anave.es

Publicación Mensual del Sector Naviero y Marítimo // Febrero 2015 // Nº 555

Baleària y Renfe ofrecerán billetes combinados para favorecer la intermodalidad

Descuento del 50% en el segundo medio al enlazar barco y tren o viceversa

4
Mercado
Flojas previsiones de crecimiento para el transporte marítimo

10
Puertos
APM Algeciras bate el récord de TEUs embarcados en un buque

14
Empresas
Carus consigue el contrato de las autopistas de mar de Alaska

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Formación marina de su confianza

Especialistas en soluciones de formación a tu medida. Nos adaptamos a las necesidades de tu organización y nos ajustamos a tu agenda y localización.

El Rol de las Sociedades de Clasificación
Auditor Interno ISM
LNG as Fuel
Ballast Water Management Awareness
Aprobación de Procesos de Soldadura
Classification Requirements for Megayachts

¿Quieres apuntarte a alguno de estos cursos?
¿Prefieres que lo adaptemos a tu organización?

Visita www.lr.org/training para consultar nuestra oferta completa de cursos

Lloyd's Register Marine

Working together for a safer world

Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates.
Copyright © Lloyd's Register Group Limited 2014. A member of the Lloyd's Register group.

¿Por qué apoyar el crecimiento de la flota del REC?

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Se cumplen ahora 10 años de la entrada en vigor de una modificación del Reglamento de la Ley de Extranjería que abolió el trámite simplificado que hasta entonces tenía el enrole de los marinos no nacionales de la UE en los buques del Registro Especial de Canarias (REC).

Como consecuencia, en una primera instancia, prácticamente se bloqueó la posibilidad de enrolar marinos no comunitarios en los buques del REC. Más tarde, sobre la base de un acuerdo entre los sindicatos UGT y CCOO con ANAVE, el Gobierno instrumentó un procedimiento especial que hizo posible enrolar marinos extranjeros, pero condicionado a la presencia de las profesiones marítimas en el llamado Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, que está sujeto a una revisión trimestral por una comisión tripartita entre Gobierno, CEOE y los sindicatos. El resultado es que el enrole de extranjeros es posible, pero complicado administrativamente y, sobre todo, sujeto a una gran inseguridad jurídica.

Hasta ese momento, el registro español venía creciendo a tasas superiores al 10% anual y esta rigidez laboral tuvo como resultado que el tonelaje de la flota mercante española primero se estancase y en los dos últimos años (2013 y 2014) haya descendido notablemente. A estos problemas laborales se unen otros de índole técnico/administrativa, que complican las inspecciones de los buques de pabellón español. Todo ello justifica que, en el mismo periodo de 10 años, la flota controlada por armadores españoles abanderada en otros registros europeos, sobre todo Malta y Madeira, se ha multiplicado por más de 2,5.

A pesar de que las cifras son tan evidentes a nuestros ojos, desde ANAVE no hemos sido capaces de convencer a los gobiernos que se han sucedido en estos 10 años, cualquiera que haya sido su color político. Con frecuencia se nos ha pedido que justifiquemos por qué es conveniente para España que exista una flota mercante de pabellón español.

Debería servir como argumento suficiente que la gran mayoría de los Estados marítimos europeos y la propia Comisión Europea, lo consideran un factor estratégico de su política marítima (hasta el punto de que la Comisión permite aplicar ayudas de Estado con ese fin). Pero la verdad es que hoy día, para los armadores españoles, si el pabellón español no es competitivo en costes o es demasiado complejo en aspectos administrativos, siempre existe el recurso a otros registros europeos o incluso internacionales, según sus tráficos.

En el fondo, el principal argumento es que una mayor flota mercante de pabellón español facilitaría la existencia de más marinos españoles con experiencia de navegación. Y, aunque parezca paradójico, la posibilidad de enrolar ciertos porcentajes de marinos extranjeros es imprescindible para que el REC sea competitivo y pueda dar también más empleo a marinos españoles.

Todos sabemos que España los necesita para empleos en tierra de las navieras y para otras industrias marítimas (astilleros, sociedades de clasificación, comisarios de averías, ...) pero sobre todo para la propia Administración (como inspectores en las capitanías marítimas, tripulantes para SASEMAR, profesores de las escuelas de náutica, etc.).

Por tanto, la Administración debería estar tanto o más interesada que ANAVE y que las empresas navieras en promover el crecimiento de la flota inscrita en el REC, al menos para, de este modo, facilitar la existencia de los marinos españoles experimentados que necesita.

índice

Editorial
¿Por qué apoyar el crecimiento de la flota del REC? 3

Noticias Marítimas
Situación del mercado 4
Nacional 7
Internacional 120

Boletín informativo de Anave nº 555 febrero 2015

Actividades
22 ANAVE
23 Agenda del mes

Tribuna Profesional
18 Novedades en materia de Seguridad y Medio Ambiente

Cuaderno Profesional Marítimo
PÁGINAS CENTRALES
Código ISPS: una década de protección marítima (1ª Parte)

Flojas previsiones de crecimiento del transporte marítimo mundial, pese a la bajada del petróleo

El descenso de la demanda de materias primas, debido principalmente a la desaceleración China, provoca una revisión a la baja de las previsiones del FMI en su informe cuatrimestral

La bajada del precio del petróleo en un 55% desde septiembre de 2014 no ha sido suficiente para mejorar las expectativas de crecimiento mundial. Según el último informe trimestral del Fondo Monetario Internacional (FMI) sobre Perspectivas de la Economía Mundial para los próximos años, el crecimiento de la economía mundial será del 3,5% este año y del 3,7% en 2016, lo que supone una revisión a la baja del 0,3% sobre los datos de octubre de 2014.

Entre las economías avanzadas, solo España y EE.UU. mejoran sus previsiones de crecimiento para este año, con un 2,0% y un 3,6% respectivamente. No deja de sorprender la previsión para España en 2016, que, según el informe, crecerá un 1,8%, menos que en 2015, a diferencia del resto de países tanto de economías avanzadas como emergentes, para las que se vaticinan cifras mayores para 2016 que para este año.

Este informe revisa a la baja las previsiones de octubre para 2015, tanto para los demás países desarrollados como para los emergentes que crecerán en 2015 solo un 4,6% (-0,6% respecto a la última previsión). La desaceleración del crecimiento en estos mercados está provocada, según el FMI, por la desaceleración de la economía de China y la complicada situación, tanto económica como geopolítica, de Rusia. Pero también porque la menor demanda de China tira a la baja de los precios de materias primas y, por tanto, de las previsiones de crecimiento de los países exportadores de las mismas.

Según Olivier Blanchard, Director del Departamento de Estudios del FMI, el descenso de los precios es *"positivo para los importadores de petróleo y negativo para los exportadores. Positivo para los importadores de materias primas y negativo para los exportadores"*.

Aunquen los fletes de petroleros han aumentado, los de carga seca se han derrumbado a unos niveles bajísimos por la reducción de las exportaciones

Trasladando estos datos al transporte marítimo, la caída de precios de los combustibles ha abaratado los costes operativos de las navieras. También ha aumentado en alguna medida los fletes de los petroleros pero, debido a la reducción de las exportaciones de materias primas, los de carga seca se han derrumbado a los bajísimos niveles actuales, y allí es previsible que sigan al menos un año más si se cumplen las exiguas previsiones de crecimiento para China.

Sobre el mismo informe, Peter Sand analista jefe de BIMCO, ha dicho: *"Aunque el ajuste a la baja era esperado, no por ello va a hacer menos daño. El sector naviero internacional necesita mucho más apoyo por el lado de la demanda para mejorar gradualmente la situación actual, en la que hay demasiados buques optando por demasiado pocas cargas. Estas previsiones no son las que necesitábamos, sin embargo, no debemos rehuir el hecho de que el excedente de oferta de buques es principalmente un obstáculo interno con el que tenemos que hacer frente. Entre los elementos que nos pueden permitir mejorar el equilibrio están: la navegación a velocidad reducida, el reciclaje de los buques comercialmente obsoletos y el uso inteligente de la capacidad existente en el mercado de segunda* mano".

Se mantienen los elevados niveles de desguaces de portacontenedores en 2014 y 2015

Si 2013 fue un año récord en cuanto a las cifras de la flota de portacontenedores desguazada, 2014 no se ha quedado atrás, alcanzando el segundo puesto histórico. Según Clarksons Research el equivalente a más de 1 millón de TEUs de capacidad se han enviado al desguace en los últimos 3 años. Esta cifra equivale al 8% de la capacidad total existente a principios de 2012 y a la mitad de la que existía en 1996, según el broker.

De 2012 a 2014 el desguace de buques ha jugado un papel fundamental en la gestión de la oferta, en un momento de fletes bajos y pobres beneficios para los operadores de líneas transoceánicas.

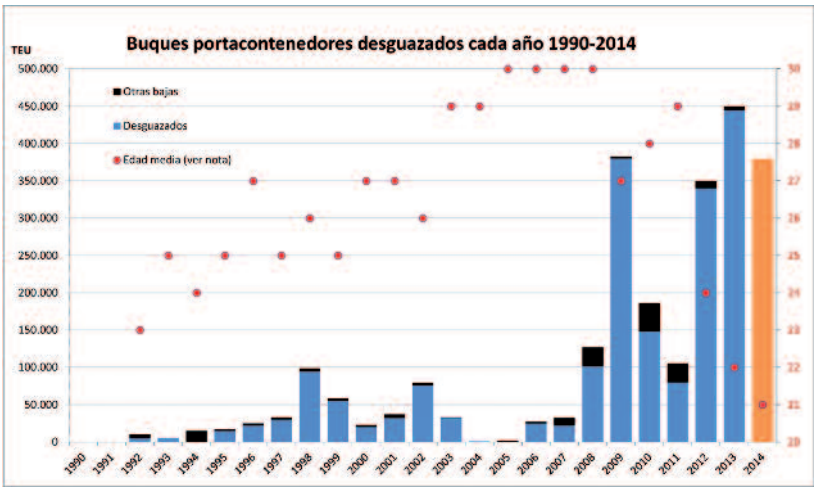
Para Clarksons, *"la gran cantidad de desguaces se ha convertido en un factor a tener en cuenta en el crecimiento de las flotas, que se podría mantener a lo largo de 2015"*.

