

JAIME RODRIGO: “EL SALVAMENTO MARÍTIMO ESPAÑOL NECESITA IMPLANTAR EL SISTEMA BRITÁNICO DEL SOSREP”



NAUCHERGLOBAL, JUAN ZAMORA 09/03/2014

Jaime Rodrigo de Larrucea es una institución en el mundo marítimo de Barcelona, es decir de Cataluña. Preside desde hace años la sección de Derecho Marítimo del Colegio de Abogados de la capital catalana, de modo que también en el severo mundo del Derecho pocos de sus inquilinos no conocen, o han oído hablar, o han leído alguno de sus textos. Con treinta años de docencia en la Escuela de Náutica, ahora Facultad, es posible encontrar alumnos de Jaime Rodrigo en cualquier organismo de la Administración pública y en cualquier empresa, corporación o despacho relacionado con el transporte marítimo y con la actividad portuaria.

Y sin embargo, él se define como un fontanero jurídico. “Yo soy un modesto fontanero dedicado a resolver los problemas legales de las personas, consciente de que la Justicia, esa abstracción, está muy lejos de mi actividad diaria como abogado. Jurista es el maestro Ruiz Soroa”.

Notorios personajes que en su día transitaban por sus clases hablan de un profesor claro y sencillo, apasionado por el Derecho, atento a cualquier problema, de paciencia inagotable que considera que “explicar Derecho Marítimo es una maravilla”. Todos recuerdan al profesor Jaime Rodrigo con la punta de añoranza que dejan los buenos tiempos pasados y muchos de ellos siguen recurriendo a él cuando un contrato se tuerce o una mercancía no llega a puerto en condiciones o ha surgido un problema laboral o societario. La bonhomía del profesor, patente en su sonrisa profunda, similar a la que exhibía Orson Welles en la madurez de su talento, escucha, atiende y gestiona con los oportunos instrumentos legales la cuestión que le plantean.

Hablamos mientras tomamos una cerveza en una cómoda cafetería próxima a la redacción de NAUCHERglobal, viendo la playa de la Barceloneta y un mar plácido y azul.

P. Se ha iniciado en el Congreso de los Diputados la discusión del proyecto de Ley de Navegación Marítima (LGNM).

R. Es un proyecto de ley con grandes aspectos positivos: modernización y armonización del derecho marítimo español, integración del contrato de seguro marítimo, el tratamiento de la limitación de responsabilidad, jurisdicción, patrimonio marítimo flotante, etc. Y algunas desventajas: el complicado sistema de fuentes, la compatibilidad con la legislación portuaria, etc. A título personal y siendo beligerante me gustaría que la futura ley recogiese el “trato justo a la gente de mar”, que ya está en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, MLC 2006, y en el Código de Investigación de Siniestros de 2009, pero quedaría mucho más explícito si figurara claramente en la ley. Noruega así lo ha hecho. La reciente sentencia del Prestige ha mostrado los serios inconvenientes de la vía penal para eludir responsabilidades o forzar la responsabilidad civil. No sólo es un acto de justicia, sino de pragmatismo. La presunción de inocencia también es para

los marinos. N cualquier caso, aún asumiendo la posición más crítica y negativa, el proyecto mejorará la situación actual, con un Código de Comercio del siglo XIX y sin conexión con la realidad.

P. ¿Por qué se sacó del proyecto de 2005 el tema del salvamento?

R. Creo que los sucesivos parcheos de la Ley de Puertos y de Marina Mercante (LPEMM) y cuestiones de oportunidad legislativa y de ordenación administrativa lo excluyeron.

P. ¿Sería conveniente que la ley contemplara el salvamento y la seguridad marítima?

R. Por supuesto sería deseable un solo cuerpo legal que cubriese todos los aspectos de la navegación marítima, pero a estas alturas resulta complicado. La promulgación del texto refundido de la LPEMM y otra legislación especial hacen difícil esa perspectiva.

