

ZIG ZAG



Por
Jaime Pinedo

jaimepinedo@grupodiario.com

Lo que el ojo no ve

No era la primera vez ni seguramente será la última. Ahora que los teléfonos móviles, ubicuos y delatores, todo lo graban, quedan al menos sus testimonios. Lo que el ojo no ve, el móvil lo capta. Allí donde hay un espectador armado con un smartphone hay un documento visual para alimentar las redes sociales. Vídeos virales.

Recordarán, por tanto, el accidente ocurrido el pasado 31 de octubre en el Puerto de Barcelona cuando un ferry chocó con una grúa pórtico en el Puerto de Barcelona y provocó que ésta se incendiara, sin causar daños personales. También en el mismo enclave, pero en enero, otro ferry de la misma compañía chocaba levemente contra un crucero atracado. Afortunadamente, también sin daños personales. Y también entonces había un teléfono móvil para documentar el hecho.

El caso es que cuando hablamos de minimizar riesgos en el sector marítimo, normalmente pensamos que esos riesgos se producen en alta mar, por condiciones climatológicas violentas y otras fuerzas de la naturaleza. Pero lo cierto es que la mayoría de los riesgos para los buques están mucho más cerca, concretamente en los puertos.

Así lo refleja la compañía aseguradora West of England, en un informe en el que alerta del aumento de incidentes en las maniobras en puerto. Estos incidentes con objetos fijos y/o flotantes (FOF) no son un fenómeno nuevo, pero se han disparado en los últimos años, en cuanto al valor de los daños causados, a menudo provocando graves averías.

En los últimos tiempos la aseguradora ha detectado cuantiosas reclamaciones por FOF mientras los buques están en los puertos o en ríos, bajo practicaaje. Se trata de colisiones bien de buques en marcha contra otros atracados; de buques acercándose para realizar un atraque haciendo colisión con embarcaderos, pasarelas, duques de alba, y causando importantes daños a dichas estructuras; o buques chocando con grúas pórtico para contenedores, como es el caso ocurrido recientemente en el Puerto de Barcelona. Con frecuencia, este tipo de accidentes causa un

Si bien los accidentes y colisiones en puerto suelen tener como origen un error humano, estos déficits de atención o de comunicación efectiva entre los profesionales pueden minimizarse con sistemas de ayuda al atraque de última generación

serio daño a terceras embarcaciones o deja alguna estructura fuera de servicio, lo que supone enormes costos y pérdidas, incluyendo demandas hacia el buque causante y sus consecuentes trámites.

Tras examinar las circunstancias que rodean a este tipo de incidentes, la aseguradora concluye que el error que más se repite es la falta de coordinación entre el puente de mando y el práctico. El práctico conoce las particularidades de un puerto determinado y ofrece instrucciones para facilitar la entrada o salida del buque. La responsabilidad de aceptar o no esta información es siempre del capitán, por lo que ambas figuras deben tener un intercambio de información previo que garantice la seguridad de la maniobra.

Analizando los audios de Registradores de Datos de la Travesía (RDT), las "cajas negras" de los barcos, West of England ve claro que esta interacción suele ser muy limitada. Y que resulta habitual que se dé al práctico libertad total para pilotar el barco, mientras el capitán queda en un segundo plano, incluso dejando de monitorizar las decisiones del asesor.

Si bien los accidentes y colisiones en puerto suelen tener como origen un error humano, estos déficits de atención o de comunicación efectiva entre los profesionales pueden minimizarse con sistemas de ayuda al atraque de última generación. Este tipo de soluciones tecnológicas ofrecen lecturas de posicionamiento mucho más precisas, que complementan al ojo humano en la tarea de guiar una embarcación dentro de una terminal. Lo que el ojo no ve, la tecnología lo remedia. Siempre al rescate.

LUCES ROJAS



Por
Loli Dolz

lolidolz@grupodiario.com

@LoliDolz

La pesadilla del CAU

¿No les pasa que cuando sale en la conversación el nuevo Código Aduanero de la Unión (CAU) una nube negra se posa sobre sus cabezas? Supuestamente el CAU iba a solventar la vida de los agentes y representantes aduaneros, iba a agilizar los trámites y mejorar las garantías pero desde que comenzó su implantación seguimos en eso, en su implantación. Fue el 1 de mayo de 2016 - sí, 2016- cuando entró en vigor el CAU y las normas complementarias que regulan los diversos procedimientos aduaneros; y, hoy, seguimos peleando con su aplicación y con las diferencias interpretativas entre países que está provocando su implementación.

