudad Condal.

con astilleros de Extremo Oriente. Hanjin Heavy Industries construiría dos portacontenedores de 4.000 TEUs (que el final fueron cinco), que se entregaron entre 1999 y 2000, y fueron desplegados en la línea entre Europa y Extremo Oriente.

Por fin, en 1999, veintinueve años después de su fundación, Mediterranean Shipping Company se convirtió en un **operador global** con la apertura en abril de su línea regular transpacífico, uniendo puertos de Japón, China, y

36 años después de su fundación se ha convertido en un operador global con líneas regulares en los cinco continentes

Corea del Sur, con los californianos de Los Ángeles y Oakland. Esta línea se abrió con buques relativamente pequeños de 2.000 TEUs, que fueron rápidamente cambiados por otros mayores de 3.000 contenedores de capacidad. En mayo de 2002, esta línea transpacífico se prologó a través del canal de Panamá, con escalas en Ningbo, Chiwan, Hong Kong, Pusan, Tokio, Los Ángeles, Manzanillo, Panamá, Freeport (Bahamas), Savannah y Nueva York.



▲ El "MSC Barbara" es uno de los grandes portacontenedores oceánicos de la flota MSC. (Foto: Arturo PANIAGUA.)



▲ El “MSC Hoggar” está basado en Barcelona. (Foto: Arturo PANIAGUA.)

Desde entonces no se han registrado grandes cambios en la red de MSC, sino que han sido más un perfeccionamiento de las rutas y servicios ya existentes. En el 2001 se estrenó una línea directa a **India desde Europa** con siete buques de 3.000 TEUs. Y en diciembre de ese año se abrió una línea entre **Europa y Canadá**. En 2003 se creó un servicio directo entre los puertos del **mar Negro y Extremo Oriente**, denominado “Tigre”.

En el año 2001 tenía una cartera de pedidos de diez buques portacontenedores de 6.730 TEUs de capacidad (los segundos más grandes del mundo en esa época, tras cuatro buques construidos para P&O en Japón). Cinco de estos buques fueron entregados en el 2001, otros cinco en el 2002, y el resto en el 2003, cada uno de los cuales costó alrededor de 80 millones de dólares. MSC fue de los **primeros armadores de buques portacontenedores en ordenar nuevos buques tras los atentados del 11 de septiembre de 2002**. En concreto, otros cinco buques de 6.730 TEUs fueron ordenados en el astillero coreano Daewoo (lo que elevó el total de esta serie a nueve), y la serie de cinco encargada a Hyundai se amplió hasta siete unidades. De estas dos series de diecisiete buques, catorce eran propiedad de Mediterranean Shipping y tres fle-

Valencia se ha configurado como uno de los *hub* de la empresa

tados por el operador alemán Conti Reederei.

¡LLEGAN LOS PORTACONTENEDORES GIGANTES

La incesante presión de las exportaciones chinas a Europa motivó que MSC respondiera a esta demanda de dos maneras: con **nuevas líneas regulares**, y con **buques más grandes**. En el primer ámbito conviene destacar la apertura de un segundo servicio, denominado “Lion”, entre Europa del Norte y Extremo Oriente, suplementando al servicio “Silk”. Además, en 2003, MSC comenzó a comercializar un segundo servicio transpacífico puro, denominado Orient Express. Pero la demanda permitió, en 2004, abrir un tercer servicio transpacífico adicional, junto con CMA CGM, denominado “Pearl River”. Y en 2005 abrió una línea entre China, Corea y Sudamérica, denominada “Andes Express”, sustituyendo al transbordo de contenedores existente.

En el segundo ámbito, el programa de construcción de MSC ha crecido en

ambición. A comienzos del 2006 tenía alrededor de **treinta portacontenedores gigantes de más de 8.000 TEUs** en construcción. Entre ellos, hasta catorce gemelos del “MSC Pamela”, construidos por el astillero coreano Samsung Heavy Industries y que cuando fue entregado en 2005 era el portacontenedores más grande del mundo, con una capacidad de 9.200 TEUs, alrededor de 300 contenedores por cada tripulante. Este buque navega a más de 25 nudos y su motor diesel consume 248 toneladas al día de combustible pesado. Mide 336 metros de eslora, 45,6 metros de manga y un tonelaje de registro de 107.200 toneladas. Las entregas de esta serie de buques se prolongarán hasta 2009, fecha en la que MSC recibirá el “MSC Irene”, último de esta tanda.

Los astilleros surcoreanos Hyundai y Hanjin también han entregado otros dieciséis portacontenedores gigantes, entre ellos el “MSC Valencia”, de 8.204 TEUs y 89.941 TRB (gemelo del “MSC Rachelle”), entregado en 2006, y que llegó en su viaje inaugural a la ciudad del Turia en marzo de 2006.

A finales de 2007 se rumoreó que Mediterranean Shipping Co. pretendía incrementar el tamaño de los buques de la serie Pamela hasta los 12.000, o incluso los 13.000 TEUs, siguiendo las iniciativas en ese sentido de CMA-CGM y A.P. Moller.

LAS CLAVES DEL CRECIMIENTO

El crecimiento de Mediterranean Shipping está basado en la **independencia** (nunca fue miembro de conferencia de fletes, ni compra ni vende slots); en las **compras de buques de segunda mano**, incluso algunos destinados al desguace en sus primeros años; en la **auto financiación** (aún hoy no es una sociedad anónima y pertenece a la familia Aponte); en el **crecimiento orgánico** (nunca ha comprado una compañía rival), y en la **orientación al cliente**.

Los hitos más importantes de este crecimiento son los siguientes:

