

Las navieras españolas mantienen el abastecimiento a los territorios no peninsulares, pese a las dificultades



EDITORIAL

Las navieras necesitan el apoyo del Gobierno para asegurar el abastecimiento / **3**

INSTITUCIONES

ECSCA y ETF piden a la UE una acción coordinada sobre los relevos de las tripulaciones / **6**

ECONOMÍA

El FMI prevé una contracción de la economía mundial del 3% en 2020 / **10**

TECNOLOGÍA

LR y UMAS evalúan las distintas opciones de combustibles con cero carbono para 2030 / **16**



Boletín informativo de ANAVE
nº 618 mayo 2020.

Foto portada: Las navieras españolas mantienen el abastecimiento a los territorios no peninsulares, pese a las dificultades..

03 EDITORIAL
Las navieras necesitan el apoyo del Gobierno para asegurar el abastecimiento.

05 NAVIERAS
El transporte marítimo de pasajeros ha descendido casi un 93% en España por el COVID-19.

07 INSTITUCIONES
ICS e IATA piden a los gobiernos que designen aeropuertos para facilitar el relevo de tripulaciones.

11 MERCADO
El comercio se desplomará a medida que la pandemia interrumpa la economía global.

12 TRÁFICOS
Las mercancías movidas en los puertos españoles cayeron un 1,2% hasta febrero.

17 TECNOLOGÍA & INNOVACIÓN
Primeras pruebas de combustión con amoníaco en motores marinos.

20 TRIBUNA PROFESIONAL
Evolución de la flota mercante mundial en 2019.

25 ACTOS Y REUNIONES

25 AGENDA

C CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO
Reducción del contenido en azufre en los combustibles marinos: problemas en las mezclas de combustibles.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de éste, que corresponden exclusivamente a sus firmantes.

Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

Diseño y redacción: Rafael Cerezo.
Cuaderno profesional marítimo: Araiz Basurko.
Gabinete de estudios: Maruxa Heras.
Edita: ANAVE.
Depósito legal: M-31023-2010.
Imprime: Gráficas de Diego.

Las navieras necesitan el apoyo del Gobierno para asegurar el abastecimiento

La pandemia del COVID-19 está dando aún más notoriedad, si cabe, a la importancia del transporte marítimo, que mueve alrededor del 90% del comercio mundial, como medio esencial para mantener en funcionamiento las cadenas de suministro y para el abastecimiento de alimentos, energía, materias primas, así como productos y componentes manufacturados de todo tipo y en todo el mundo.

En España, las líneas regulares de carga rodada y pasajeros son vitales para el suministro de todo tipo de mercancías de primera necesidad a los territorios no peninsulares de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Pero las empresas navieras que cubren dichos servicios, así como con otros países vecinos, como Marruecos, Italia y Francia, están acusando muy seriamente los efectos económicos de la profunda crisis del COVID.

Desde el comienzo del estado de alarma en nuestro país, a estas navieras se les impuso una restricción, primero del 50% y posteriormente del 70%, en el transporte de pasajeros, provocando una reducción de sus ingresos de más del 50%. Adicionalmente, como consecuencia de la menor actividad económica, también se ha reducido notablemente la demanda de transporte de mercancías con lo que, en algunas líneas, sus ingresos totales han caído hasta un 70%.

Por ello, estas navieras se han visto obligados a amarrar más de la mitad de sus buques para ahorrar los costes de viaje. Pero no pueden amarrar toda su flota, ya que se interrumpirían los servicios diarios a los territorios no peninsulares, provocando enseguida un desabastecimiento de bienes de primera necesidad, ya que la capacidad de almacenamiento logístico de dichos territorios es mínima. Las pérdidas que están asumiendo son muy graves; las empresas asociadas a ANAVE prevén un impacto de unos 730 millones de euros solo en el sector de los operadores de ferries y hasta agosto de 2020.