¿Alguien pensaba que el CAU se implantaría de manera sencilla, armonizada e igualitaria en todos los países de la UE? ¿Sí? Pues de eso nada. Pudiendo hacer las cosas enrevesadas para qué hacerlas de otro modo. La normativa aduanera está abierta a la interpretación, como todas las normas, así que cada estado está decidiendo aspectos, como las garantías, según su propio interés. Así tenemos unos países proclives al sancionario y otros que simplemente regañan al susodicho y poco más. Y ¡joj! que además también se puede hablar de que se siguen criterios diferentes en las aduanas españolas. Estupendísimo. Si no somos capaces de armonizar la norma a nivel estatal ¿cómo lo haremos a nivel europeo?

Ahora se suman al lío máximo que es el CAU las terminales portuarias. ¡Bienvenidas! ¿Que por qué? Pues es que, aunque en los últimos años la cosa ha estado centrada en la representación aduanera, las nuevas responsabilidades y servicios que marca el CAU afectan también a las terminales portuarias. Entre otras exigencias: las terminales deben estar acreditadas como Almacén de Depósito Temporal (ADT); son responsables, a efectos aduaneros y tributarios, de autorizar la salida de cualquier mercancía de sus instalaciones por lo que tienen que garantizar el cumplimiento de las formalidades aduaneras de la mercancía; y deben reportar, registrar y gestionar directamente con la autoridad aduanera cualquier incidente de seguridad o irregu-

¿Alguien pensaba que el CAU se implantaría de manera sencilla, armonizada e igualitaria en todos los países de la UE? ¿Sí? Pues de eso nada. Pudiendo hacer las cosas enrevesadas para qué hacerlas de otro modo

laridad como superar el tiempo de estancia de los contenedores no comunitarios. Por eso, porque no es poca cosa, la Asociación de Empresas Estibadoras (ANESCO) confirmó ayer que ya ha solicitado una reunión con los responsables de la Subdirección General de Gestión Aduanera de la Agencia Tributaria para seguir avanzando en la definición de la implantación del CAU en las terminales portuarias porque el plazo se acaba. El periodo transitorio de adaptación del CAU finalizará el próximo 1 de mayo de 2019, ¿qué pasará entonces con las terminales portuarias que no estén acreditadas como ADT o no hayan superado las revisiones?

Y, por si fuera poco, ahora se suma otro nuevo problema a resolver: la Ley de Medidas de Prevención y Lucha Contra el Fraude Fiscal (actualmente en periodo de alegaciones -anteproyecto-). El Consejo General de Agentes de Aduanas y FETEIA-OLTRA se han unido para que la voz se escuche bien allá donde sea preciso, pero no sé yo si la "escucha activa" existe en la Administración central o en Europa cuando lo que se atisba a ver en la nueva norma confirma un interés y afán recaudatorio de la Administración, en claro detrimento de los derechos y garantías de los obligados tributarios y aduaneros. Esto lo dicen los agentes y representantes aduaneros y, no sé ustedes, pero viendo su experiencia y la contundencia de sus afirmaciones, hago mías sus reivindicaciones. ¿Por qué las garantías siempre las tienen que poner los mismos? ¿Qué pasará con el Brexit? ¿Para cuándo la mejora en los horarios de los servicios de inspección en el PIF? La Ventanilla Única Aduanera ¿nos la creemos y la activamos o qué?



El "Nieuw Statendam" escaló el sábado en el Puerto de Málaga.

El "Nieuw Statendam", en Málaga

El "Nieuw Statendam", nueva adquisición de la compañía Holland America Line, ha incluido el Puerto de Málaga en su viaje inaugural de 14 días, el cual comenzó en Civitavecchia (Roma) el pasado 5 de diciembre y finalizará en Fort Lauderdale (Florida), que será su puerto base en la temporada de invierno. El buque, que cuenta con 297,2 metros de eslora y una capacidad máxima para albergar a 2.660 pasajeros, es el segundo de la clase Pinnacle de la compañía. Con motivo de esta primera escala el pasado sábado, representantes de la Autoridad Portuaria, el Área de Turismo del Ayuntamiento de la capital, la sociedad Cruceros Málaga y la compañía consignataria Cabeza Marítima celebraron el tradicional intercambio de placas conmemorativas con el capitán del buque en una recepción a bordo del mismo. Ésta es la última de las siete escalas que la compañía Holland America Line ha efectuado durante el presente ejercicio en el Puerto de Málaga.