En 2013 se enviaron al desguace alrededor de 0,38 millones de TEUs, según Clarksons. Otros apuntan una cifra ligeramente superior, si bien por debajo del récord de 0,40 de 2013, año en que 197 buques fueron enviados a reciclar, entre ellos 67 de más de 3.000 TEUs.

Este elevado ritmo de desguaces continuó durante el primer trimestre del año pasado, con 0,17 millones de TEUs entre enero y marzo, la mayor cifra trimestral de desguaces de la historia. Dos armadores enviaron al desguace 15 buques Panamax, con un total de casi 60.000 TEUs en los dos primeros meses de 2014.

"La próxima ampliación del Canal de Panamá posibilitará que buques más grandes navegen por las nuevas esclusas, dejando a los obsoletos a los actuales panamaxes", dice Clarksons en su último Container Inteligence Monthly. *"Aquellas líneas que cubren los servicios transpacíficos probablemente prefieran fletar portacontenedores más grandes y eficientes, dejando a los panamaxes para servicios alternativos"*. Aunque la demanda de estos tamaños de buques haya aumentado ligeramente hacia el final del año, lo que ha frenado el ritmo de desguaces, éstos han supuesto el 30% de la capacidad de la flota desmantelada desde marzo de 2014.

"La continuidad o no de ese elevado ritmo de desguaces estará claramente condicionado por la demanda, tanto del mercado de chatarra como la de transporte, por lo que es difícil de predecir. Sin embargo, y a pesar de que la mejora relativa de los fletes de los panamax frenaron sus desguaces en el segundo semestre de 2014, los fletes se mantienen en niveles históricamente bajos. Si este contexto continuase, los niveles de desguace se pueden mantener elevados en 2015", concluye Clarksons.



La edad media de los portacontenedores desguazados está disminuyendo en los últimos años.

No está claro que la bajada de precios de los combustibles suponga aumentar la velocidad de los portacontenedores

La bajada del precio del petróleo y, por tanto de los combustibles marinos, está provocando no pocos quebraderos de cabeza a los armadores y operadores de portacontenedores, que ven que la navegación lenta (slow steaming) para ahorrar combustible podría dejar de ser rentable.

En un estudio de Dynamar sobre los precios del combustible, el analista Dirk Visser advierte que, a fecha de 30 de enero de 2014, el IFO 380 cuesta 246 $/t en el puerto de Rotterdam, frente a 558 $/t de agosto de 2014. Con estos datos y teniendo en cuenta que en los tráficos entre Asia y Europa hacen falta 12 buques por ruta para mantener la frecuencia semanal con navegación lenta (17 nudos), muchos se preguntan si no sería el momento de aumentar la velocidad y utilizar menos barcos.

Para Nils Andersen, de APMoller-Maersk, los menores costes derivados del menor precio del combustible se ven compensados automáticamente por la bajada de los ingresos por los recargos (Bunker Adjustement Factor, BAF) en las tarifas de fletes. Por ello, muchos armadores prefieren mantener la velocidad lenta, que ha ayudado a limitar los efectos del grave problema de la sobrecapacidad de la flota.

Según Dirk Visser, aumentar o no la velocidad de servicio no sólo responde al precio del combustible. Muchos armadores han llevado a cabo modificaciones técnicas en sus buques, en muchos casos irreversibles, orientadas a optimizar el rendimiento en navegación lenta. Incluso algunos buques se han proyectado específicamente para este tipo de navegación.

Ahora las líneas deben evaluar si aceleran sus flotas y ofrecen a los clientes tiempos de tránsito menores. Pero, para operar con menos buques, deberían no renovar parte de sus contratos de fletamento por tiempo con armadores independientes, lo que sería muy perjudicial para éstos, dada la sobrecapacidad existente en el mercado.

El descenso del precio de los combustibles no compensa el efecto de las ECAs en los tráficos de corta distancia

El pasado 1 de enero entraron en vigor las nuevas normas sobre contenido máximo de azufre en los combustibles marinos dentro de las ECAs. Dadas las grandes inversiones y las incertidumbres que persisten sobre el uso de depuradores de gases de escape (scrubbers) y sobre la utilización de GNL como combustible, la mayoría de los armadores optó por utilizar en las ECAs combustibles destilados (gas oil o diesel oil) de bajo contenido en azufre, cuyo precio es un 55% superior al del fuel oil.

Pero el desplome de los precios del crudo ha hecho posible que la factura energética para los armadores no haya aumentado como se preveía hace 6 meses. Según datos de Bunkerworld, desde julio del pasado año los precios de los combustibles marinos, arrastrados por los del crudo, también han caído: más de un 50%, de 620 $/t hasta los 284,5 $/t del pasado 30 de enero, en el caso del fuel oil; mientras el diesel oil, que entonces costaba 920 $/t, ahora es un 38 % más barato: 572,5 $/t. Es decir el combustible válido para la navegación en las ECAs cuesta hoy ligeramente menos de lo que costaba el fuel oil pesado en julio pasado.

Sin embargo, los escasos armadores que optaron por adelantarse a las nuevas normas invirtiendo en scrubbers, están ahorrando unos 300 dólares por tonelada de combustible, lo mismo que preveían hace unos meses, con lo que tampoco pueden sentirse defraudados.

Aún así, no se puede decir que las nuevas normas no hayan afectado al sector. Los buques que además de navegar por ECAs lo hacen en otras rutas se ven obligados a cambiar de fuel oil a gas oil, con notables complicaciones, incluso de seguridad. Y no cabe olvidar que, para las navieras que sirven líneas de Short Sea Shipping dentro de las ECAs, existe otro problema. A pesar de que, gracias al mercado, sus costes de combustible prácticamente no han aumentado, desde julio del año pasado, el precio del combustible diesel para el transporte por carretera también ha bajado, alrededor de un 20%. Se trata de descenso menor que el de los combustibles marinos, debido a que éstos están libres de impuestos.

En consecuencia, aquellas líneas en las que existe una alternativa de transporte por carretera ven su viabilidad económica sensiblemente amenazada, debido al descenso adicional de tarifas que hoy pueden permitirse los transportistas por carretera.

Baleària y Renfe ofrecerán billetes combinados para impulsar el transporte intermodal

Los clientes que combinen barco y tren o viceversa obtendrán un 50% de descuento en el segundo medio de transporte

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, y el de Renfe, Pablo Vázquez, firmaron el pasado 29 de enero un acuerdo para la comercialización conjunta de sus servicios, para potenciar la utilización del transporte intermodal de viajeros.

Adolfo Utor y Pablo Vázquez (a la izquierda), en la firma del acuerdo.

Según el acuerdo, los clientes que combinen el barco y el tren en un mismo viaje, con un punto de enlace común entre ambos, obtendrán un 50% de descuento en el segundo medio de transporte del recorrido, a través de un código promocional, que se obtendrá al reservar el primero.

De esta manera, se podrán combinar recorridos en tren desde cualquier punto de la península a Valencia y Barcelona con salidas en barco desde estas dos ciudades a las islas Baleares. También se podrá combinar el tren con salida o destino a Algeciras con los viajes en barco entre este puerto con Ceuta o Tánger. Se está trabajando para, a medio plazo, incorporar las ciudades de Málaga y Dénia como puntos de enlace.

El producto barco+tren ya está disponible en la web de ambas empresas, agencias de viaje y en las taquillas de venta. El descuento se aplicará sobre tarifa completa y es acumulable con las bonificaciones de residente (solo en el caso del transporte marítimo) y de familia numerosa.

Junto con el incentivo económico para las familias, son evidentes las ventajas medioambientales que se deducen de este acuerdo entre los dos medios de transporte más sostenibles.

Suardíaz comienza a operar la autopista del mar Vigo-St. Nazaire

La autopista del mar Vigo-St Nazaire se puso en marcha el 19 de enero, con la primera rotación desde el puerto de Vigo, mientras que la primera desde el puerto de Nantes salió el miércoles 21. La inauguración de la nueva línea contó con la presencia de la ministra de Fomento Ana Pastor, el presidente de Puertos del Estado, José Lorca y Juan Riva, presidente de Suardíaz.

Los buques asignados al servicio por la naviera son los ro-ros *La Surprise* y *L'Audace*, cada uno de ellos con capacidad para 95 semirremolques y que pueden alcanzar un tránsito aproximado de 35 horas. Con la asignación del segundo buque, que se suma al que ya operaba entre ambos puertos, Suardíaz ofrece tres rotaciones semanales y comienza a operar formalmente la autopista del mar, de acuerdo a con los objetivos de la Comisión Europea sobre la descongestión y sostenibilidad del sistema de transpo esta actuación, Suardíaz recibirá ayudas del programa Marco Polo de la Comisión para el impulso de estos tráficos y de los Estados que conecta la autopista.

En su primer servicio *L'Audace* zarpó con sus bodegas llenas. Además de los coches del grupo PSA, un tercio de la carga consistía en semirremolques con mercancías variadas. Ahora falta que la ruta se consolide con el apoyo de empresas que aporten carga adicional a la generada por el principal cliente, Gefco, el operador logístico de PSA Peugeot Citroën.

Juan Riva, presidente de Suardíaz, se mantiene optimista respecto a la demanda de la línea. *"El barco sale lleno y la percepción por parte de los transportistas es muy favorable. Ahora bien, vamos a pasar un periodo hasta la consolidación de la línea y hasta que la industria adapte a sus operaciones logísticas"*, precisó.