Ante esta grave situación, el gobierno debería intervenir para asegurar la prestación de un mínimo de servicios a cada uno de dichos territorios no peninsulares, cubriendo los costes de viaje (combustibles más costes de puerto) de los buques. Para ello, sería posible suscribir contratos de servicio público, por los que el gobierno asumiría los

costes de viaje de cada buque. Estas medidas no tendrían la consideración de Ayudas de Estado, en el sentido de la normativa comunitaria. De hecho, Irlanda y Grecia ya han aplicado fórmulas análogas y se plantean soluciones similares en Alemania, Dinamarca y Reino Unido.

En España, dichos contratos se podrían dotar económicamente con la partida del Ministerio de Transportes destinada a subvencionar los pasajes marítimos a los residentes en los territorios no peninsulares, que, debido a las medidas de confinamiento impuestas por el estado de alarma, no están siendo utilizados. Dicha partida está presupuestada para este año 2020 en unos 14 millones de euros/mes, cantidad sobrada para hacer frente a los costes de viaje antes mencionados.

Adicionalmente se podría aplicar una reducción de las tasas portuarias más allá de la contemplada en el RD ley 15/2020, del pasado 21 de abril, que estableció un 50% de reducción en la tasa del buque para los servicios regulares de carga rodada o pasaje en servicios de transporte marítimo de corta distancia pero solo *«desde la publicación del presente real decreto-ley y mientras se prolongue el referido estado de alarma»*. Se trata de una medida claramente insuficiente, a menos que se aplique retroactivamente desde el inicio del estado de alarma y se prolongue hasta que la demanda se haya recuperado.

Estas medidas constituirían el apoyo que necesitan las empresas navieras que operan los servicios regulares de carga rodada y pasajeros para garantizar el abastecimiento de los territorios no peninsulares, así como al mantenimiento de los empleos de sus trabajadores. Más aún, ante la no descartable hipótesis de que la pandemia pudiese resurgir en el próximo invierno, el gobierno debería tener ya preparado y previsto este conjunto de medidas para su puesta en marcha tan pronto como pudieran ser necesarias.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es



NAVIERAS/TRÁFICOS

Las navieras españolas mantienen el abastecimiento a los territorios no peninsulares, pese a las dificultades

Armas transportó el equivalente a 150.000 t de mercancías los primeros 15 días de confinamiento, Boluda 300.000 t hasta finales de abril y Baleària lleva 75.000 millas navegadas en un mes

Naviera Armas Trasmediterránea transportó más de 13.000 camiones, equivalentes a unas 150.000 toneladas de mercancías, en sus servicios entre la Península, Baleares y Canarias y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, en los primeros 15 días del Estado de Alarma por el COVID19.

De ellos 8.000 camiones, equivalentes a casi 90.000 toneladas, desde la Península a Baleares y más de 30.000 toneladas de mercancías entre las islas de dicho archipiélago.

De la Península a Canarias y entre estas islas, unos 2.500 camiones, equivalentes a casi 27.000 toneladas. A Ceuta y Melilla han sido 3.000 camiones, es decir, alrededor de 32.000 toneladas de mercan-

cías. Esta naviera recuerda que, a pesar de las grandes pérdidas económicas que esta crisis les está provocando, no cesarán en su «esfuerzo y vocación de asegurar el abastecimiento de las mercancías tan necesarias ahora mismo». Asimismo, confían en que,

La ocupación de los buques es mucho menor que la habitual, por lo que algunas navieras han tenido que amarrar parte de sus flotas

«pronto se pueda restablecer la normalidad en el servicio de transporte», y recuerdan que hay que cumplir en todo momento las normas establecidas por las autoridades pertinentes.

Por su parte, durante el primer mes de confinamiento, Baleària ha llevado a cabo más de 1.000 salidas y ha recorrido más de 75.000 millas para transportar productos de primera necesidad a los territorios no peninsulares de Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla y Marruecos.


Desde esta naviera señalan que la ocupación de la bodega de sus buques en estos momentos oscila entre el 10%, en las rutas de Ceuta y Melilla, y el 50%, en las rutas de la Península a Baleares. Estos datos

son sustancialmente inferiores a los habituales. Actualmente Baleària solo tiene operativo un tercio de su flota, dedicada casi exclusivamente al transporte de mercancías como servicio estratégico y esencial para los territorios no peninsulares.