- En los años **setenta**: crecimiento en el tráfico contenedores Mediterráneo-Sudáfrica.
- En los años **ochenta**: crecimiento en el tráfico contenedores intra europeo. En 1985 entra en el tráfico transatlántico. En 1989 compra Star Lauro y entre en el tráfico de cruceros.
- En la década de los **noventa**: entrada en el tráfico contenedores Europa-Asia. En 1994 (24 años después de su constitución) ordena sus dos primeros buques en Fincantieri: dos portacontenedores de 3.500 TEUs para la ruta Europa-Asia. En 1995 compra SNAV y entra en el tráfico de ferries. En 1999 entra en el tráfico transpacífico. En esos años se configuraron sus dos puertos *hub* de contenedores: Amberes (hemisferio norte) y Durban (hemisferio sur). En España se crearon dos puertos *hub* secundarios: Valencia y Las Palmas.
- En el año **2000**, treinta años después de su fundación, MSC se convirtió en el cuarto operador mundial de transporte marítimo de contenedores en término de capacidad disponible (tras Maersk Sealand, P&O Nedlloyd y Evergreen Group), tras superar al armador surcoreano Hanjin, y el segundo en número de buques operados (127; tras Maersk Sealand). Un año antes, en 1999, MSC movió 1,8 millones de TEUs.
- En el **2001**, según el Annual Survey de la revista Containerisation International, MSC consiguió el tercer lugar de las navieras dedicadas al transporte marítimo de contenedores en término de capacidad de sus buques (440.000 TEUs), superando a Evergreen. MSC mantuvo además en esa encuesta su posición como segundo operador mundial por número de buques (141), con una capacidad media de 2.500 TEUs). Ese mismo año, MSC fue nombrado "Shipping Line of the year", por Lloyd's Loading List.
- En **2003**, se convirtió en el segundo operador de contenedores en número de TEUs, superando a P&O Nedlloyd.
- En el **2005**, mantuvo su segunda posición en el tráfico de contenedores, aunque su diferencia con el primero, Maersk-Sealand aumentó por la compra por parte de este último del tercer operador, P&O Nedlloyd. De hecho, el gigante danés es tan grande como el segundo (MSC) y el tercer operador (CMA-CGM) juntos. Pero la naviera de Gianluigi Aponte ha duplicado el número de sus buques e incrementado su capacidad en los últimos cinco años, y es capaz de mover casi **50.000 Teus cada semana**, mientras que **sus buques escalan en los cinco continentes**. Nombrado "Shipping Line of the year", por Lloyd's Loading List por quinta vez en los últimos diez años.
- En los próximos años, parece que el principal problema que tendrán estas navieras será el exceso de oferta. Sólo en 2006 la capacidad de la flota mundial de portacontenedores creció un 13 por 100, porcentaje que será aún mayor en el 2007. Este hecho ha provocado un estancamiento en el crecimiento de los fletes, que habían crecido un 20 por 100 desde 2002.

Arturo PANIAGUA

MSC
mediterranean shipping company

We are part of your team

www.msccspain.com

08039 BARCELONA Ned de Barcelona, 16 World Trade Center Edificio Torre - 8ª Planta Tel: +34 93 508 73 00 Fax: +34 93 508 73 00 E-mail: msc.bar@msccspain.com	48005 BILBAO Calle de Bilbao, 28 4ª Planta Edificio Bache Tel: +34 94 415 50 37 Fax: +34 94 415 50 37 E-mail: msc.bil@msccspain.com	11011 CÁDIZ Calle San Antonio, 1 Edificio 1ª y 2ª Apto. de la Redacción y F Tel: +34 95 625 20 50 Fax: +34 95 625 20 51 E-mail: msc.cad@msccspain.com	35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA D. José María Pérez, s. 1 Calle San Juan de los Rios Tel: +34 928 422 117 Fax: +34 928 422 116 E-mail: msc.lap@msccspain.com	28011 MADRID Serrano, 21 Piso 2 Tel: +34 91 478 58 80 Fax: +34 91 478 58 90 E-mail: msc.mad@msccspain.com	38005 SANTA CRUZ DE TENERIFE Calle de Puerto, 273 7ª Planta Tel: +34 922 225 81 20 Fax: +34 922 225 81 18 E-mail: msc.stc@msccspain.com	46011 VALENCIA Calle de Puerto, 273 Tel: +34 96 325 81 20 Fax: +34 96 325 81 29 E-mail: msc.val@msccspain.com	38001 VIGO Calle de Puerto, 273 Tel: +34 986 447 494 Fax: +34 986 447 440 E-mail: msc.vigo@msccspain.com
--	---	---	--	--	--	---	---



ARMON

Orgullosos de nuestro trabajo



ARMON
Avenida del Pardo s/n
33710 Navia - Asturias (Spain)
Tlf. - (+34) 985 631 464
Fax. - (+34) 985 631 701
E-mail: armon@astillerosarmon.com
web: www.astillerosarmon.com





▲ El fin último de la Comunicación al Parlamento Europeo es hacer más atractivo el trabajo en la mar.

Armonización de la política europea

El futuro del trabajo en la mar

THE FUTURE OF SEAFARING JOBS IN THE EU

Summary:

The European Commission has published a Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the harmonization between member States of future maritime policy for seafaring jobs in the EU (COM (2007) 591 final). As provided for in Article 138 of the Treaty, there is to be a first phase consultation of the social partners at Community level followed by discussions towards a future maritime policy for the Union.

La Comisión Europea ha acordado una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Europeo Económico y Social y al Comité de las Regiones acerca de la armonización, entre los Estados miembros, de una política común en materia de trabajo en la mar (COM (2007) 591 final). Conforme al artículo 138 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea, se procede a una primera ronda de consulta con los agentes sociales para que realicen un turno de alegaciones que definirá el futuro del trabajo en la mar.

El 10 de octubre de 2006 la Comisión Europea acordó una Comunicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Europeo Económico y Social y al Comité de las Regiones acerca de la armonización, entre los Estados miembros, de una política común en materia de trabajo en la mar (COM (2007) 591 final). Conforme al artículo 138 del Tratado Constitutivo de la Unión Europea, se procede a una primera ronda de consulta con los agentes sociales para que realicen un turno de alegaciones.

Entre los diversos aspectos que trata dicha Comunicación, con el fin último de hacer más atractivo el trabajo en la mar, destaca, a nuestro juicio, la referencia a la legislación en seguridad y salud de los trabajadores del mar (en palabras de la Comisión, “la exclusión

de parte de la legislación social y laboral en los sectores marítimos”. *Libro Verde Hacia una futura política marítima en la Unión*, COM (2006) 275, 7.6.2006).

La propia Comisión reconoce que la legislación comunitaria en materia de seguridad y salud laboral es de aplicación a “todos los sectores de la actividad económica, pública y privada”. Asimismo reconoce, para los trabajadores del sector marítimo, “el derecho a los mismos niveles de protección que el de los trabajadores de los otros sectores”.

Diferencia la Comisión, de forma clara, entre los subsectores de Pesca y Transporte Marítimo, diferencia basada en que buena parte de la legislación aplicable es diferente para cada uno de estos subsectores. En este artículo se va a tratar la materia de normativa en

seguridad y salud laboral para el subsector del Transporte Marítimo, o sea, de la marina civil o mercante.

Establece la Comisión que de las veintiocho Directivas existentes en esta materia, sólo dos no son de aplicación al sector del Transporte Marítimo:

- Directiva 89/654/CEE, que establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo (transpuesta al ordenamiento jurídico español con el Real Decreto 486/1997).
- Directiva 90/270/CEE, que establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al trabajo con equipos que incluyan pantallas de visualización (transpuesta al ordenamiento jurídico español con el Real Decreto 488/1997).