P. Podría aprovecharse esta ley para instituir, por ejemplo, el modelo SOSREP.

R. La implantación de una autoridad marítima capaz, independiente y de carácter permanente, es un objetivo irrenunciable para nuestro país que es un estado ribereño con un importante litoral y con un histórico bochornoso de siniestro marítimos graves. Conviene desde ya marcar una frontera clara entre el espacio técnico y el político. El modelo de referencia claramente es el SOSREP británico, al que han seguido los demás modelos europeos, por ejemplo el Centro de Emergencias Marítimas de Alemania. El modelo SOSREP destaca por una visión global de la emergencia marítima: búsqueda y rescate, salvamento, respuesta en la mar y respuesta en tierra. Y consigue la integración/coordiación de los medios de respuesta para cada secuencia de la respuesta y la diligencia en la toma de decisiones. Es decir, un mando técnico único, tres criterios de activación, gestión circular retroalimentada y sin inferencia política durante las operaciones. El SOSREP británico lo integran sólo 11 personas, 2 directivos y 9 empleados. El modelo español (Sistema Nacional de Respuesta, SNR 2012), se caracteriza por la visión parcial de la emergencia marítima, tan sólo limpieza del mar y/o de la costa, y no contempla necesidad alguna de colaboración operativa durante las previsible fases de la emergencia; su estructura de mando "único" nace condicionada en su operatividad y diligencia: mando político, 23 asesores, 13 criterios de activación, y gestión jerarquizada políticamente sin retroalimentación alguna. Por otra parte, ¿puede ser el director general de Marina Mercante la autoridad marítima "independiente" dadas sus múltiples encomiendas legales (presidente de Sasemar, secretario del CNS, miembro nato del CESM y jefe de la DGMM), más allá de su nombramiento político? Estoy convencido que a medio plazo tendremos un esquema similar al SOSREP. Da pena que se necesiten grandes siniestros para que las cosas avancen. El SNR no va a ninguna parte frente a un gran siniestro marítimo, y lo sorprendente de la cuestión es que ¡eso lo sabemos todos!

P. ¿Por qué las escuelas y facultades de náutica han decidido no formar marinos sino administradores logísticos?

R. La evidente desproporción entre los graduados que se presentan a los títulos profesionales, que en Barcelona, la facultad de náutica con más alumnos de España, nunca llegan al 3 %, han llevado a la convicción de proporcionar una mayor versatilidad a los estudios de náutica. Esta opción puede ser loable si se consigue un equilibrio correcto. Otro factor colateral, en relación al profesorado, es la escasa compatibilidad entre la carrera académica (estancias en el extranjero, publicaciones indexadas, etc.), y la profesión de marino. En la actualidad existe una escasez angustiosa de profesionales del mar en todas las escuelas de náutica, y no sólo me refiero a marinos, sino también a ingenieros navales, abogados maritimistas, etc. Los decanos y directores de departamento se enfrentan a auténticos *sudokus* para formar equipos docentes, todo ello en un contexto de grave crisis económica.

P. Estamos contemplando cambios considerables en las titulaciones de recreo.

R. La labor del director general, Rafael Rodríguez Valero, de simplificación y flexibilidad en el tema es sumamente positiva y creo que se orienta en la dirección correcta.

P. ¿Habrá que seguir ampliando las competencias de los títulos de recreo?

R. El marco actual, si se profundiza en su simplificación, en línea con los países europeos de nuestro entorno, puede ser suficiente.

P. La regulación actual de los títulos marítimos profesionales...

R. El nuevo RD de 7 de febrero, recoge las enmiendas de Manila 2010 al Convenio de Formación y Guardia de la gente de mar y salva la desconexión que existía con las prescripciones del convenio de gestión de la seguridad. En principio la formulación teórica es correcta. Soy mucho más crítico con la conexión de los nuevos títulos académicos (másters, etc.) y profesionales, donde falta una visión de conjunto armónica y realista. El modelo de referencia, en mi opinión, es Noruega, tanto en formación académica como en los títulos profesionales.