Los horarios de estancia de los buques en puerto se han ampliado para facilitar la labor de los transportistas por carretera. En el puerto de Vigo permanecerán de 8.00 a 18.00 h los lunes y miércoles, y de las 8.00 h del viernes a las 14.00 h del sábado en la escala de fin de semana, mientras que en el de Nantes, los buques permanecerán de 6.00 a 22.00 h los lunes y los viernes, y de las 6.00 h del viernes hasta 14.00 h del sábado.

Los contenedores de importación y exportación, los únicos cuyo tráfico portuario no creció hasta noviembre

También desciende el número de pasajeros, tanto de línea regular como de crucero

CONCEPTO			ACUMULADO HASTA NOVIEMBRE 2012	2013	2014	VAR. 12 -14 %	VAR. 13-14 %
Mercancías según su presentación	Graneles líquidos		114.266.990	139.865.133	146.396.786	28,12	4,67
	Graneles sólidos		65.579.380	72.675.408	81.675.664	24,54	12,38
	Mercancía general	Convencional	43.503.371	54.611.061	57.380.300	31,90	5,07
		En contenedores	121.156.265	141.191.022	142.550.720	17,66	0,96
		Total	164.659.636	195.802.083	199.931.020	21,42	2,11
	Total		344.506.006	408.342.624	428.003.470	24,24	4,81
Otras mercancías	Total		10.536.799	12.047.783	12.652.468	20,08	5,02
Tráfico portuario			355.042.805	420.390.407	440.655.938	24,11	4,82

El tráfico de mercancías en los puertos de interés general españoles aumentó, hasta el mes de noviembre de 2014, un 4,8% en comparación con el año anterior, consolidando así la tendencia positiva experimentada a lo largo de todo el año.

Los graneles sólidos han experimentado el mayor repunte, con un crecimiento del 12,4%, seguido por la carga general convencional (+5,1%) y de los graneles líquidos (+4,7%).

La mercancía general en contenedores se mantiene prácticamente estancada, con un crecimiento que no llega al 1% hasta noviembre, y ello gracias a un aumento del 8,0% en el número de contenedores en tráficos de cabotaje nacional, mientras que en importación/exportación caen un 1,0%.

El número de contenedores en tránsito internacional crecen un 3,3%, aunque las toneladas de mercancías en los mismos descienden un 0,7%.

Tampoco está siendo un buen año para los tráficos de pasaje. Descienden el número de pasajeros de línea regular (-0,3%) y el número de automóviles en régimen de pasaje (-1,8%). También desciende el número de buques de cruceros (-3,9%) y el de cruceristas (-0,7%).

Los tráficos de graneles sólidos, suman 81,7 Mt (+12,4%), aunque en noviembre han disminuido un 4,6% respecto al mismo mes de 2013. Es el único mes de 2014 en el que se ha dado esta circunstancia. Los 10 principales puertos en movimiento de graneles sólidos (cada uno de ellos con más de 4 Mt movidas en cómputo anual) suman el 75% del total. Todos experimentan crecimientos hasta noviembre, que oscilan entre el 2,2% de Ferrol y el 39,5% de Castellón.

Sin embargo, 6 de estos mismos puertos han registrado descensos en noviembre respecto del mismo mes del año anterior, del 69,5% en el caso de Almería; 36,3% en la Coruña y 25,5% en Ferrol. Gijón, que lidera el ránking de toneladas de graneles sólidos movidos (15,0 Mt hasta noviembre), creció ese mes un 15,0% respecto a 2013, con un acumulado del año del +9,6%. Le sigue Tarragona (8,9 Mt), que creció un 10,7% en noviembre y un 31,8% de acumulado del año.

El movimiento de graneles líquidos se sitúa en 146,4 Mt, con un crecimiento acumulado del 4,7% en los 11 primeros meses. La concentración es aún mayor que en los graneles sólidos: los 10 principales puertos mueven el 91,6% del total. De ellos, el que más crece es Valencia (10º del ránking), un 31,2% hasta noviembre, sumando 4,9 Mt

Le siguen Barcelona, que ocupa la 6ª posición (+21,8%; 12,1 Mt) y Cartagena, que con 23,4 Mt movidas hasta noviembre, es el puerto españoles que más graneles líquidos mueve y crece un 7,8%. Sólo La Coruña y Santa Cruz de Tenerife, 8º y 9º del ránking, experimentan descensos hasta noviembre, del 10,1 y 13,6% respectivamente.

El movimiento de mercancía general en 2014 hasta noviembre suma 199,9 Mt, de los cuales el 28,7% fue mercancía general convencional y el 71,3% containerizada. Es el segmento con mayor concentración: los 10 principales puertos españoles movieron, hasta noviembre, el 92,2% del total y sólo los dos primeros (Algeciras y Valencia), el 55,1%. El crecimiento acumulado de cada uno de estos dos puertos, hasta noviembre, ha sido escaso (+2,7% y +0,9% respectivamente), mientras en Baleares (6ª posición), que prácticamente sólo mueve contenedores en tráficos de cabotaje, crece un 12,6% y es el único puerto español que registra un crecimiento de dos cifras.

La regasificadora Bahía de Bizkaia Gas inaugura un tercer tanque de GNL y alcanza 450.000 m³ de capacidad

Más de un millón de horas de trabajo, 3 años de obras y 130 millones de euros después, la planta regasificadora de Bahía de Bizkaia Gas (BBG), en el puerto de Bilbao, ha inaugurado un nuevo tanque de gas natural licuado (GNL). Esta nueva infraestructura tiene una capacidad de 150.000 m³ y, unida los otros dos tanques ya existentes, suman 450.000 m³ de capacidad total de almacenamiento.

El acto de inauguración estuvo presidido por el lehendakari, Iñigo Urkullu y el presidente de Enagás, Antonio Llardén, quien subrayó la aportación de este nuevo tanque a la competitividad del tejido industrial del País Vasco y el aumento de las interconexiones gasistas con Europa. *"De esta manera se consolida la posición estratégica del puerto de Bilbao como principal punto de entrada de GNL del arco atlántico, gracias a una mayor capacidad de gestión, de seguridad de suministro y de sus nuevos servicios de carga para metaneros"*.

Instalaciones de Bahía Bizkaia Gas en el puerto de Bilbao.

Durante una década de funcionamiento, en las instalaciones de BBG se han descargado más de 500 buques y 300 millones de toneladas de GNL.

Una de las razones que justifican la ampliación, es el aumento de capacidad de carga de los metaneros, desde unos 135.000 m³ a mediados de los años 90, hasta 265.000 m³ de los actuales buques Qmax, que ya han descargado en BBG. Esta ampliación de la capacidad de almacenamiento permite mayor flexibilidad para acoger estos volúmenes, sin verse obligada a operar en mínimos de almacenaje antes de dichas descargas de GNL.

BBG también se ha dotado de nuevos sistemas de recarga de metaneros que permitirán cargar GNL desde los tanques hasta los buques, y ampliar así los puntos de distribución de gas con los que cuenta en la actualidad. Este nuevo sistema permitirá ofrecer nuevos servicios, mantener e incluso ampliar la utilización de la planta y, en definitiva, ser más competitiva.

Bahía Bizkaia Gas cuenta con una capacidad de regasificación de 800.000 Nm³/h y fue la segunda planta más utilizada del sistema gasista del Estado en 2014. La planta está participada por el Ente Vasco de la Energía (30%), la empresa RREEF del Deutsche Bank (30%), y Enagás (40%).

Maersk bate en Algeciras el récord mundial de TEUs embarcados en un mismo buque

El buque *Maersk McKinney-Moller*, el primero de la clase Triple-E de la naviera danesa, batió el lunes 26 de enero en APM Terminals Algeciras el récord mundial de contenedores embarcados en un mismo buque, alcanzando los 18.168 TEUs.

El buque llegó al puerto de Algeciras, a las 2.00 horas de la madrugada del lunes, con una carga de 15.844 TEUs procedente de la terminal de contenedores que el mismo grupo APM tiene en Tánger. En el puerto algecireño se cargaron 2.324 TEUs que han permitido alcanzar un nuevo récord mundial. Posteriormente, a las 13.30 horas, con media hora de adelanto sobre el plan previsto, el buque ha comenzado la maniobra de desatraque y ha puesto rumbo a la terminal de APM en Tanjun Pelepas (Malasia).

Este nuevo récord mundial ha sido posible gracias a la culminación del Proyecto Algeciras 2014, por el que se ha equipado a la terminal con 8 grúas capaces de operar la nueva generación de mega buques. De éstas, 4 están entre las grúas de contenedores más grandes del mundo.

El anterior récord había sido conseguido, en la misma terminal de Algeciras, por otro Triple-E, el *Mary Maersk*, en agosto de 2014, alcanzando una carga total de 17.491 TEUs.

La terminal APM Maersk del puerto de Algeciras se renueva para recibir a los megaportacontenedores

La terminal de contenedores de APM Terminals en el puerto de Algeciras recibirá a lo largo de este año 12 nuevas grúas pórtico sobre neumáticos (RTGs) para su parque de almacenamiento de contenedores, como parte de la inversión que el grupo danés APM Maersk está llevando a cabo en este puerto.

Las nuevas RTGs podrán manejar cargas de 41 t y apilar contenedores hasta 5 alturas. Dichas grúas se unen a las de tipo pórtico buque-muelle (STS), que se entregaron en mayo de 2014. Con esta nueva inversión, APM completa la actualización de la infraestructuras de su terminal para poder trabajar con la máxima eficiencia con los megaportacontenedores de más de 18.000 TEUs de capacidad que escalan semanalmente en Algeciras.

Gruas pórtico de la terminal APM del Puerto de Algeciras.