LUGARES DE TRABAJO

Estamos de acuerdo con la Comisión en que los buques mercantes son lugares de trabajo muy particulares y que deberían estar sujetos a una normativa específica. También lo son los buques de pesca y en 1993 entró en vigor la Directiva 93/103/CE, que establece las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Desconocemos las razones de tal demora pero mientras no se establezca una normativa específica, la construcción naval seguirá huérfana en referencias.

En todo caso entendemos que, moral y legalmente hablando, los Estados miembros no deberían entregarse a los brazos de Morfeo mientras dura tal demora. Recordemos la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Parte VII “Alta mar”, Sección 1: “Disposiciones generales”, artículo 94: “Deberes del Estado del Pabellón”, párrafo 1, dispone: “Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón”.

La Comisión reconoce para los trabajadores del mar el derecho a los mismos niveles de protección que el de los otros sectores

En el párrafo 3 dispone además que: “Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolan su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a... b) (...) las condiciones de trabajo”.

En el caso español, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales entiende por “condiciones de trabajo”, entre otras, “las características generales de los locales, instalaciones, equipos, productos y demás útiles existentes en el centro de trabajo”, o sea, el lugar de trabajo, en nuestro caso, el buque.



▲ Los Estados deberán garantizar el mínimo de riesgos derivados del uso de sistemas informáticos a bordo.

En su momento, 1989, se hubiera podido establecer alguna proposición de mejora, en concreto en el artículo 1 en donde se contempla la exclusión de los buques, con la inclusión de alguna coetilla como las que usualmente utiliza la OIT en sus documentos: “se aplicará en la medida en que sea posible y razonable”, o mismo, la utilizada por la propia Comunidad Europea en algunas de sus Directivas en las que se contemplan excepciones, y que comentaremos en el siguiente apartado.

Finalizar con una llamada de atención a la tan usual manera de adquisición de los buques, la importación de los terceros países, en el sentido de que una vez salga la nueva normativa será lógico pensar que tales unidades deberían superar una inspección, conforme a dicha normativa, por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, como órgano con la función de vigilancia y control de la normativa de prevención de riesgos laborales.

PANTALLAS DE VISUALIZACIÓN

La Directiva 90/270/CEE, en su artículo 1.3, b) establece que la misma “no será de aplicación a los sistemas informáticos embarcados en un medio de transporte”. La Comisión no aclara nada a este respecto, pero lejos de pensar que esta Directiva no se aplica a los trabajadores del mar por la escasa repercusión en su salud, habrá que pensar que las oscilaciones del puesto de trabajo, las trepidaciones que afectan a equipo y usuario, las variaciones de frecuencia y/o intensidad de la corriente eléctrica, los efectos añadidos del ruido medioambiental, las limitaciones de espacio y las dificultades para aplicar una ergonomía adecuada, reclaman una regulación específica para preservar la salud de este usuario atípico.

Si bien los potenciales usuarios a bordo de pantallas de visualización se reducen a una media de 6-8 tripulantes/buque (oficiales de cubierta y de

máquinas pasan una buena parte de su jornada laboral en la interfaz usuario-pantalla) esto no debería ser razón, conforme a la filosofía de la Comisión, para que 17 años después de dicha Directiva se continúe sin regulación (es de suponer que dicha regulación se quiera basar en los resultados de estudios científico-médicos y éstos llevan su tiempo).

Sin embargo, y como proposiciones de mejora, se echa de menos la coetilla de la OIT, “se aplicará en la medida en que sea posible y razonable”, y sobre todo el tratamiento que la propia Comunidad Europea suele aplicar a estas excepciones en sus Directivas, y que se comentaba en el punto anterior: “Los Estados miembros otorgarán las excepciones a que se refiere el apartado (...) previa consulta a los interlocutores sociales, de conformidad con la legislación y prácticas nacionales. Dichas excepciones deberán incluir condiciones que garanticen, teniendo en cuenta las circunstancias particulares, la reducción a un mínimo de los riesgos derivados de ellas y a condición de que se ofrezca a los trabajadores afectados una vigilancia de la salud más intensa. Estas excepciones se revisarán cada cuatro años y se revocarán en cuanto cesen las circunstancias que las había justificado”, es decir, algo hay que hacer, y en este caso, algo se puede hacer.

Hasta aquí los comentarios referidos a las dos excepciones contempladas por la Comisión, pero es objetivo de este artículo aportar un granito de arena y poner en conocimiento, de la Comisión y de los interlocutores sociales, otros aspectos de la legislación, mejorables, que hoy por hoy no ayudan en absoluto a hacer más atractivo el trabajo marítimo.

VIBRACIONES

Directiva 2002/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (vibraciones).

Excepciones:

1. (...) los Estados miembros podrán, para los sectores de la **navegación marítima** y aérea, en circunstancias debidamente justificadas, otorgar



▲ Los buques mercantes son lugares de trabajo muy particulares que deberían estar sujetos a una normativa específica.

Se diferencian de forma clara los subsectores de Pesca y Transporte Marítimo

excepciones a lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 5 por lo que respecta a las vibraciones transmitidas al cuerpo entero, cuando, habida cuenta del estado actual de la técnica y de las características específicas del lugar de trabajo, no sea posible respetar el valor límite de exposición pese a la puesta en práctica de medidas técnicas y/o de organización.

3. Los Estados miembros otorgarán las excepciones (...) previa consulta (...), a los interlocutores sociales. Dichas excepciones deberán incluir condiciones que garanticen (...) la reducción a un mínimo de los riesgos derivados de ellas y a condición de que se ofrezca a los trabajadores afectados un mayor control de su salud. Estas excepciones se revisarán cada cuatro años y se revocarán en cuanto cesen las circunstancias que las habían justificado.

Estamos absolutamente de acuerdo con el Parlamento y el Consejo Europeo sobre el estado actual de la técnica al

respecto. La Directiva marca los siguientes valores: valor límite, para 8 horas, $1,15 \text{ m/s}^2$; valor de exposición que da lugar a una acción, para 8 horas, $0,5 \text{ m/s}^2$; por otro lado, valores reales, no excepcionales, tomados a bordo arrojan las siguientes cifras: $A_x = 3,9 \text{ m/s}^2$; $A_y = 7,28 \text{ m/s}^2$ y $A_z = 7,8 \text{ m/s}^2$. Como podemos intuir, la técnica aún está lejos de acercarse a la solución, por lo que habría que pensar, a corto plazo, en otras vías (máxime en este ámbito laboral en el que se “tiene” que estar, 24 horas tras 24, durante cuatro, cinco o seis meses).