En una situación distinta está Boluda Lines, que no opera líneas de pasaje, lo que le ha permitido mantener todos sus buques en servicio y que desde el inicio del confinamiento ha transportado 300.000 toneladas de mercancías a las Islas Canarias.

Boluda opera una decena de servicios desde la Península, a las islas Canarias y África Occidental, «y una cuota del mercado canario de más del 40%».





Las navieras españolas han debido recortar su oferta de plazas de pasajeros al menos en un 70% por el coronavirus / BALEÁRIA.

EMPRESAS/TECNOLOGÍA

La naviera Porto Santo Line incorpora el sistema CarRes de Carus

La naviera portuguesa Porto Santo Line ha incorporado el sistema de reservas CarRes de Carus para la gestión de reservas y facturación de billetes para su servicio entre las islas de Porto Santo y Madeira.

Según Rui Gouveia, director general de esta naviera, la solución de Carus se adapta a los altos estándares de calidad de Porto Santo Line, «que se caracteriza no sólo por su dimensión turística, sino principalmente por ser un servicio público para nuestros residentes».

Para John Bertell, director de ventas de Carus, CarRes es una aplicación estable y de confianza para toda una vida de servicio, adaptable a muchos tipos de operaciones.

Porto Santo Line nace en octubre de 1995 con la concesión de la explotación de la línea marítima de pasajeros y mercancías entre las mencionadas islas portuguesas. En junio de 2003 adquiere un nuevo buque, el *Lobo Marinho*, construido en los astilleros de Viana do Castelo y adaptado a las necesidades de esta línea. Este ferry, de 112 m de eslora y 20 m de manga, tiene capacidad para 1.150 pasajeros y 145 coches y alcanza una velocidad de 21 nudos, lo que le permite efectuar la travesía entre el puerto de Porto Santo y Funchal en aproximadamente 2 horas, con dos rotaciones diarias.

Carus, con sede en las Islas de Åland, Finlandia, ofrece servicios especializados de IT para operadores de ferries, con soluciones integrales para reservas, venta y emisión de billetes, control de salidas y el registro de llegadas, para operadores de ferries y cruceros.

NAVIERAS/TRÁFICOS

El transporte marítimo de pasajeros ha descendido casi un 93% en España por el COVID-19

El número de servicios prestados por las empresas navieras, tanto en Canarias como en las Baleares, se ha reducido en torno a un 75%

Las empresas navieras que sirven líneas de pasaje en tráficos españoles han debido recortar su oferta de plazas de pasajeros al menos en un 70% como consecuencia de las medidas del gobierno para frenar la infección por el COVID-19.

De hecho, en los tráficos interinsulares, tanto de Canarias como de las Islas Baleares, el número de servicios prestados por las empresas navieras se han reducido en torno a un 75%.

Sin embargo, en los tráficos entre la Península y las islas, el transporte marítimo es la vía principal de abastecimiento de los territorios no peninsulares, por lo que, pese a la drástica reducción del número de pasajeros, por encima del 90% en todos los ca-

80%

Curiosamente el tráfico Península-Canarias, que es cuantitativamente el menos importante de los tráficos españoles de pasajeros, con gran diferencia, es el que ha disminuido en menor medida «solo un 80%».

El número de servicios se mantiene entre la Península y Canarias y solo se ha reducido en torno a un 40% entre la Península y las islas Baleares.

Pero la reducción real de la demanda de transporte de pa-

sajeros ha sido mucho mayor. Comparando la primera semana de abril con la primera de marzo de este año, justo antes del estallido de la crisis en España, los descensos medios del número de pasajeros transportados han sido los siguientes:

- Interinsular Canarias: - 92%
- Interinsular Baleares: - 93%
- Península-Ceuta: - 96%
- Península-Melilla: - 94%
- Península-Baleares: - 88%
- Península-Canarias: - 80%

Curiosamente el tráfico Península-Canarias, que es cuantitativamente el menos importante de los tráficos españoles de pasajeros, con gran diferencia, es el que ha disminuido en menor medida, «solo un 80%».

En la media de los demás tráficos, el descenso ha sido del 92,6%.