El puerto de Algeciras es el de mayor tráfico de España y ocupa el puesto 28 a nivel mundial en actividad portuaria. APM Terminals alcanzó el quinto lugar en productividad entre las terminales europeas de contenedores, según el Estudio de JOC Group en el primer semestre de 2014, con una media de 81 movimientos/hora /grúa.

ROBINSON
LIBRERÍA NÁUTICA — MARITIME BOOKSHOP
NOVEDADES!
LIBROS NÁUTICOS
PUBLICACIONES OFICIALES
CARTAS NÁUTICAS
MATERIAL DE DERROTA
Solas (OMI)
Edición 2014 en español
140€
Port Designer's Handbook
Tercera edición
160€
Código IGS
(OMI) Edición 2014 en español
22€
Sistema mundial de socorro y seguridad marítima
Zebensuí Palomo Cano
56€
ECDIS Basics
Geomares
Ralph Becker - Heins
75€
Commercial Shipping Handbook
Informa Law
Peter Brodie
220€
Alonso Martínez
Calle Génova
Colón
Calle Fernando VI
Plaza Salesas
Paseo de Recoletos
C. S.Lucas
Calle Barquillo
Calle S.Tomé
Calle Bárbara de Braganza
Madrid Recoletos
Calle Gravina
Calle Almirante
www.nauticarobinson.com
robinson@nauticarobinson.com
Tel. +34 910242807
Calle Santo Tomé 6 - 28004 Madrid - Spain

ANAVE presenta su nuevo informe de seguridad y medio ambiente

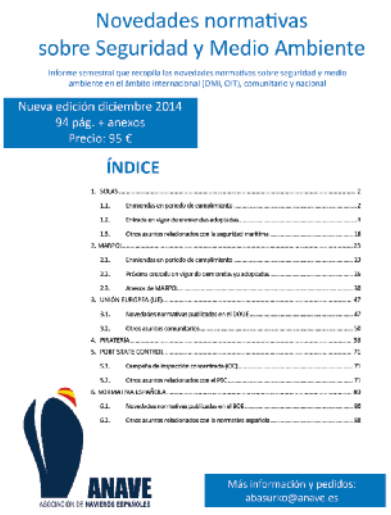
El director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, presidió el acto en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid

La Asociación de Navieros Españoles presentó el pasado 21 de enero, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, la última edición de su informe semestral "Novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente". Presidió el acto el director general de la Marina Mercante, Rafael Rodríguez Valero, acompañado por varios representantes de sus servicios y de Puertos del Estado, además de las empresas navieras asociadas, sociedades de clasificación y otras compañías e instituciones del sector marítimo español.

Este informe de ANAVE recopila las novedades normativas en el ámbito nacional e internacional sobre los principales códigos y convenios de la OMI (SOLAS, MARPOL, STCW, etc.), las normas de la Unión Europea y otros asuntos relacionados con la seguridad marítima y protección del medioambiente (piratería e inspecciones de Port State Control, PSC).

Tras la presentación tuvo lugar un debate en mesa redonda, que se centró principalmente en el Plan Lista Blanca sobre las inspecciones por el Estado del Puerto, y el Convenio de Gestión del Agua de Lastre, su aplicación a tráficos de cabotaje y las posibles exenciones al mismo.

El informe, en formato PDF, está a la venta para empresas no asociadas a ANAVE al precio de 95 euros (+ IVA). Se puede solicitar a: abasurko@anave.es


Novedades normativas
sobre Seguridad y Medio Ambiente

Informe semestral que recopila las novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional (OMI, OIT), comunitario y nacional

Nueva edición diciembre 2014
94 pág. + anexos
Precio: 95 €

ÍNDICE

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Más información y pedidos:
abasurko@anave.es

NAVANTIA crea una filial para optar a contratos de la Armada de Brasil

Navantia ha iniciado la constitución de una filial en Brasil para adaptarse a la legislación brasileña de Defensa y poder aspirar a su participación en los grandes contratos de renovación de flota previstos por la Armada de ese país en los próximos años.

El Consejo de Ministros español ha autorizado a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) a constituir en Brasil, a través de Navantia, una sociedad filial de responsabilidad limitada denominada Navantia Brasil Projetos Navais Ltda. participada en un 90% por Navantia y en un 10% por Navantia Australia.

Según exige la ley de contratos estratégicos de Defensa de Brasil, Navantia Brasil, como compañía brasileña que es, articulará la participación de Navantia en la industria de ese país, de modo que los productos ofertados al Ministerio de Defensa de Brasil tengan un alto porcentaje de fabricación local.

Según el Gobierno español, Navantia lleva preparando su presencia en Brasil desde hace dos años, durante los cuales ha ido cerrando una completa red de alianzas industriales y presentando ofertas en todos los concursos de defensa licitados en el país. *"Con la creación de Navantia Brasil se consolida una apuesta de cooperación industrial en materia de Defensa que es coherente con el alto interés de España en dicho país, con lo que contribuye a estrechar los fuertes lazos que ya existen entre los dos países"*, ha señalado el Ejecutivo.

La UE apoyará con 5,33 millones de euros un proyecto sobre el uso GNL en el Mar del Norte

Este proyecto, integrado en el programa TEN-T, concluirá en diciembre de 2015 y en él participan empresas e instituciones de Bélgica, Francia y Reino Unido

El programa europeo TEN-T cofinanciará, con una inversión de 5,33 millones de euros, un proyecto para la implantación del gas natural licuado (GNL), como una alternativa más ecológica al fuel pesado para la navegación marítima en el Mar del Norte. El proyecto también ayudará a cumplir las nuevas normas europeas sobre emisiones contaminantes en las zonas europeas de control de emisiones (SECAs): los mares del Norte y Báltico y el Canal de la Mancha.

Como es sabido, desde el 1 de enero de 2015, las normas comunitarias han introducido una restricción para que el transporte marítimo, dentro las citadas SECAs, reduzca el contenido de azufre de su combustible hasta el 0,1%, o bien sus emisiones de azufre. Una de las vías alternativas que tiene el sector para alcanzar este objetivo es utilizar combustibles más limpios, como el GNL.

Este proyecto concreto, que comenzó en 2013, tiene un presupuesto total de 26,6 millones de euros y cuenta con la participación la empresa belga de infraestructuras gasísticas, Fluxys LNG SA, la Cámara de Comercio e Industria de Caen Normandía (Francia) y el Puerto de Portsmouth (Reino Unido). Está prevista su finalización en diciembre de 2015 y forma parte de un proyecto más amplio que tiene el objetivo de promover el uso de GNL en el tráfico marítimo en el Mar del Norte. Se centrará en tres objetivos principales:

En primer lugar, la instalación de un pequeño equipo para el abastecimiento de GNL en la terminal de Zeebrugge, en Bélgica, para recibir grandes partidas de GNL y distribuirlas en cantidades más pequeñas para su suministro a buques en el Mar del Norte y el Canal de la Mancha. Esta será la primera terminal europea abierta al público para este tipo de operación.

En segundo lugar, se instalarán tres terminales para ferries, con amarre automático, dos en el puerto de Portsmouth, en el Reino Unido, y uno Caen-Ouistreham, en Francia. Y, por último, se establecerá una cadena logística óptima para la entrega de GNL en puertos y barcos alejados de las principales terminales de importación de gas en Europa. Con todo ello, se espera fomentar el aumento de los buques que utilicen GNL.

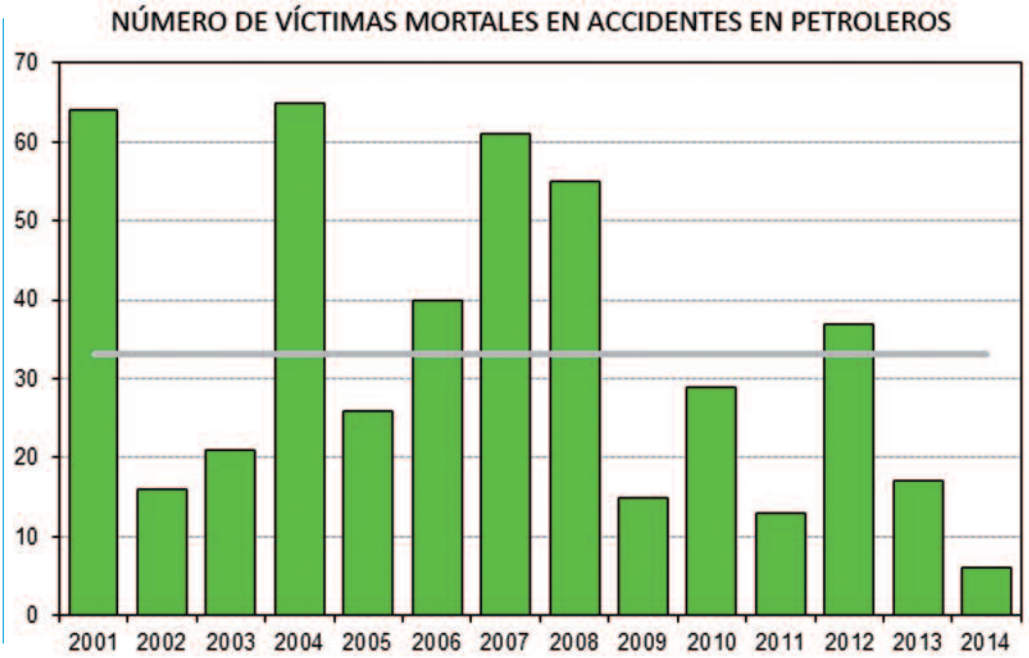
Un equipo de evaluadores expertos han sido los responsables de que la UE haya seleccionado este proyecto para ser cofinanciado dentro de la convocatoria multianual TEN-T 2013. Su aplicación será supervisada por la Agencia Ejecutiva de Innovación y de Redes de la Comisión (INEA).

Instalaciones de la empresa Fluxys LNG en el puerto belga de Zeebrugge.