El Derecho español, por medio del Real Decreto 1311/2005, transpone esta Directiva de la siguiente manera:

Artículo 5.4: El uso de esta excepción sólo podrá hacerse en circunstancias debidamente justificadas y respetando los principios generales de la protección de la salud y seguridad de los trabajadores. Para ello el empresario deberá contar con las condiciones que garanticen, teniendo en cuenta las circunstancias particulares, la reducción a un mínimo de los riesgos derivados de ellas, y siempre que se ofrezca a los trabajadores afectados el refuerzo de la vigilancia de su salud especificada en el último párrafo del artículo 8.1.

La utilización de esta excepción deberá razonarse por el empresario, ser previamente consultada con los traba-

jadores y/o sus representantes, constar de forma explícita en la evaluación de riesgos laborales y comunicarse a la autoridad laboral mediante el envío a ésta de la parte de la evaluación de riesgos donde se justifica la excepción, para que ésta pueda comprobar que se dan las condiciones motivadoras de la utilización de la excepción.

Hacer recaer sobre el empresario las consecuencias de la falta del suficiente avance tecnológico en este campo no ayuda a hacer más atractivo el trabajo en la mar. Un campo, el de las alternativas paliativas, todavía sin utilizar y una ciencia, la investigación médica, con mucho que aportar (¿reconocimientos médicos previos al embarque?, ¿vigilancia de la salud?, ¿vibraciones pie-pierna debido a la trepidación?).



▲ La jornada laboral es el aspecto más importante de la calidad de vida a bordo.

RUIDO

Directiva 2003/10/CE sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (ruido):

Considerando (11): “El Código sobre Niveles de Ruido a bordo de los buques, Resolución (A) 468 de la Organización Marítima Internacional (OMI) brinda orientaciones para el logro de una reducción de ruidos en la fuente, a bordo de los buques. Los Estados miembros deben poder disponer de un período transitorio para el personal que navega en buques marítimos”.

Artículo 17.2, Incorporación al Derecho nacional: “A fin de tener en cuenta condiciones particulares, los Estados miembros podrán disponer, cuando sea necesario, de un plazo adicional de cinco años a partir del 15 de febrero de 2006, es decir, de un máximo de ocho años en total, para poner en aplicación las disposiciones del artículo 7 en relación con el personal a bordo de buques de navegación marítima”.

Al igual que las vibraciones, el problema del ruido a bordo de los buques tiene una gran componente de tipo técnico-científico, componente que afecta a toda la comunidad de la Unión Europea, personas y organismos, públicos y privados (no sólo a los armadores de buques). En este caso la Directiva actúa con un buen criterio al orientar a los Estados sobre las líneas de investigación a llevar a cabo: la Resolución (A)

Los buques mercantes son lugares de trabajo muy particulares y deberían estar sujetos a una normativa específica

468, de la OMI, y añadiríamos, en concreto el capítulo 6 (Aislamiento acústico entre espacios de alojamiento) y el apéndice 3 (Métodos que se sugieren para reducir la exposición al ruido).

Esta Directiva se transpone al Derecho español con el R.D. 286/2006, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido. En su preámbulo se hace alusión al régimen transitorio que prevé la Directiva para el sector marítimo (sin embargo, no se hace alusión a la Resolución (A) 468, de la OMI).

En su Disposición transitoria única, punto 2, dice: “El artículo 8, Límites de Exposición, de este real decreto no será de aplicación al personal a bordo de buques de navegación marítima hasta el 15 de febrero de 2011. Y punto. Las experiencias pasadas nos tientan a pensar que el 15 de febrero de 2011 estaremos en las mismas que ahora. Baste recordar que desde la ratifi-

cación por España, en 1980, del Convenio número 148 de la OIT (y por tanto incorporado a nuestro Derecho), no se han tomado medidas para limitar, tal y como se establece, el ruido al que están sometidos los tripulantes de los buques mercantes. Algo parecido se podría decir del Convenio 155, de 1981.

Como tampoco se han seguido las recomendaciones de la OMI, Resolución (A) 468, aprobada en 1981, acerca de la conveniencia de hacer uso de un programa para la conservación de la facultad auditiva de los marinos.

Resumiendo, y tomando como objetivo el de la Comisión de mejorar las condiciones laborales para hacer más atractivo el trabajo en la mar, podemos asegurar que a día de hoy el problema del ruido a bordo de los buques, problema de salud pero también de seguridad, está sin resolver y podríamos prever, si no se toman medidas concretas, que lo seguirá siendo a corto y medio plazo.

Sobre las proposiciones de medidas preventivas y/o correctoras, sobre el origen de estas medidas (Autoridades sanitarias, Autoridades legislativas, Instituto Social de la Marina, Servicios de Prevención, Construcción Naval, etcétera); sobre las medidas, paliativas, que podrían llevarse a cabo mientras tanto, sobre el ruido laboral y el ruido medioambiental a bordo de los buques; sobre las especialísimas condiciones a las que está expuesto el oído del mari-

NORMATIVA ESPAÑOLA SOBRE EL TIEMPO DE TRABAJO EN LA MAR

En España la ordenación del tiempo de trabajo en la mar está regulado por el Real Decreto 285/2002, sobre jornadas especiales de trabajo en lo relativo al trabajo en la mar. Al menos 8 artículos, o puntos de artículos, de este Real Decreto, son más que discutibles en su aportación al "propósito" del mismo: "mejorar la seguridad y la salud del trabajador del mar".

El meollo de la cuestión, el punto de arranque de la desunión, se centra en la interpretación de los artículos 4 y 5 del Convenio 180: mientras que la OIT gira en torno del artículo 4, jornada laboral de ocho horas, con un día de descanso semanal y con los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales, el Real Decreto 285/2002 gira en torno al artículo 5, el número máximo de horas de trabajo no excederá de: 14 horas al día ni 72 horas semanales.

¿Las consecuencias?:

1. Lleva, o puede llevar, a la fatiga de las tripulaciones que, como hemos expuesto, es uno de los principales factores de riesgo de accidentes en el mundo marítimo.
2. Esta discutible regulación permite, también, la reducción de las tripulaciones con la consiguiente multifuncionalidad de los trabajadores, que es otro factor de riesgo de accidentes.

Para finalizar, y respetando la lógica limitación en la extensión del presente artículo, habría más temas "tratables" con el objetivo de la Comisión de hacer más atractivo el trabajo en la mar, y relacionados con la seguridad y la salud de los trabajadores: seguridad en máquinas, en las instalaciones eléctricas y frigoríficas, en los aparatos a presión, legionela, inclusión de los sectores marítimos en el Anexo I, de Actividades Peligrosas, del RD 39/97, realidad de las evaluaciones de riesgos, análisis de la siniestralidad del sector, etcétera.