COVID-19 / INSTITUCIONES

ECSA y ETF piden una acción coordinada de la UE sobre los relevos de las tripulaciones

Valoran positivamente la comunicación de la Comisión Europea del 8 de abril en la que se incluye una definición amplia de los trabajadores marítimos como esenciales

Las organizaciones que representan a los interlocutores sociales del sector naviero en la Unión Europea, ECSA (patronal) y ETF (sindicatos) han firmado conjuntamente una carta dirigida a los comisarios europeos, en

la que piden que se tomen medidas especiales para asegurar que el sector marítimo y sus trabajadores puedan desempeñar su papel de apoyo a la economía y que el impacto social, operativo y económico de esta crisis se re-

duzca tanto como sea posible.

Los destinatarios de esta carta han sido los comisarios europeos de Transporte (Adina Vălean), de Gestión de crisis (Janez Lenarčič), de Salud y seguridad alimentaria (Stella Kyriakides), de Justicia (Didier

Reynders) y el alto representante de la UE para Asuntos Exteriores, el español Josep Borrell Fontelles.

En dicha carta, ambas organizaciones valoraban positivamente la comunicación de la CE del pasado 8 de abril: 'Di-



ICS e ITF PIDEN A LOS GOBIERNOS DEL G20 QUE PERMITAN LA MOVILIDAD DE LA GENTE DE MAR

La Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) han pedido en una carta conjunta a los gobiernos de los Estados miembros del G20 que permitan la movilidad y faciliten los relevos de la gente de mar y del personal marítimo durante la pandemia del COVID-19. Teniendo en cuenta la más que probable extensión de las restricciones a la movilidad

de personas en todo el mundo, «*existe una necesidad crítica de que los gobiernos afronten el grave problema de facilitar los relevos de los tripulantes de los buques*», declaran los secretarios generales de ICS e ITF, Guy Platten y Stephen Cotton, en dicha carta. Así mismo advierten de que «*sin una acción global coordinada, el flujo eficiente de importaciones y exportaciones transportadas por mar se verá comprometido, con im-*

pactos negativos en la capacidad de recuperación de las economías nacionales durante la crisis COVID-19».

El pasado 30 de marzo de 2020, los ministros de comercio e inversión del G20 declararon que se aseguraría, «*el funcionamiento fluido y continuo de las redes logísticas que sirven como la columna vertebral de las cadenas de suministro mundiales*». Esta declaración incluía, además, la intención de facilitar el mo-

vimiento del personal esencial de salud y gente de negocios «*sin socavar los esfuerzos para prevenir la propagación del virus*». Según ICS e ITF, para cumplir lo establecido en esta declaración, será fundamental que los gobiernos garanticen el funcionamiento continuado de las redes mundiales de transporte marítimo, facilitando para ello la movilidad de la gente de mar y el personal marítimo en todo el

mundo, incluida la posibilidad de llevar a cabo relevos de tripulación. También consideran vital el reconocimiento de los marinos profesionales y el personal marítimo, independientemente de su nacionalidad, como «*trabajadores esenciales*» y que, como tales, se les otorguen excepciones sobre las restricciones de movilidad en todo el mundo para permitirles embarcar y desembarcar de los buques.

rectrices sobre protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para la gente de mar, pasajeros y otras personas a bordo de los barcos' en la que se reconocía la necesidad y se incluía una definición amplia de trabajadores marítimos como trabajadores esenciales.

Para ECSA y ETF, las medidas impuestas unilateralmente por diferentes Estados miembros «están impidiendo el movimiento de gente de mar para incorporarse a sus buques, ejercer su derecho de permiso y ser repatriados al final de su turno de servicio, mientras sus colegas se ven obligados a esperar en casa, sin poder ocupar sus tareas a

Patronal y sindicatos europeos piden que se tomen medidas especiales para asegurar que el sector y sus trabajadores puedan desempeñar su papel de apoyo

bordo», advierten en su carta a los comisarios ECSA y ETF, que consideran que las directrices de la OMI resolverán los problemas derivados de dichas restricciones.

Por ello solicitan que, en línea con las condiciones establecidas en las mencionadas directrices, se presente una propuesta concreta de puertos designados para los relevos de las tripulaciones, con su distribución geográfica, capacidad, proximidad a instalaciones de salud y aeropuertos internacionales.