P. ¿Situación y estado de las enseñanzas náuticas?

R. Parte de los problemas ya los he comentado al hablar sobre la formación que damos en las facultades de náutica. La realidad es sumamente triste: penuria económica, desorientación, escasa o nula conexión con la industria y la actividad marítima, etc. Se salva por la enorme vocación y entrega de una parte importante del profesorado. Un simple ejemplo, después de treinta años en la UPC no dispongo de ordenador; conseguir tiza o papel para exámenes se convierte en un "duelo al sol" con el bedel de turno, etc. etc. Frente a esta situación, y para no ser enteramente pesimista, el alumno vía becas Erasmus, dispone de muchas puertas abiertas, y de hecho tenemos bastantes alumnos en Amberes, Polonia, Leningrado, Southampton, Glasgow, etc. Es una posibilidad que antiguamente no existía y que permite un diseño curricular sumamente competitivo. España, tristemente, a corto plazo, no es país para jóvenes. Por el contrario tenemos brillantes profesionales salidos de la Facultad de Náutica de Barcelona en Londres, Abu Dabi, Oslo, USA, etc.

P. ¿La Administración Marítima?

R. Hablamos de una administración joven, instaurada en su actual formulación por la LPEMM de 1992, creación de un personaje visionario y rompedor, Rafael Lobeto, que ha sufrido diferentes vaivenes al hilo de los diferentes gestores que ha tenido la casa y la no siempre fácil cohabitación con cuerpos e instituciones centenarias del Estado. Creo que tiene o ha tenido grandes profesionales, tanto en su sede central (por ejemplo Felipe Martínez, Luis Miguel Guez, Carlos Miranda, etc.), como en las capitanías marítimas: José Escalas y Rafael Pastor, por citar dos de los más destacados. Desde la perspectiva de seguridad marítima, claramente el modelo de referencia debe ser el británico MCA: bueno, bonito, barato y de eficacia contrastada. Yo echo en falta un mayor discurso de política marítima: definición de objetivos (país naviero versus país cargador; tripulaciones, etc.), plan de choque de la industria marítima (tax lease, TT, etc.). Soy consciente del problema de dispersión de competencias, un problema endémico en nuestra Administración, pero creo que el director general de marina mercante debería ser un agente "provocador" de la política marítima o por lo menos intentarlo.

P. ¿Y Sasemar?

R. La labor de SASEMAR es indudablemente muy positiva, otra cosa es un juicio de eficiencia sobre la misma y los medios empleados, en este sentido pienso que se podía hacer un mayor esfuerzo organizativo y de racionalización. Que yo sepa y a riesgo de equivocarme no existe una auditoría de gestión sobre la misma. Sería deseable concentrar los esfuerzos en los puntos críticos. Por ejemplo, creo que ninguno de los remolcadores en el estrecho y en la costa de la muerte llega a una tracción de más de 60 toneladas de tiro, cuando lo óptimo sería de 80 para arriba. Sasemar debería incidir en aquellos espacios con insuficiente presencia privada. En el resto del litoral, la acción de Sasemar debería apoyarse en empresas privadas con las garantías contractuales necesarias para el servicio público. En ambos casos y en beneficio de todos, con auditorías independientes tanto a nivel económico como operativo.

P. ¿Qué opinión le merecen las alianzas económicas internacionales, en concreto la alianza P-3, entre Maerks, CGA-CGM y MSC?

R. La estabilización de los fletes e incluso su descenso, han planteado a las navieras, especialmente en el tráfico de contenedores, un control sobre los gastos portuarios, lo que obviamente resulta legítimo. Obviamente todo ello debe hacerse con un exquisito respeto a la libertad de competencia y con sujeción al derecho comunitario. El peligro de abuso de posición dominante es muy evidente y las autoridades comunitarias y nacionales deben estar especialmente vigilantes.

Antes de despedirnos, Jaime Rodrigo trastea en su móvil y me enseña una sms de su hijo Ignacio, informandole que ha obtenido una buena calificación para la selectividad. “Sigo dedicándome a mi profesión con el entusiasmo del primer día, pero reconozco que mis mayores preocupaciones son ahora mis hijos y mi familia”. Le miro expectante y añade: “Debe ser cosa de los años, supongo”. O de la sabiduría, supongo yo.