Resumiendo, son más de dos Directivas lo que la Comisión y los agentes sociales deben revisar, en materia de seguridad y salud laboral, para hacer más atractivo el trabajo en la mar.

J. L. R.

no, etcétera, habría material suficiente para dedicarle a este tema un monográfico.

JORNADA LABORAL

Este es, a mi juicio, el aspecto más importante de la calidad de vida a bordo, tanto en su vertiente de la salud como de la seguridad de los trabajadores. Hablar de jornada laboral en los buques es hablar de fatiga laboral. Y hablar de fatiga laboral es hablar de uno de los principales factores de riesgo de accidentes en el mundo laboral, es hablar del principal factor de riesgo de accidentes en el Sector del Transporte, y en especial, en el sector del Transporte Marítimo. También sobre este tema de la jornada laboral hay suficiente material para un monográfico, pero trataremos de abreviar.

Si la Comisión estima que con la Directiva 1999/63/CE, del Consejo, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar,

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales entiende el buque por centro o lugar de trabajo

suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST), está bien regulada la ordenación del tiempo de trabajo en la mar de los trabajadores de la Unión Europea, hemos de poner en su conocimiento que la realidad no se ajusta a esa estimación.

Para comenzar, el ámbito de aplicación de esta Directiva es: "el Acuerdo será aplicable a la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de navegación marítima, de propiedad pública o privada, registrados en el terri-

torio de cualquier Estado miembro y que se dediquen normalmente a operaciones marítimas comerciales". Por lo tanto, la principal flota del mundo, la de los pabellones de conveniencia, queda fuera de este ámbito.

Es lógico pensar que la Comunidad Europea no puede legislar más allá de sus fronteras, pero desde el punto de vista ético y moral, que seamos conocedores de que los dos tercios de la propiedad de esta flota pertenece a ciudadanos de países desarrollados (léase Unión Europea y EEUU) nos coloca en una posición un tanto incómoda. Los pabellones de conveniencia pueden ser una solución económica pero suponen un retroceso, con respecto a la Unión, de las condiciones de trabajo.

Con respecto al contenido de la Directiva 1999/63/CE, que, en su Considerando 4º se presenta con el ánimo de respetar el Convenio 180 de la OIT (ratificado por España en 2003), sobre horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996, hay que reconocer que recoge, de forma amplia, el espíritu del Convenio salvo en el punto 6 de la cláusula 5 al establecer lo siguiente: "Siempre que se respeten los principios generales en materia de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores (...) se pueden permitir dispensas (sobre las 14 horas diarias y las 72 horas semanales) (...) pero podrán tener en cuenta períodos de permiso más frecuentes o más largos (...) en buques que efectúen travesías de corta duración.

Lo que no aclara esta cláusula (que no existe en el Convenio) es cuáles son los principios generales en materia de protección de la salud y la seguridad que permiten jornadas laborales mayores a 14 horas diarias y/o 72 horas semanales. En todo caso parecen olvidar, armadores y sindicalistas, que la fatiga es algo que no entiende de acuerdos bilaterales, contractuales o colectivos. La fatiga es un daño, físico y psíquico, a la salud del trabajador que la sufre, que no permite que se posponga para períodos de permiso más largos. Sin entrar en más discusión y desde el punto de vista preventivo, sólo sería aceptable con reservas, la solución de permisos más frecuentes.

Julio LOURO RODRÍGUEZ
(profesor de la Universidad de A Coruña)



CN-235 PERSUADER

El CN-235 Persuader es el avión idóneo para realizar misiones de vigilancia marítima y control medioambiental de larga duración.

La solución de EADS CASA, con la integración del sistema FITS y de los sensores más modernos, permite llevar a cabo tareas de Búsqueda y Rescate así como la detección temprana de vertidos incontrolados de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas. El sistema ofrece en tiempo real información a los centros de control para la toma inmediata de decisiones y posterior coordinación de las medidas de reacción.

Con el CN-235, SASEMAR dispone de la herramienta tecnológicamente más avanzada para proteger nuestros mares y costas.

Además de SASEMAR, el CN-235 Persuader ha sido elegido, entre otros operadores, por la Guardia Costera de Estados Unidos como avión de Patrulla Marítima.



MILITARY TRANSPORT AIRCRAFT

“Hay que estar en la mar,
o renunciar al rango de gran nación”.

José María GAVALDÁ

El mar jugó un papel decisivo en la independencia americana. Llevada a cabo por los llamados libertadores, muchos de ellos eran criollos o militares españoles.

El proceso de independencia en Hispanoamérica

EL MAR DE LOS LIBERTADORES

THE SEA OF THE LIBERTADORES

Summary:

Latin American Independence is the most important and significant political movement of the 19th Century, in which the sea played a decisive role. Most of those whom History has named the “Libertadores” were creoles and Spanish military who were succoured at sea by a Britannia that ruled the waves. British support for the independence movement had been intense prior to Napoleon’s invasion of Spain. The Independence group based in London, advocated emancipation and attracted British sympathisers who wanted the right to trade with the colonies of the Spanish crown.

La independencia americana es el acontecimiento histórico más importante y trascendental del siglo XIX, en la que el mar jugó un papel decisivo. Una mayoría de los que la Historia ha bautizado como “libertadores”, muchos de ellos criollos y militares españoles, bebieron en los generosos pechos que les brindó una Gran Bretaña que ya reinaba en los mares. El apoyo de los británicos a este movimiento había comenzado con intensidad ya antes de que Napoleón invadiese España. El grupo independentista, que se encontraba en la capital británica, trabajaba en la línea emancipadora, lo que se veía con simpatía por los ingleses que lo que deseaban era el derecho a comerciar con las colonias de la Corona española.

Para unos **el mar**, junto con la flota, es el mejor baluarte para defender la nación; para otros es una herramienta que por un lado separa las tierras, a la vez que sirve de vía para unirlos, facilitando el comercio y el conocimiento de los hombres; de sus entrañas, y de las formas más diversas, extraen muchos el pan de cada día, mientras que para bastantes es el más bello y grande de los desconocidos por el que apuestan para su ocio.

Como es sabido, el mar cubre siete décimas partes de la corteza terrestre. La explotación de sus recursos, el espíritu de aventura, la guerra, la investigación o el comercio siguen siendo los **móviles que empujan al hombre al mar** en una acción de conquista que dista mucho de haberse cerrado.