ECSA y ETF recuerdan a los comisarios europeos la apremiante repatriación de la gente de mar europea que actualmente está aislada en terceros países o en buques que no han podido obtener permiso para atracar y para la que podría contar con la asistencia del Servicio Europeo de Acción Exterior.

COVID-19 / INSTITUCIONES

ICS e IATA piden a los gobiernos que designen aeropuertos para facilitar el relevo de tripulaciones

La Cámara Naviera Internacional (ICS) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) han pedido conjuntamente a los gobiernos que tomen medidas urgentes para facilitar vuelos que permitan los relevos de las tripulaciones de los buques mercantes. En concreto se pide la «designación de un número determinado de aeropuertos para el relevo de tripulaciones que permita su repatriación y su movilidad de manera segura».

Según ambas asociaciones, este listado debe incluir aeropuertos cercanos a las principales rutas de navegación y tengan también conexiones aéreas directas a los principales países de residencia de las tripulaciones, como China, India, Filipinas y Latinoamérica, así como a destinos en Europa occidental y oriental.

Los protocolos de control de inmigración y salud también están obstaculizando la capacidad de los buques mercantes para relevar a sus tri-

pulaciones. Dichos protocolos y limitaciones a la movilidad están pensados fundamentalmente para pasajeros y trabajadores no esenciales. «Cuando se aplican a unas tripulaciones que no interactúan con las comunidades locales, estas restricciones ponen en peligro innecesariamente la capacidad de las líneas aéreas y las compañías navieras para mantener en funcionamiento las cadenas de suministro mundiales», explican desde ICS y IATA.

Desde todas las asociaciones del sector del transporte marítimo se está reclamando que se facilite el relevo de la

gente de mar, que afecta ya a alrededor de 150.000 marinos. Las restricciones de movilidad impuestas por los gobiernos dificultan dichos relevos, lo que según expertos del sector «podría llegar a provocar problemas de seguridad en la operación del buque», además de problemas de salud mental, en la gente de mar aislada a bordo por largos periodos y sin posibilidad de regresar a tierra.

Para el director general de IATA, Alexandre de Juniac, las líneas aéreas ya no ofrecen sus servicios de transporte de pasajeros para evitar la propagación del COVID-19, pero pueden ayudar a mantener la logística global en movimiento. «Para ello los gobiernos deben identificar los aeropuertos y hacer los ajustes apropiados en sus protocolos actuales de salud e inmigración, para que los armadores puedan llevar a cabo los relevos y repatriaciones de las tripulaciones, las aerolíneas pueden ayudar a mantener la logística global en movimiento», concluyó Juniac.

150.000

marinos necesitan ser relevados cada mes de sus puestos a bordo en buques en todo el mundo.



Los aeropuertos deben ser cercanos a las principales rutas de navegación y con conexiones directas a los países de residencia de las tripulaciones / ADOBE PHOTO STOCK.

COVID-19 / INSTITUCIONES

El sector naviero pide a la CE que suspenda las consultas públicas por la pandemia

Sin las aportaciones de los armadores a sus asociaciones nacionales, es difícil para la Comisión Europea evaluar el impacto de las opciones legislativas propuestas

La asociación que representa a los navieros de la UE, ECSA, junto con Interferry, la división europea de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA Europa) y la Asociación Europea de Dragado (EuDA), han enviado una carta conjunta a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, solicitando que se suspendan temporalmente todas las consultas públicas y evaluaciones de impacto por la pandemia del COVID-19.

En dicha carta, estas asociaciones marítimas argumentan su falta de capacidad ante esta situación para proporcionar comentarios precisos y oportunos sobre las consultas en curso. «La falta de aportaciones de los armadores a sus respectivas asociaciones nacionales afecta negativamente a la capacidad de los departamentos de la Comisión Europea para evaluar con precisión el impacto de las opciones legislativas propuestas a través de las consultas que vendrán en el futuro cercano», explican en dicho documento.

Las evaluaciones de impacto generalmente se basan en datos del año anterior, en este caso 2019. Cuando el impacto de la pandemia de COVID-19 se haga más claramente visible en toda Europa en los próximos meses, el panorama habrá cambiado totalmente desde un punto de vista financiero, comercial, social y laboral. «La situación para finales de este año será completamente diferente de lo que sabemos hasta ahora», alegan.