Excelentes resultados en la siniestralidad de los petroleros en 2014

Para el sector de los petroleros, 2014 fue un año excelente por los reducidos índices de siniestralidad registrados, tanto en los accidentes a personas como en los vertidos contaminantes.

Según datos de la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (INTERTANKO), el promedio de personas fallecidas en accidentes de buques petroleros en el periodo 2001 - 2014, fue de 33. En los últimos 5 años (de 2009 a 2013), ese indicador había descendido a 20,4 al año, y en 2014 sólo se registraron 6 accidentes fatales, la cifra más baja en un año desde que INTERTANKO recopila estos datos.



Al mismo tiempo, un año más, en 2014 no hubo accidentes graves de contaminación por vertidos accidentales desde petroleros. Según la International Tanker Owner's Pollution Federation (ITOPF), mientras en el quinquenio 2009-2013, el promedio de hidrocarburos vertidos en dichos accidentes fue de 6.800 t/año, en 2014 esa cifra fue de unas 4.000 t, la gran mayoría de las cuales (3.000 t) se deben a un único accidente, sufrido en enero de 2014 por un pequeño buque tanque en el Mar del Sur de China.

El último accidente de mayor entidad (que produjo un vertido de 11.000 t), tuvo lugar en 2007, hace ya más de 7 años.

Como referencia, cabe recordar que en los años 70 los vertidos accidentales superaron las 319.000 t/año y que en el decenio 2.000-2.009 fueron de 21.300 t/año. Estas cifras demuestran, una vez más, el permanente compromiso de los armadores de petroleros y de sus tripulaciones por un transporte más seguro y más limpio.

El sector sigue empeñado en un proceso de profundización y mejora permanente en la cultura de la seguridad y se plantea ya como objetivo realista a medio plazo el de un coste cero para la sociedad, tanto en término de daños al medio ambiente como de vidas humanas.

Koji Sekimizu presentó en Malmö el lema del Día Marítimo Mundial 2015

Educación y formación marítima" será el lema del Día Marítimo Mundial 2015 que se celebrará el día 24 de septiembre en Londres. El secretario general de la OMI, Koji Sekimizu, lo ha anunciado en la apertura de curso de la Universidad Internacional Marítima de Malmö (Suecia). Sekimizu resaltó ante los alumnos y el profesorado la importancia de la educación y formación para la sostenibilidad a largo plazo del sector, tanto en la mar como en tierra firme.

"Unas normas eficaces sobre formación siguen siendo la piedra angular para un sector marítimo seguro y protegido, que debe defender la calidad, destrezas y capacidades del personal cualificado", dijo el secretario general. Y añadió que el Convenio y Código STCW, con las enmiendas de Manila 2010, son la referencia internacional para la formación y educación de la gente de mar. *"Si bien el cumplimiento de sus normas es fundamental para servir a bordo de los buques, las habilidades y competencias de la gente de mar, y de hecho, el factor humano en tierra, sólo puede ser apoyado y actualizado adecuadamente a través de una educación y formación marítima eficaz"*, concluyó .

El lema del Día Marítimo Mundial aporta un enfoque común para las actividades que tienen lugar a lo largo del año en todo el mundo, y para los actos de la última semana de septiembre en la sede central de la OMI en Londres. Desde 2005, también se viene celebrando un acto paralelo organizado por un Estado miembro de la OMI, que en 2015 se llevará a cabo en Japón.

El secretario general de la OMI Koji Sekimizu (i) acompañado por la recientemente nombrada presidente de la WMU, Cleopatra Doumbia-Henry.

Carus consigue el contrato de las autopistas del mar de Alaska

Los ferries de Alaska Marine Highway System recorren 3500 millas a lo largo de la costa de los estados de Washington, Columbia Británica (Canadá) y Alaska

El Sistema de Autopistas del Mar de Alaska (Alaska Marine Highway System, AMHS) ha otorgado a Carus el contrato para suministrarle el sistema de reservas, emisión de billetes, control de salidas y otras funciones administrativas de sus ferries.

En una reciente reunión del Grupo de Usuarios de Carus, celebrada en Cape May, New Jersey, el director de proyectos de AMHS, Matt McLaren declaró *"Hemos elegido a Carus y a su solución de reservas porque pensamos que su equipo ha comprendido nuestro sistema de transporte y podría proporcionarnos aportaciones valiosas para nuestros planes de futuro. Además, se trata de una solución bien probada y que se utiliza con éxito tanto en los Estados Unidos como en otros lugares del mundo. Tenemos la intención de identificar y adoptar las mejores prácticas a partir de la variada base de clientes de Carus para sacar el máximo provecho de la enorme funcionalidad dentro de la solución estándar de reservas de Carus".*

En la imagen superior, el ferry *Malaspina* tras dejar el puerto de Skagway en Alaska. Abajo, parte de la ruta que cubre por la costa de Canadá y Alaska.

Carus establecerá una oficina en Norteamérica y contratará personal local, que entienda bien ese mercado y sus matices, para trabajar junto al personal de Carus asignado a este contrato.

El director general de Carus, Anders Rundberg, dijo *"Carus aplicará su solución estándar para el sistema de autopistas del mar de Alaska, incluyendo herramientas de software y hardware para reservas, facturación, auto-servicio, gestión de las relaciones con los clientes y manejo de la información en general. Es una operación muy compleja debido a la amplia red de rutas y a la lejanía de algunas de las terminales pero Carus está especializada precisamente en simplificar las tecnologías de la información más complejas".*

"Carus ya opera en los EE.UU.", agregó Rundberg *"pero este contrato con AMHS es un gran paso adelante en nuestro programa de expansión en ese país y demuestra la intención de Carus de convertirse en un competidor importante en el mercado de América del Norte. Nuestro compromiso lo demuestra la nueva oficina de apoyo que se estamos estableciendo en esta región".*

Carus también ha lanzado recientemente "Carus Executive Consulting", una nueva iniciativa que ofrece a las empresas operadoras de ferries la experiencia práctica de 10 altos ejecutivos internacionales, altamente experimentados en cada disciplina dentro de la gestión de los buques de pasajeros, que incluye a la consultora estadounidense Bruce Nierenberg.

El AMHS opera a lo largo de la costa sur-central del Estado de Alaska, la parte oriental de las Islas Aleutianas y el paso interior entre Alaska y la Columbia Británica (Canadá). Sus 11 buques ferry abastecen a las comunidades del sureste de Alaska que no tienen acceso por carretera, transportando pasajeros, carga y vehículos. Sus rutas (ver mapa) recorren un total de 3500 millas (5633 km) entre Bellingham (Estado de Washington y Unalaska/Dutch Harbor, con un total de 32 terminales por toda Alaska, Columbia Británica y Washington. Forma parte de la Red Nacional de Autopistas de los EEUU y recibe fondos federales.

El *Pieter Schelte* llega a Rotterdam para su montaje final

Considerado el buque más grande del mundo, ha tenido un coste estimado de 2.500 millones de euros y está previsto que entre en servicio el próximo verano

El sueño de Edward Heerema parece que está llegando a su fin. 30 años después del primer proyecto conceptual del propietario de Allseas, el *Pieter Schelte*, el buque más grande del mundo, llegó el pasado 8 de enero al puerto de Rotterdam para su montaje final, después de un viaje de 7 semanas desde los astilleros de Daewoo en Corea del Sur.

El buque es un catamarán de 382 m de eslora y 184 m de manga, diseñado para la instalación y retirada de plataformas en alta mar, así como para tender tuberías y otras instalaciones submarinas.

Su construcción fue adjudicada en 2010 al astillero surcoreano Daewoo, aunque desde 2007 ya se estaba trabajando en los sistemas de generación de energía, los propulsores y el sistema de posicionamiento dinámico.

El *Pieter Schelte* estará en el puerto holandés durante los próximos 4 meses para instalar, entre otros elementos, unas vigas retráctiles, de 65 m de largo instaladas transversalmente sobre cubierta, especialmente diseñadas para la carga y descarga de grandes estructuras de hasta 48.000 t. Con un coste estimado de 2.500 millones de euros, está previsto que entre en servicio el próximo verano.

Infografía del *Pieter Schelte.*

Continúa la carrera, *MSC Oscar* va en cabeza

El récord del portacontenedores con mayor capacidad del mundo ha pasado, en la primera semana de este nuevo año, al *MSC Oscar* que ha sido entregado por Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, clasificado por DNV GL y registrado bajo bandera de Panamá.

El nuevo gigante tiene 395,4 m de eslora, 59 de manga, 16 de calado y una capacidad nominal de 19.224 TEU, con un peso muerto máximo de 197.362 tpm. Es, por tanto, ligeramente más corto que el 'CSCL GLOBE' (400 m) pero con una manga algo mayor (58,6 m). Teniendo en cuenta que la serie Triple E de Maersk tiene 400 x 59 m y una capacidad declarada de unos 18340 TEU, varios analistas no ven evidente dónde han encontrado espacio los proyectistas del *MSC Oscar* para un 5% más de carga con menores dimensiones. El buque es propiedad del China's Bank of Communications y ha sido fletado a largo plazo a MSC. El nuevo portacontenedores tiene previsto escalar en el puerto de Algeciras el 26 de febrero.

El *MSC Oscar* durante sus pruebas de mar.

Novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente

Informe semestral que recopila las novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional (OMI, OIT), comunitario y nacional

Nueva edición diciembre 2014
94 pág. + anexos
Precio: 95 €

ÍNDICE

1. SOLAS 2
   - 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento 2
   - 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas 4
   - 1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima 16
2. MARPOL 23
   - 2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento 23
   - 2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas 26
   - 2.3. Anexos de MARPOL 30
3. UNIÓN EUROPEA (UE) 47
   - 3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE 47
   - 3.2. Otros asuntos comunitarios 50
4. PIRATERÍA 58
5. PORT STATE CONTROL 71
   - 5.1. Campaña de inspección concentrada (CIC) 71
   - 5.2. Otros asuntos relacionados con el PSC 71
6. NORMATIVA ESPAÑOLA 80
   - 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE 80
   - 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española 88

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Más información y pedidos:
abasurko@anave.es

Novedades en materia de Seguridad y Medio Ambiente

Traducción libre del artículo *Developments for Safety and the Environment* publicado por BIMCO en su resumen anual BIMCO Reflections 2015

Semestralmente, desde hace más de 20 años, ANAVE elabora y distribuye un informe sobre las principales novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional, comunitario y nacional, ayudando así a sus empresas navieras asociadas en la difícil tarea de mantenerse al día en estos campos.

Posteriormente, el informe se debate en una reunión en la que se lleva a cabo una breve presentación de sus principales aspectos, en la que participa también la Dirección General de la Marina Mercante, las Sociedades de Clasificación y, en general, cualquier organismo o institución relacionada con los contenidos del mismo, como en algunas ocasiones, la Inspección de Trabajo, el Instituto Social de la Marina, Puertos del Estado, fabricantes de equipos...

Se trata de un informe exhaustivo cuya última edición, de diciembre de 2014, cuenta con cerca de 100 páginas más anexos y un amplio detalle técnico que excede del espacio de esta sección.

Desde un punto de vista más divulgativo, el siguiente resumen de BIMCO aborda varias de las materias incluidas en este informe de ANAVE, a modo de resumen de las nuevas medidas en las que se está trabajando, o que ya se han adoptado y entrarán en vigor en breve, en el campo de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino.

Un año de progreso

Es un hecho que la seguridad marítima no progresa por accidente, sino por el esfuerzo de las partes implicadas. Del mismo modo, la protección eficaz del medio ambiente precisa una acción positiva por parte de toda la comunidad marítima.

La normativa, tanto en materia de seguridad marítima como de protección del medio ambiente marino, es, a menudo, el motor de la mejora. Sin embargo, el sector marítimo, es decir, las empresas y profesionales que lo constituyen, merecen más crédito del que reciben, a juzgar por los progresos que demuestran tanto en la reducción de accidentes como en la prevención de la contaminación. La profesionalidad a bordo y en tierra, el fomento de una cultura empresarial en la que están completamente arraigadas unas prácticas de operación seguras y respetuosas con el medio ambiente, son los bloques en los que se debe basar una futura mejora real.

Durante muchos años, BIMCO ha venido insistiendo en la necesidad de contar con una normativa internacional que regule el sector de transporte marítimo de modo uniforme. De lo contrario, la inconsistencia entre las normas locales, nacionales y regionales daría lugar a un sistema normativo fragmentado, cuyo cumplimiento, para los buques que operan en tráficos internacionales, se convertiría en una auténtica pesadilla.

Esta muy razonable exigencia es uno de los más antiguos e importantes objetivos de BIMCO.

Sin embargo, a pesar de que la necesidad de que todos juguemos con las mismas reglas es bien entendida y compartida en general por las autoridades marítimas, algunas prioridades particulares están dando lugar, lamentablemente, al desarrollo de normas locales o regionales que amenazan al buen funcionamiento del transporte marítimo internacional.

Las cuestiones ambientales, no sorprendentemente, tienden a forzar los límites del consenso internacional, por lo que BIMCO se ve obligada a tener que explicar, repetidamente, la importancia de disponer de una regulación global y que, como se recordará, ésta fue una de las principales razones para la creación de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DNV·GL

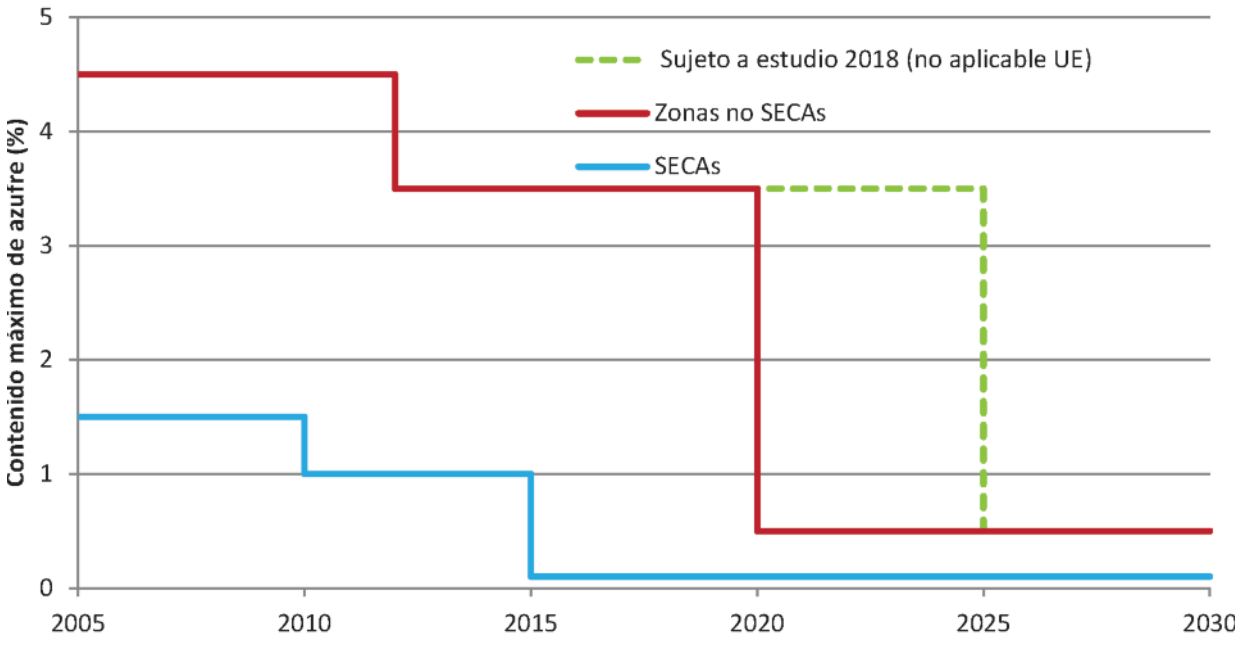


Fig. 1: Evolución de los límites máximos al contenido de azufre de los combustibles marinos.

Sobre el cumplimiento de la normativa

Un elemento vital de cualquier sistema normativo es la necesidad de homogeneidad en su aplicación, sin la cual no puede haber justicia y el concepto de "igualdad de condiciones" desaparece. Sin ir más lejos, en relación con los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos en las zonas de control de emisiones de azufre (SECAs), que entraron en vigor el pasado 1 de enero de 2015[1], es esencial que los Estados ribereños de las SECAs los apliquen con firmeza y de forma homogenea. Un control débil o inconsistente permitiría a los buques que incumplan estas normas utilizar combustibles más baratos y obtener así una ventaja injusta sobre los armadores cuyos buques utilizan combustibles con muy bajo contenido de azufre (diesel oil), que es en la práctica mucho más caro[2]. Dada la considerable diferencia de precio entre los dos tipos de combustible, resulta sumamente importante que los armadores cumplidores no se encuentren en una situación de desventaja competitiva debido a una aplicación laxa de la norma.

Al mismo tiempo, como sucede con cualquier nuevo sistema de inspección reglamentaria, también es importante que haya un trato justo por parte de las autoridades de control del Estado del puerto cuando se encuentren con casos de incumplimiento de la norma. Las autoridades deben ser capaces de distinguir, de una forma sensata, entre un ligero incumplimiento, cuyo origen puede ser un error o un combustible algo fuera de especificación, y un incumplimiento grave y deliberado de la norma, que claramente merecería una sanción más enérgica. El control del cumplimiento de las normas anteriormente vigentes en las SECAs ha sido esporádico e inconsistente, así que existen razones para manifestar la presente inquietud, lo que ha llevado a que BIMCO pida una aplicación firme y racional de los nuevos límites.

La gestión del agua de lastre es otro asunto en el que la incertidumbre normativa sigue afectando a los armadores, a medida que el Convenio de la OMI sobre Gestión del Agua de Lastre (Ballast Water Management Convention – BWM) va obteniendo lentamente las ratificaciones suficientes para su entrada en vigor. BIMCO ha acogido favorablemente la revisión de las directrices de la OMI para la aprobación de sistemas de tratamiento de agua de lastre, pero todavía existe una gran preocupación en el sector por el hipotético caso de que un equipo aprobado con arreglo a las directrices del Convenio resulte, en la práctica, que no cumple sus requisitos en alguna de las numerosas y muy diferentes condiciones reales de operación del buque.

Por ello, en la OMI, BIMCO ha pedido enérgicamente la protección de las empresas "pioneras", que han sido las primeras en instalar de buena fe sistemas de gestión de aguas de lastre homologados y que no deberían ser penalizadas si posteriormente se comprueba que dichos sistemas no cumplen las futuras directrices.

Cabe señalar que, aunque las normas de la Guardia Costera de los EEUU imponen una homologación propia, hasta la fecha, por desgracia, ningún sistema ha conseguido esta aprobación. Como es lógico, ello genera una gran preocupación en los armadores que ya

[1] Desde el 1 de enero de 2015, en las denominadas zonas de control de emisiones de azufre (Sulphur Emission Control Areas – SECAs), todos los buques deben usar combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1% (frente al 1% vigente en estas zonas hasta la fecha). Actualmente están declaradas cuatro SECAs: el Mar Báltico, Mar del Norte y Canal de la Mancha, las costas de Norteamérica (EEUU y Canadá, hasta las 200 millas) y las zonas caribeñas de Estados Unidos (Puerto Rico y las Islas Vírgenes).