“Quien posee el mar, posee el mundo entero”, decía **Walter Raleigh**, el personaje adorado por el romanticismo inglés, aunque para hacerlo se deja siempre en el olvido su historia como guerrero. Se dice de él que inventó la caballerescos costumbre de arrojar la capa sobre el barro para que no se ensuciasen los pies de la amada. En cierta ocasión la arrojó delante de la reina, y es que Raleigh estaba enamorado de Isabel I de Inglaterra. Su boda con Isabel Throckmorton, amiga de la reina, le lleva a pasar la noche de bodas en la Torre de Londres. En esa época habla con un prisionero español y le escucha con mucha atención.

Se trata de **Pedro Sarmiento de Gamboa**, soldado y cronista de la guerra contra Tupac Amaru. Y aquí comienza a dar vueltas a su cabeza una idea: recuperar el favor de Isabel. Así que moviendo todas sus influencias promete a la reina “unas Indias para su majestad, mejores que cualesquiera tenga el rey de España”.

En 1593 las expediciones financiadas por Raleigh intentan encontrar un paso al norte y tomaron posesión de las desoladas y frías costas de Terranova, fundando la colonia de Virginia que fracasó en poco tiempo. Pero aquello no eran las Indias que había prometido. Así que en febrero de 1595 decide entrar en acción él mismo. Al mando de cinco navíos, con tripulaciones veteranas y más de cien soldados escogidos, personalmente, partió desde el puerto de Plymouth en busca de la Ciudad Dorada, internándose en el Orinoco. Sus barcos, de bajo calado, siguieron la corriente principal entre vegetación tropical y bandadas de caimanes.



Simón Bolívar, el libertador por antonomasia, pronunció en sus postreros momentos: "He arado el mar".

Y como era de esperar, no llegó a ningún sitio. Para agosto de ese mismo año regresa a Inglaterra derrotado y “redu-

La independencia americana es el acontecimiento histórico más importante del siglo XIX

cido a la mendicidad”. Escribe entonces el que ha sido considerado uno de los grandes libros de viajes en habla inglesa.

Bajo el título excesivamente largo de *The Discoverie of the Large, Rich, and Beautiful Empire of Guiana, with a Relation of the Great an Golden Citie of Manoa, wich the Spaniards call El Dorado*, consigue un éxito que será traducido por toda Europa, impulsando de nuevo la **leyenda de El Dorado**.

Puede ser que el libro fuese una de las lecturas de los muchos que ambicionaron El Dorado o de los que lucharon por la independencia americana, **el acontecimiento histórico más importante y trascendental del siglo XIX**, de los que una mayoría bebieron en los generosos pechos que les brindó una Gran Bretaña que ya reinaba en los mares. El papel de apoyo de los británicos en este movimiento independentista, que había empezado con intensidad ya antes de que Napoleón invadiese España, tiene como primer y principal exponente a Francisco Miranda, al que podemos considerar el gran precursor; cuya propaganda trajo, en parte, el ataque británico a Buenos Aires.

Miranda alcanzó tierras sudamericanas en 1806 mediante una expedición que había financiado en Boston. Allí, en tierra colombiana que bautizó con el nombre del almirante para devolverle toda su gloria, izó la bandera de tres colores que habrían de componer el pabellón nacional de su país, de Colombia y Ecuador. Derrotado en esta primera intentona, volvió a Londres, tornando a América para iniciar la guerra junto a Bolívar. Cae prisionero y viene a morir en un calabozo en Cádiz.

MIRANDA, PUNTO DE REFERENCIA

El venezolano Miranda fue el punto de referencia de los americanos que llegaron a Londres, en donde conoció a **Bernardo O'Higgins**, el futuro libertador de Chile, con quien también fueron a reunirse Simón Bolívar y Andrés Bello, para dar los primeros pasos en la independencia de Venezuela.

El grupo independentista, que se encontraba en la capital británica, trabajaba en la línea emancipadora, lo que se veía con simpatía por los ingleses, que lo que deseaban era el derecho a comerciar con las colonias de la Coro-

na española, algo que habían conseguido del Gobierno de Cádiz, aunque limitado a la duración de la guerra mantenida contra Napoleón, si bien en 1810 se alcanzó un punto definitivo en las relaciones para que **Gran Bretaña comerciara directamente con el mundo hispanoamericano**. De esta manera, desde el comienzo del movimiento independentista, mediante el comercio y su flota se dejaba sentir la influencia británica en apoyo a los que la Historia ha bautizado como **libertadores, muchos de ellos criollos y militares españoles**.

EL OCÉANO DE LOS PRÓCERES

Carabobo, Chacabuco, Maipú y Ayacucho, consideradas, entre otras, las batallas decisivas para la emancipación hispanoamericana, se libraron en escenarios terrestres, no obstante tener la estrategia naval un importante papel en las operaciones militares ya que el mar era el vínculo que unía a las colonias españolas con la metrópoli, y en numerosos casos habría de condicionar el resultado de los enfrentamientos: una mirada al mapa del continente americano es más que suficiente para darse idea de lo importante que era el dominio del mar.

Y al llegar a este punto podemos preguntarnos sobre si los libertadores tuvieron claros este objetivo, tanto en su política militar como en la mercantil. **Simón Bolívar**, el libertador por antonomasia, vivió condicionado por el mar, a

Carabobo, Chacabuco, Maipú y Ayacucho, batallas decisivas para la emancipación hispanoamericana

quien tuvo presente hasta los últimos alientos de vida cuando, desengañado de sus sueños de unidad continental, pronunció en sus postreros momentos: “he arado en el mar”. Bolívar había viajado a España muy joven, y a partir de este momento son constantes sus movimientos de un lado a otro del mundo por barco. Teniendo el agua por medio en sus expediciones militares, como la de isla Margarita o la de los Cayos.

Pero en donde queda patente su conciencia marítima es en un texto escrito, en contestación a una misiva de Henry Cullen, conocido como *La Carta de Jamaica*, en la que a sus 32 años deja reflejado su **ideal sobre el futuro del continente americano**. En diversos pasajes de la misma se hace eco de temas relacionados con el mar y la posición geoestratégica de América, debiéndose destacar la referencia hecha al paso entre océanos existente en las tierras que conforman el istmo centroamericano: “Los estados del istmo de Panamá hasta Guatemala formarán quizás una asociación.

LAS CONQUISTAS MARÍTIMAS DE SAN MARTÍN

En Argentina, la revolución emancipadora tuvo un carácter colectivo y popular, contando con un prolegómeno en las luchas sostenidas por Buenos Aires, en 1806 y 1807, contra los ingleses. En su tierra nacería **José de San Martín** –el otro gran libertador– que no sólo da la independencia a su país en 1816 sino que extendió su acción emancipadora a gran parte del continente.