A tal efecto, las asociaciones marítimas solicitan la congelación de las consultas públicas y las evaluaciones de

impacto durante un período de al menos 6 meses, para que su reanudación coincida con el reinicio previsto de las actividades en el Parlamento Europeo en septiembre.

También han reiterado su apoyo a las ambiciones medioambientales de la Comisión, a la vez que han pedido que la UE sea «una voz unida, proactiva y positiva en la Organización Marítima Internacional (OMI)». A este respecto, y en vista de la suspensión de las reuniones en la OMI, el sector marítimo también pide a todas las instituciones europeas que retrasen todos los plazos establecidos antes del brote del COVID-19 con el fin de alinearlos con el calendario de la OMI.

ECSA, Interferry, CLIA Europa y EuDA han enviado una carta conjunta a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen

Actualmente, las compañías navieras europeas están haciendo todo lo posible para asegurar que no se interrumpe el suministro de mercancías, gracias al trabajo, entre otros, de la gente de mar y demás personal marítimo, en condiciones muy difíciles. Las recientes directrices para la re-

patriación de tripulaciones y pasajeros de la CE dotan al sector de una base para llevar a cabo los cambios necesarios.

ECSA considera que esta crisis sin precedentes requiere reacciones sin precedentes. Para que Europa asegure la supervivencia de un sector muy importante estratégicamente como es el sector marítimo, se requerirán más acciones concertadas y específicas. Por lo tanto, pide a todas las instituciones europeas que adopten rápidamente un plan de rescate y recuperación específico para el sector marítimo.

Se puede descargar la carta enviada por ECSA, CLIA Europa, EuDA e Interferry a la presidenta de la Comisión Europea en www.ecsa.org.

Esta crisis requiere reacciones sin precedentes para asegurar la supervivencia de un sector estratégico como es el marítimo / CE.



La ONU y Reino Unido acuerdan posponer la cumbre del clima COP26 por el COVID-19

Por su parte, la Comisión Europea anuncia que no retrasará su 'Ley del Clima'

La pandemia del coronavirus ha obligado a la ONU y a Reino Unido a posponer la cumbre del clima COP26, cuya celebración estaba prevista entre el 9 y el 18 de noviembre en Glasgow (Escocia), organizada por Reino Unido en asociación con Italia. Se esperaba que esta nueva cumbre renovase el compromiso internacional del acuerdo negociado en París en 2015

La Comisión Europea ha emitido un comunicado a través de Frans Timmermans, vicepresidente ejecutivo para el Pacto Verde, en el que entiende que se toma esta decisión para evitar «no cumplir con las expectativas de la cumbre debido a una participación insuficiente» y reconocen el freno de la actividad diplomática mundial debido al coronavirus.

El sector naviero europeo considera que, sin renunciar en absoluto a los ambiciosos objetivos a largo plazo de reducción de emisiones, a corto plazo la prioridad de la UE debería ser poner los medios para hacer posible que el sector sobreviva a esta crisis para seguir asegurando el abastecimiento, la creación de empleo y apoyando el relanzamiento de la economía.

Timmermans reitera el firme compromiso de la Comisión de lograr el éxito de la COP26 y de llevar a buen puerto el Acuerdo Verde Europeo anunciado en diciembre de 2019 «en interés de la salud de nuestra economía y nuestra gente».

'Ley del clima' europea

La Comisión Europea no frenará sus trabajos de preparación de la COP26. «Se han puesto en marcha leyes fundamentales para cumplir los objetivos de clima y energía para



La COP26 estaba prevista entre el 9 y el 18 de noviembre en Glasgow (Escocia), organizada por Reino Unido/ ANDREW PARSONS.

2030 y se ha establecido un compromiso para alcanzar la neutralidad climática en 2050 a través de una Ley del Clima, le-

galmente vinculante», ha declarado Timmermans.