[2] En julio de 2014, el HFO costaba alrededor de 600 $/t y el Diesel Oil unos 930 $/t (un 55% más). Tras el reciente descenso de los precios de los combustible, actualmente el HFO cuesta unos 255 $/t y el DO 465$/t. La diferencia absoluta entre ambos ha bajado de 330 a 215 $/t, pero porcentualmente ha aumentado al 82%.

DNV·GL

han instalado equipos para la gestión de sus aguas de lastre y aún no saben si su sistema contará con el visto bueno de EEUU.

Mientras tanto, BIMCO ha instado a los Estados a no ratificar el Convenio hasta que existan equipos homologados por las Autoridades de EEUU, y está animando a los fabricantes a obtener esta aprobación de manera urgente.

Otro problema regulatorio, y que en última instancia afectará a todos los buques existentes, es el del reciclaje sostenible. Sólo algunas partes del Reglamento europeo sobre reciclaje de buques (Reglamento UE 1257/2013) son de aplicación a día de hoy, mientras que el Convenio Internacional de Hong Kong sobre el reciclaje de los buques (OMI – 2009) dista aún mucho del número de ratificaciones necesario para su entrada en vigor.

Según el reglamento comunitario, todos los buques nuevos[3] de pabellón comunitario que escalen en puertos de la Unión Europea deberán llevar a bordo un inventario aprobado de materiales potencialmente peligrosos y les seguirán aquellos que enarbolen otras banderas y recalen en puertos europeos. Ciertas interpretaciones de la normativa europea pueden conducir a la prohibición del desguace en playas que se lleva a cabo en instalaciones del sub-continente indio, donde se reciclan actualmente muchos de los buques de bandera europea. Preocupa también la posibilidad de que la UE imponga un "instrumento financiero" que grave al transporte marítimo con el objetivo de contribuir al reciclaje seguro y sostenible de los buques. Actualmente se está trabajando en un estudio que analiza la viabilidad de este posible instrumento.

[3] El reglamento define buque nuevo como aquel cuyo contrato de construcción se celebre a partir del 31 de diciembre de 2014; o, de no haberse formalizado un contrato de construcción, cuya quilla sea colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, seis meses después del 31 de diciembre de 2014; o cuya entrega tenga lugar 30 después del 31 de diciembre de 2014 o con posterioridad a esa fecha.

Buques eficientes

No hay duda de que un buque energéticamente eficiente es aquel que consigue la máxima sostenibilidad medio ambiental. Pero los armadores de buques se enfrentan a ciertos dilemas y tienen que sopesar las ventajas e inconvenientes de sustituir determinados equipos en su flota existente, o bien adquirir nuevos buques que se comercializan con entusiasmo como buques "ECO". Estos, por supuesto, se sumarían al actual excedente de oferta existente en muchos mercados marítimos.

A veces es difícil comprobar la veracidad de ciertas afirmaciones de eficiencia. Cualquier proyecto es, inevitablemente, el resultado de un compromiso. A ello se añade que la mayoría de los buques rara vez opera en condiciones absolutamente óptimas y normalmente se carece de datos operativos reales. Sin embargo, se considera que en principio el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto proporciona una estimación razonable y objetiva de la eficiencia de un buque de nueva construcción.
Está claro que existen ya nuevas herramientas probadas que pueden hacer que los buques existentes sean más eficientes. La flota mundial ya ha empleado y comprobado la eficacia de las proas de bulbo mejoradas, diferentes apéndices que suavizan el flujo de agua en la popa, nuevos diseños de hélices al igual que su pulido, y configuraciones de timón no convencionales. También se han introducido con éxito otras medidas en la cámara de máquinas. Pero no importa lo que estas mejoras técnicas puedan suponer, resulta imposible controlar el mercado, y el valor de mercado del buque en el momento de tomar la decisión de invertir en una mejora importante influye tanto como cualquier otro factor.

El equilibrio entre la seguridad y la protección del medio ambiente

Siempre es necesario buscar un equilibrio entre las medidas destinadas a proteger el medio ambiente y las que pretenden reforzar la seguridad marítima. Por ejemplo, hay que buscar un compromiso entre el deseo de reducir la potencia instalada a bordo de los buques, lo que lleva asociado una clara ventaja ambiental, y el riesgo de que un barco pueda construirse con poca potencia y sea inseguro durante la navegación en condiciones meteorológicas extremas. Del mismo modo, un buque de estructura más ligera (con menores escantillones) requerirá menos potencia, pero puede presentar problemas estructurales a lo largo de su vida útil.

El requisito de verificar el peso real de los contenedores se espera que contribuya a mejorar la seguridad de buques portacontenedores y facilitará mucho la tarea de los capitanes de estos buques al mejorar su navegabilidad y estabilidad. Las nuevas recomendaciones relacionadas con su estiba y contenido también tendrán, sin duda, un impacto en la operación de estos buques que operan en un sector de importancia creciente.

Fig. 2: Leyal Ship Recycling Ltd., en Turquía, una de las cada vez más numerosas instalaciones de reciclaje de buques que tienen ya certificado su cumplimiento con el Convenio de Hong Kong de la OMI. La mayoría se encuentra en China, Turquía y Japón.

DNV·GL

La gestión del Agua de Lastre

Durante mucho tiempo la gestión del agua de lastre no era una prioridad para el sector naviero. Fue hace más de diez años, en febrero de 2004, cuando el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos fue adoptado por consenso en una Conferencia Diplomática de la Organización Marítima Internacional (IMO) celebrada en su sede en Londres.

Desde entonces muy poco ha sucedido; la razón es que para llegar a ser obligatorio, el Convenio debe ser ratificado por 30 estados que representen el 35 por ciento del tonelaje de la flota mundial. Llegar a ese nivel de ratificación no ha sido nada fácil, por lo que ésta no ha sido precisamente una cuestión apremiante para la mayoría de armadores y operadores.

De hecho, se tardaron más de 14 años de complejas negociaciones entre los Estados miembros de la IMO antes de que el Convenio pudo ser adoptado. No es de extrañar que haya habido un considerable escepticismo en cuanto a si alguna vez sería ratificado.

Sin embargo, la Guardia Costera de Estados Unidos (USCG), cansada de las largas negociaciones presentó su propia legislación revisada, que entró en vigor en 2012. Esta legislación establece que todos los buques que naveguen en las aguas costeras de los Estados Unidos tendrán que cumplir con las regulaciones, lo que ha servido sin duda para dar impulso al proceso de ratificación del Convenio IMO. Hoy en día, y algunos dirían, finalmente, este proceso está prácticamente completado. Con la reciente firma de Turquía y Japón, el porcentaje del tonelaje mundial representado por los países firmantes es ahora del 32,54 por ciento, menos de un 2,5 por ciento por debajo del 35 requerido. Se espera que este último obstáculo sea superado en un futuro muy próximo.

¿Por qué la legislación es importante?

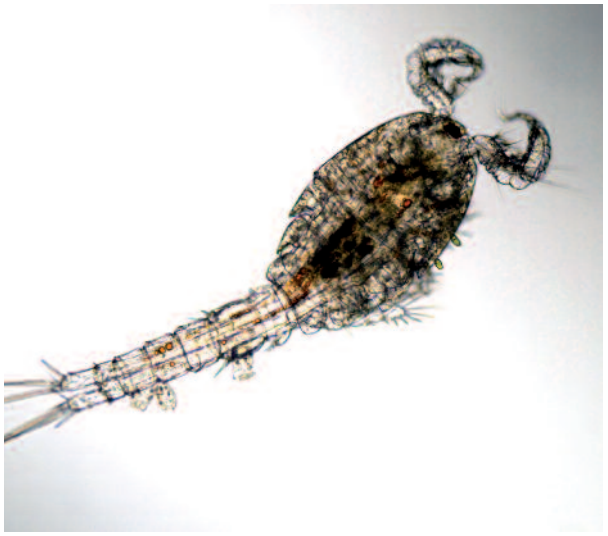
El transporte marítimo es un negocio internacional y un facilitador esencial del comercio mundial, lo que significa que los buques viajan por diferentes partes del mundo. El agua de lastre que las embarcaciones necesitan se carga y descarga siempre que sea conveniente, y por lo tanto el agua de lastre puede provenir de una parte del mundo y ser vertida en otra. Inevitablemente, transportadas junto con el agua viajan una gran cantidad de especies marinas microscópicas, y aquí radica el problema. No todas estas especies acuáticas pueden adaptarse fácilmente a su nuevo entorno, y puede atacar y dañar a las especies locales.

Los científicos reconocieron por primera vez los efectos de una introducción de especies exóticas después de una aparición masiva del alga asiática del fitoplancton Odontella (Biddulphia sinensis) en el Mar del Norte en 1903. Pero no fue hasta la década de 1970 cuando la comunidad científica comenzó a revisar el problema en detalle. A finales de 1980, Canadá y Australia se encontraban entre los países que experimentaban particulares problemas con las especies invasoras, y llevaron sus preocupaciones a la atención del Comité de Protección del Medio Marino de la IMO (MEPC), originando la legislación sobre la gestión del agua de lastre.

La tecnología

Una de las principales preocupaciones expresadas por los armadores ha sido el miedo a invertir en una tecnología que no pueda cumplir con todas las regulaciones. Parte de esta resistencia se basó en las preocupaciones de que los EE.UU. implementaran normas de tratamiento de agua de lastre más estrictas que las previstas por el Convenio del Agua de Lastre de 2004 de la IMO. Sin embargo, este temor se disipó con la confirmación de la USCG de que sus normas de descarga serían idénticas a las indicadas en la norma de descarga D2 de IMO. La USCG también ha dicho que cualquier sistema que tenga un certificado aprobado de tipo IMO expedido por o en nombre de una administración no estadounidense podría ser aceptado en virtud de sus disposiciones sobre sistemas de gestión alternativos (AMS). Estos sistemas tendrían un período de cinco años para obtener la plena homologación de Estados Unidos.