Al contrario que Bolívar que era un táctico brillante, San Martín era un magnífico estratega que proyectaba sus pasos de forma cuidadosa. Su relación con el mar se inicia en España, cuando de segundo teniente estuvo embarcado en los buques de la Armada, en donde comenzó a forjar su **mentalidad naval**, lo que empieza a vislumbrarse a través de sus escritos, como el que dirige a Nicolás Rodríguez Peña, en el que aparece su idea de

una expedición marítima para liberar Perú, los conceptos que le mereció la caída de Montevideo, y otros juicios so-

bre su teoría de que “no dominando el mar es inútil avanzar una línea fuera de ese territorio”.

Posteriormente comienza a ver claro que la proyectada invasión al Alto Perú estará condenada al fracaso si no se consigue llegar primero a Chile, para emprender desde allí la conquista de Lima por mar, para lo que necesitaba la colaboración de la escuadra chilena. La

gestión para la búsqueda de medios y recursos fue dura, pero su intuición naval le ayudó en el empeño, formando al final una flota con la que consiguió sus objetivos y, tras recorrer 1.500 millas en 18 días, pudo proclamar la independencia del antiguo virreinato, con lo que pudo constatar que con su escuadra era capaz de dominar el Pacífico Sur, después de haber conseguido el **dominio del mar** en Chile. San

Martín fue el creador de la escuadra peruana, hecho considerado vital para salvaguardar su independencia.



José de San Martín no sólo dio la independencia a Perú, sino que extendió su acción emancipadora a gran parte del continente. “No dominando el mar es inútil avanzar una línea fuera del territorio”, aseguraba.

Esta magnífica posición entre los dos grandes mares podrá ser con el tiempo el emporio del universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia; traerán a tan feliz región los tribu-

tos de las cuatro partes del globo. ¡Acaso sólo allí podría fijarse algún día la capital de la tierra! Como pretendió Constantino que fuese Bizancio la del antiguo hemisferio... ¡Qué bello sería que el istmo de Panamá fuese para nosotros lo que el de Corinto para los griegos!”.

Muchos de los libertadores eran criollos y militares españoles

DOMINAR EL MAR

Al morir **Bernardo O'Higgins**, cuando se aprestaba a regresar a su patria chilena, exclamó “¡Magallanes!”, como si pasase



Bernardo O'Higgins realizó "el prodigio" de la creación de la primera escuadra chilena.

revista a la geografía de un país, proyectado al Pacífico y Antártico, que hoy día tiene importantes responsabilidades en el control de las comunicaciones entre dos océanos. Realidad marítima que el padre de la patria tuvo siempre presente en su visión de estadista, adquirida en sus estancias en Inglaterra y España, y que quedó reflejada en la frase que pronunció

José San Martín comenzó a forjar su mentalidad naval en España

tras la victoria de Ayacucho: "Este triunfo y cien más serán insignificantes si no dominamos el mar". Algo que se consolidó en su colaboración con **San Martín** para conquistar Perú a través de las costas chilenas.

Sobre la conciencia marítima del libertador chileno, **Francisco Antonio Encina** comentó: "Se ha dicho que la creación de la primera escuadra chilena es uno de los mayores prodigios que ha realizado un pueblo para afianzar su independencia, pero este prodigio no lo realizó el pueblo chileno sino la voluntad de O'Higgins". Voluntad que le llevó a preocuparse de la operatividad de la nueva escuadra en sus más mínimos detalles, logrando convertir a los buques en una **poderosa fuerza naval**. La libertad de comercio internacional fue otra de las constantes de su política, así como la necesidad de explotar y facilitar la nave-

NUEVAS NACIONES Y NUEVA POLÍTICA NAVAL

Nacidas las nuevas naciones, las marinas surgidas con los movimientos independentistas hubieron de enfrentar nuevos problemas, aparecidos por el afán de reconquista de la antigua metrópoli; las apetencias de las grandes potencias navales de la época; o las cuestiones de límites mal definidos al desmembrarse los antiguos virreinos, son algunas, entre otras muchas, de las amenazas a las que hubieron de hacer frente. Para lo que tuvieron que llevar adelante un **proceso de consolidación distinto**, según las constantes históricas por las que pasó cada nuevo Estado.

La independencia americana fue el resultado de un movimiento en el que, a pesar de la creencia generalizada, los españoles experimentaron una evolución de americanización en la que el conquistador fue conquistado por su

propia conquista. En efecto, la influencia ambiental que el nuevo continente ejerció sobre los españoles que a él llegaron, determinó la **temprana separación entre el Viejo y el Nuevo Mundo**, lo que aumentó, progresivamente, en virtud del intenso mestizaje que allí se produjo.

Así tenemos que, por lógica, aparece un modo o tipo de hombre que se siente distinto al europeo y al español, y que se considera apto para dirigir él mismo su propia política en todos los aspectos. Y, entre éstos, destacan los libertadores en cuyas cabezas bullen pensamientos sobre la economía y la política de las nuevas naciones, así como les brotan también ideas, a la vez que emprenden acciones relativas al **mar** y a la **política naval**, alrededor de las que en este trabajo hemos echado una limitada ojeada.

gación por las aguas interiores y el desarrollo de la pesca, todo ello germen de la actual **proyección ascendente de los intereses marítimos chilenos**.

José Gervasio Artigas, artífice de la independencia uruguaya, tuvo una **clara visión acerca de los asuntos marítimos**, lo que queda de manifiesto en las siguientes seis medidas por él impulsadas: defensa de la autonomía de los puertos provinciales, creación de una marina mercante fluvial, organización de una escuadrilla fluvial, cuyo principal objetivo fue combatir Buenos Aires; el establecimiento de la guerra de corso para enfrentar a portugueses y españoles; la apertura de los ríos interiores al comercio y la navegación internacionales, así como la promulgación del Reglamento Aduanero.

Antonio José de Sucre, al poco tiempo de la fundación en 1825 de la República de Bolivia, creó el Ministerio de Guerra y Marina, consagrándose ese mismo año, en la primera Constitución Política del Estado, la organización de una fuerza armada compuesta de ejército y escuadra. Objetivos que se consolidaron, durante la Confederación, por **Andrés de Santa Cruz** al adquirirse varios barcos con fondos bolivianos.