El trabajo legislativo sobre esta propuesta ya ha comen-

zado, incluso en estas circunstancias difíciles. La Comisión quiere presentar en septiembre de este año un plan de evaluación para elevar los objetivos de la UE para 2030 y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 50-55% respecto a 1990. Así mismo, se está trabajando en la mejora de las contribuciones determinadas a nivel nacional, propuestas en el Acuerdo de París.

«La Comisión Europea continuará trabajando intensamente a través de todos los canales disponibles en todos los elementos clave de la agenda climática global», concluye Frans Timmermans.

COVID-19/TMCD

El TMCD, una alternativa fiable a la congestión de las fronteras terrestres

Las medidas para limitar la movilidad adoptadas por los países europeos para intentar evitar la propagación del coronavirus COVID-19 están afectando al comercio y tráfico intraeuropeo y al normal funcionamiento de las cadenas de suministro.

En esta situación, la naviera suiza Mediterranean Shipping Company (MSC) ha destacado en un comunicado el papel que puede jugar el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) «para evitar los bloqueos que está sufriendo el transporte de mercancías por carretera» en algunas fronteras entre países europeos y que están afectando a distribución normal de «bienes esenciales, incluidos alimentos, equipos médicos y otros suministros vitales». El TMCD puede proporcionar a los transportistas por



MSC reivindica el papel del transporte marítimo de corta distancia durante esta crisis

carretera una alternativa realista y fiable a las congestionadas fronteras terrestres mediante operaciones intermodales que evitan dichos bloqueos y permiten el mantenimiento de las cadenas de suministro y las entregas puerta a puerta.

INSTITUCIONES / FMI

El FMI prevé una contracción de la economía mundial del 3% en 2020

Advierte en su informe de marzo 'Perspectivas de la Economía Mundial' de que estas previsiones están sujetas a una extrema incertidumbre y dependen de factores difíciles de predecir

El Fondo Monetario Internacional (FMI) prevé que la economía mundial va a sufrir una contracción de un 3% en 2020 debido a los efectos de la pandemia del COVID-19, mucho peor que la registrada durante la crisis financiera de 2008. Estas previsiones son incluso peores para las economías avanzadas, para las que augura un descenso del 6,1% y desastrosas para España, que sufrirá la segunda mayor contracción entre las grandes economías de la zona Euro (-8%), solo por detrás de Italia (-9,2%).

Según ha señalado en su más reciente informe semestral 'Perspectivas de la economía Mundial' (*World Economic Outlook, WEO*) estas previsiones parten de un escenario base en el que se supone que la pandemia se disipa en el segundo semestre de 2020 y que las medidas de contención se levantan gradualmente. Sobre esta base, el informe proyecta

una notable recuperación de la economía mundial para 2021, del 5,8%, conforme la actividad económica se normalice, gracias a las medidas aplicadas. La previsión para 2021 en España se quedaría en una recuperación del 4,3%, solo mayor que el de los Países Bajos (3,0%) y Finlandia (3,1%) en toda la zona euro.

Aún así, el FMI advierte que dichas previsiones «están sujetas a una extrema incertidumbre» ya que dependen de factores cuya evolución es «difícil de predecir». En primer lugar, los puramente sanitarios, como el ritmo de contagio de esta pandemia, su intensidad o la eficacia de los esfuerzos para su contención, pero también influirán otros factores económicos y sociales.

Según las previsiones del Fondo, muchos países se enfrentan a crisis con múltiples facetas, que incluyen un shock de sus sistemas sanitarios, perturbaciones económicas

España sufrirá la segunda mayor contracción entre las grandes economías de la zona Euro (-8%), solo por detrás de Italia (-9,2%)

internas, derrumbe de la demanda externa, cambios de sentido de los flujos de capital y colapso de los precios de las materias primas, por lo que «predominan los riesgos de que los resultados sean peores», advierte el informe.

Las autoridades deberán aplicar importantes medidas concentradas enfocadas en el ámbito fiscal, monetario y financiero para respaldar a los hogares y empresas más afectados. Estas medidas ayudarán a mantener las estructuras

económicas durante la paralización y serán esenciales para una normalización gradual de la actividad una vez que se disipe la pandemia.