Especies invasoras ajenas al ecosistema local pueden viajar en el agua de lastre.



Con la eliminación de esta confusión normativa, la única preocupación restante del sector ha sido la capacidad de la tecnología disponible. Esta preocupación se soluciona con facilidad. El alto nivel de la tecnología creada es el resultado de intensas pruebas en tierra de cada sistema de gestión del agua de lastre (BWMS), seguidas por ensayos a bordo destinados a asegurar que la tecnología funciona en la práctica tal como está previsto en la teoría.

Lo que significa que la tecnología BWMS ha sufrido efectivamente un escrutinio mayor que cualquier otro sistema instalado a bordo de buques internacionales.

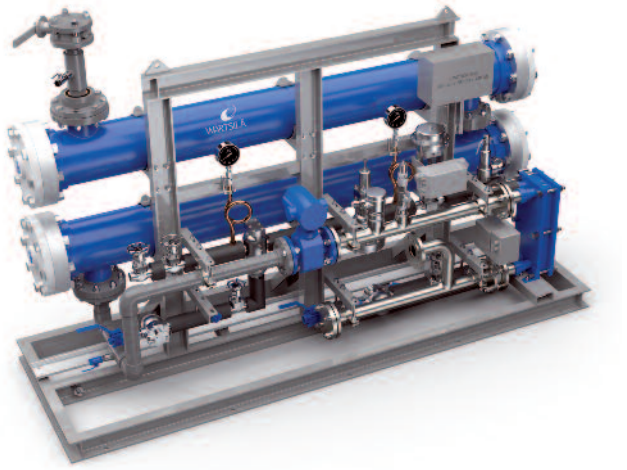
Elección de la solución

No existe una solución adecuada para todos los tipos de buque, tamaño y condiciones medioambientales. Wärtsilä ha sido un innovador líder en el desarrollo de tecnología BWMS y opta por no favorecer o perjudicar a una tecnología sobre otra. Más bien, la empresa ofrece una serie de soluciones que puede suministrar a los armadores con todo lo que pueden necesitar.

El suministro de una solución BWMS puede estar basado en un único equipo o conformar una instalación completa llave en mano, proporcionando soporte durante todo el ciclo de vida - algo a lo que la mayoría de armadores dan gran importancia.

La siguiente gama ha sido desarrollada para ofrecer a los clientes de Wärtsilä diferentes opciones en soluciones de agua de lastre:

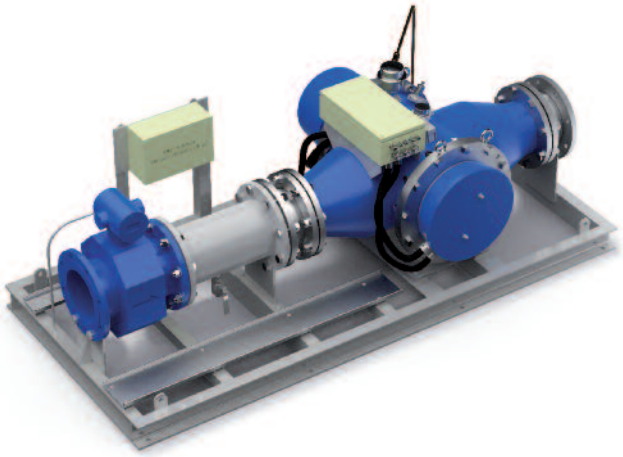
Wärtsilä AQUARIUS® UV



Se trata de un BWMS modular que utiliza un enfoque de dos etapas, e implica filtración y tecnología de desinfección UV a media presión. El AQUARIUS®UV BWMS ha sido aceptado como Sistema de Gestión Alternativa (AMS) por el USCG. La aceptación como AMS es el primer paso hacia la obtención de la autorización plena por USCG. Wärtsilä prevé finalizar todas las acciones necesarias para la obtención de la aprobación completa de tipo estadounidense dentro del período de 5 años.

En base a los datos obtenidos por la USCG en las pruebas del Wärtsilä AQUARIUS®UV BWMS, la aceptación AMS ha sido concedida para todo el rango de salinidad del agua, es decir, agua dulce, salobre y agua de mar. Como uno de los dos únicos sistemas AMS aceptados sin restricciones de salinidad, la solución Wärtsilä permite a buques equipados con este sistema operar en la región de los Grandes Lagos, lo que es importante para los operadores en este entorno desafiante. Una de las primeras referencias importantes fue el pedido para suministrar sistemas AQUARIUS®UV a cuatro buques de suministro a plataformas (PSVs) para Tidewater Marine, uno de los principales proveedores de buques de soporte en alta mar a la industria global de la energía. Estos sistemas ya han sido entregados.

Wärtsilä AQUARIUS® EC



El sistema AQUARIUS® EC también ha recibido recientemente la aceptación USCG AMS. Éste es un BWMS modular que utiliza un proceso de dos etapas, que implica filtración y electro-cloración (EC). Se trata el agua de lastre únicamente durante la absorción. Durante la descarga el agua tratada es neutralizada si es necesario. El proceso de aprobación como AMS para la AQUARIUS EC ha llevado más tiempo que para el sistema UV ya que utiliza una sustancia activa para tratar el agua de lastre. Los procedimientos de prueba son, por lo tanto, más estrictos.

El interés en ambos sistemas está aumentando rápidamente a la par que el proceso de ratificación de la IMO llega a su conclusión. Por ejemplo, en octubre Wärtsilä recibió un pedido para suministrar un total de 44 sistemas AQUARIUS® UV a 22 nuevos graneleros que se están construyendo en China para la empresa Pioneer Marine con base en Singapur.

Se trata del mayor pedido para un único propietario jamás recibido hasta la fecha por cualquier fabricante de BWMS. Sin duda, es indicativo de la creciente necesidad de gestionar adecuadamente la descarga de agua de lastre.

Para elegir el sistema correcto, es esencial que el proveedor BWMS trabaje en estrecha colaboración con el cliente. Wärtsilä siempre ha prestado gran atención a esto, ya que participar desde las primeras etapas en la planificación garantiza la total compatibilidad y la participación continua en toda la instalación, puesta en marcha y pruebas de mar proporcionan el rendimiento esperado durante todo el ciclo de vida.

ENERO

15

D. Manuel Carlier se reunió con representantes de SAPROMIL en la sede de ANAVE.

20

ANAVE presenta su informe de Seguridad y Medio Ambiente

D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko presentaron la edición actualizada del Informe de Seguridad y Medio Ambiente que ANAVE elabora semestralmente. Presidió el acto D. Rafael Rodríguez Valero en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid. También estuvieron representados Puertos del Estado, empresas navieras asociadas, sociedades de clasificación y otras compañías e instituciones del sector marítimo español.

27

Dña. Esther Celdrán asistió a la reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.

24

D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier se reunieron con el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Julio Gómez-Pomar. Ese mismo día D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain, en la sede de ANAVE.

26

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron en la sede de SERCOBE a una reunión del Grupo de Trabajo de GASNAM para la transposición de la Directiva sobre la creación de una infraestructura para combustibles alternativos.

28

D. Manuel Carlier ofreció en Sevilla una conferencia como invitado a un almuerzo organizado por el Propeller Club de la ciudad.

29

Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Grupo de trabajo del Observatorio Permanente del Mercado de Servicios Portuarios, para la revisión de la propuesta de indicadores de los Servicios Portuarios.

AGENDA

CURSO DE e-LEARNING

Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (MLC 2006). Curso en castellano.
Curso de e-Learning sobre el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, en castellano, preparado conjuntamente por Bureau Veritas y ANAVE. Precio para empresas no miembros de ANAVE: 350 € + IVA. Contratación: 647 331 027. Precios especiales para empresas de ANAVE. Contratación: 91 458 00 40.

10 MARZO

Entrega de los XII premios ANAVE de periodismo
La Asociación de Navieros Españoles hará entrega de sus premios anuales de periodismo a los trabajos publicados en 2014. El acto tendrá lugar en la Asociación de la Prensa de Madrid y reunirá a personalidades de la Administración, el sector marítimo y la prensa especializada.

del 02 al 06 MARZO

European Shipping Week
Del 2 al 6 de marzo de 2015, ECSA (European Community Shipowners Association) organizará la primera European Shipping Week. A lo largo de una semana de actos diversos se mostrará la importancia del sector, tanto en el ámbito europeo como mundial, a las instituciones europeas y al público en general. Más información y programa en www.europeanshippingweek.com

12 y 13 MARZO

LNG as Fuel
La Fundación Ingeniero Jorge Juan en asociación con Lloyds Register Marine ofrece este curso en inglés sobre el uso del GNL como combustible. Se impartirá en la sede de la Fundación c/ Castelló 66 - 6ª Planta, Madrid, desde las 9h y tiene un precio de 750 € + IVA. Más información e inscripciones en el +34 91 575 20 24 y en la página web de la Fundación: www.ingenierojorgejuan.com

CURSO ON-LINE

Curso online de fletamento y explotación de buques
Bureau Veritas Formación imparte este curso para obtener el Certificado de aprovechamiento en Fletamentos y Explotación de Buques, emitido por IME - Instituto Marítimo Español. Tiene una duración de 100 horas (2 meses) y un precio de 1597 €. Más información e inscripciones en http://www.bureauveritasformacion.com/fletamentos-y-explotacion-de-buques-1125.aspx

del 10 al 13 MARZO

The Green Ship Technology Conference
Más de 100 ponentes y hasta 350 expertos se reúnen en Copenhage para participar en ponencias, conferencias y mesas redondas sobre el impacto de las ECAs y el futuro del control de las emisiones en el sector marítimo. También se entregarán los premios GST 2015 en una cena de gala. Más información e inscripciones en http://www.informamaritimeevents.com/event/greenshiptechnology/highlights

INGENIERIA NAVAL

Revista del Sector Marítimo

www.ingenierianaval.eu