México tuvo un proceso independentista prolongado y complejo, en el que las vías marítimas preocuparon a los jefes insurgentes. **José María Morelos** expidió el 14 de julio de 1815 un decreto por el que se autorizaban las patentes a todos aquellos ciudadanos nacionales o extranjeros que decidieran **apoyar la independencia, atacando al comercio marítimo español**. Aprobándose en la misma fecha, mediante otra

Simón Bolívar vivió condicionado por el mar

disposición de idéntico rango, la creación de las banderas nacionales de guerra, parlamentaria y de comercio. Previamente, Morelos había ordenado al **general Guadalupe Victoria** apoderarse de un lugar de la costa donde establecer y consolidar un puerto en el que recibir armas y pertrechos adquiridos en los Estados Unidos.

Manuel MAESTRO
(Presidente de la Fundación
Letras del Mar.
Web: www.letrasdelmar.com).

Presentación del libro de Manuel Maestro sobre la cultura marítima

EL MAR EN BANDEJA DE PLATA

Autor: Manuel Maestro • Editoriales: Fundación de las Letras del Mar (www.letrasdelmar.com) y Editorial Noray (www.noray.es)
Páginas: 319 • Precio: 23 euros.

La intención de Manuel Maestro con esta obra no es otra que poner *El mar en bandeja de plata* a aquellos que en la distancia lo añoran, acercándoselo a través de las distintas herramientas que dispone la cultura marítima: la literatura escrita para nuestra instrucción o entretenimiento; la música, que con sus notas evoca las olas del lejano mar; la pintura, que con sus trazos refleja las aguas del piélago y su contorno; o la prodigiosa combinación de las anteriores que se amalgaman en el cine, sin olvidar el modelismo y coleccionismo de los más variados objetos marineros, de los que los museos navales y marítimos se han convertido en templos mayores.

Hecho en la primera parte del libro un repaso general a la cultura del mar, en la segunda se muestra al lector un variado mosaico de casos puntuales en los que el océano, en mayúsculas o minúsculas, nos atrae y acerca por medio de un autor que maneja con maestría la literatura o el arte, cual es el caso de escritores y poetas como Cervantes, Lope de Vega, Pío Baroja, Rubén Darío, Rafael Alberti, Joseph Conrad o Julio Verne, o mediante el retrato de algo tan nuestro como el Mediterráneo, realizado al alimón entre un maestro de la pintura, Sorolla, y un novelista de la talla de Blasco Ibáñez. Sin olvidar a héroes del tebeo y el cómic como el Capitán Trueno y Tintín.

La obra también trae a colación grandes gestas de nuestra historia naval, como la de Colón, figura a la que se acerca al lector por medio de los vestigios de su persona y descubrimiento heredados de la literatura, bellas artes y arqueología; o el combate de Trafalgar, analizado mediante la lectura de la prensa publicada durante los días en los que transcurrió la gran batalla. Completan esta parte: un capítulo dedicado a los orígenes de la *Salve Marinera*, y otro en el que se recuerda la génesis y desarrollo del film *Botón de ancla*.



Acto de presentación del libro *El mar en bandeja de plata*. De izquierda a derecha: su autor, Manuel Maestro; el director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez; el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza; el director de la Academia del Mar, Felipe Segovia; el presidente del Ateneo, José Luis Abellán, y el vicepresidente de la Fundación Letras del Mar, Mariano Juan Ferragut.

Manuel Maestro ha llevado a cabo una selección representativa de hitos y personajes que han contribuido al fomento de la cultura marítima, en la que no pueden estar los muchos que son, pero sí que son todos los que están. Se pone punto final al libro con una adenda titulada *Madrid marinero*, donde queda

plasmada la huella marinera existente en una ciudad tan alejada del mar como es la capital de España.

La presentación del libro, a la que asistieron numerosas autoridades marítimas civiles y militares, así como personalidades del mundo de la cultura, tuvo lugar durante un acto celebrado en la sede de la Real Academia de la Mar, y corrió a cargo del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, Sebastián Zaragoza; del director general de la Marina Mercante, Felipe Martínez, y del presidente del Ateneo, José Luis Abellán –los tres en su calidad de Custodios de las Letras del Mar–, a los que acompañaban en la presidencia, en unión del autor, el director de la Academia de la Mar, Felipe Segovia, que dio la bienvenida a los asistentes a la sede académica, y el vicepresidente de la Fundación Letras del Mar, que presentó el acto, Mariano Juan Ferragut.

Todos los participantes tuvieron palabras de felicitación para el autor y su obra, a la vez que resaltaron la importancia que tienen todas las manifestaciones literarias y artísticas para acercar al ciudadano a la realidad del mar, y las actividades que se desarrollan en el mismo y su entorno.



La ilustración de cubierta del libro *El mar en bandeja de plata* es de Javier Barcaiztegui.



SALVAMOS A LAS PERSONAS DEL MAR, PROTEGEMOS LA MAR.

En 2004: 14.000 personas atendidas • 175 actuaciones en defensa del medio ambiente marino • Seguimiento de 300.000 buques.

• 1.000 personas trabajando las 24 horas, 365 días • 21 Centros de Coordinación de emergencias • 13 buques • 45 embarcaciones de intervención rápida • 6 helicópteros.

Nuevos medios a incorporar: 4 buques polivalentes • 3 aviones • 3 helicópteros • 5 bases de lucha contra la contaminación • 12 embarcaciones de intervención rápida.

CANAL 16 de VHF/2.182 KHz onda media

900 202 202

Atención 24 hs.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTIL



Administración Marítima

Único en España

El Puerto de Sevilla es el único puerto interior comercial de España, incorporado a la red europea de canales de navegación (E.60.02), ubicado en el corazón de una región urbana de más de 1,5 millones de habitantes, potenciado por las conexiones de alta capacidad a todas las redes de transporte terrestre de interés general (autovías y ferrocarril), que lo han convertido en un recinto especialmente apto para la implantación de servicios logísticos ligados a la industria y a la distribución comercial y en la plataforma logística del sur de España.



Further on.



Tenemos la solución a sus necesidades.

AgustaWestland, líder global en la construcción y diseño de helicópteros, le ofrece la gama más completa de soluciones, especialmente diseñadas para adaptarse al máximo a las exigencias de su trabajo. Para vuelos de empresa, rápidos y precisos. Para transportar pasajeros a plataformas petrolíferas u otros lugares de difícil acceso. O para las exigencias de hoy y mañana de las fuerzas armadas, la policía, los servicios de asistencia en carretera, mar o montaña; los equipos de rescate, medicina de urgencia, bomberos... Para todos, AgustaWestland tiene siempre la respuesta idónea y personalizada a fin de hacer más fácil y eficaz su trabajo.



AgustaWestland le ofrece soluciones personalizadas.

agustawestland.com

 **FINMECCANICA**

 **AgustaWestland**