Para el FMI será esencial «una estrecha cooperación multilateral» para superar los efectos de la pandemia, estableciendo ayudas internacionales para los países especialmente afectados, no solo por la crisis sanitaria sino también por la económica. «Es urgente que los países trabajen en forma mancomunada para frenar la propagación del virus y para desarrollar una vacuna y terapias contra la enfermedad. Hasta que estas soluciones médicas estén disponibles, ningún país estará a salvo de la pandemia, incluidos posibles rebrotes una vez superada la enfermedad si siguen produciéndose contagios en otros lugares», concluye el informe.

El informe del FMI en inglés y sus apéndices estadísticos se puede descargar en su página web www.ifm.org.



El comercio se desplomará a medida que la pandemia interrumpa la economía global

La OMC publica un informe en el que prevé una recuperación en 2021, en función de la duración del brote y la eficacia de las medidas aplicadas por los distintos gobiernos

El comercio mundial de mercancías se desplomará entre un 13% y 32% en 2020, según un informe, publicado el pasado 8 de abril por la Organización Mundial del Comercio (OMC), sobre los efectos de pandemia de COVID-19.

A pesar de que el amplio abanico de posibilidades de evolución del contagio se traduce en una gran incertidumbre sobre su impacto económico preciso, dicho informe prevé que la caída del volumen del comercio probable-

mente superará a la provocada por la crisis financiera mundial de 2008.

El informe de la OMC contempla dos escenarios posibles para la recuperación: uno relativamente optimista, con una fuerte caída del comercio, seguida de una recuperación que comienza ya en la segunda mitad de 2020, y otro más pesimista, con un declive inicial más pronunciado y una recuperación más prolongada e incompleta.

Según el mencionado informe, el descenso de los vo-

lúmenes de comercio afectará a todo el mundo y casi todas las regiones sufrirán caídas de dos dígitos, con una especial repercusión en las exportaciones norteamericanas y asiáticas.

Asimismo, disminuirá en sectores con cadenas de valor complejas, en particular los de productos electrónicos y automotrices. Las restricciones al transporte y la movilidad de las personas que se están aplicando en todo el mundo para evitar la propagación descontrolada del COVID-19 afecta-

rán directamente al sector servicios.

El volumen del comercio mundial ya cayó un 0,1% en 2019 debido a las tensiones causadas por las guerras comerciales y la desaceleración del crecimiento económico. Durante el año pasado, también se redujo un 3% el valor en dólares de las exportaciones mundiales hasta 18,9 billones (1012) de dólares. Por su parte, el valor de las exportaciones de servicios comerciales aumentó un 2% hasta los 6,03 billones de dólares.

La OIT pide que se considere 'trabajadores esenciales' a la gente de mar y se asegure su movilidad

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha pedido que se trate a la gente de mar como «trabajadores esenciales» y que estén exentos de las restricciones de movimiento durante la pandemia del COVID-19.

Una declaración conjunta emitida por la Mesa del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), que representa a la gente de mar, los armadores y los gobiernos también ha exhortado a los Estados miembros de la OIT a, «hacer todo lo posible para facilitar el abastecimiento de suministros médicos esenciales, combustible, agua, repuestos y provisiones a los buques».

Dicha declaración es el resultado de informes que denuncian que en varios puertos se ha impedido embarcar en los buques a suministradores

de máscaras, monos y otros equipos de protección personal para las tripulaciones. También se ha negado la escala a buques procedentes de áreas afectadas por el COVID-19, evitando así el embarque de provisiones y suministros esenciales para el buque y sus tripulantes.

El mencionado comité tripartito subrayó la importancia de asegurar que el flujo de suministros esenciales, energía, alimentos, medicamentos y muchos no se vea interrumpido, «por medidas que limitan el movimiento seguro y eficiente de los buques y la gente de mar que los opera».

Guy Ryder, director general de la OIT, ha pedido a los gobiernos, «que aseguren la adecuada protección de la gente de mar frente a la pandemia del COVID-19, que ésta tenga acceso a atención médica y pueda via-



jar hacia y desde sus barcos, según sea necesario, para continuar jugando su crucial papel en esta crisis».

Ryder también ha agradecido los esfuerzos coordinados de los interlocutores sociales y la comunidad internacional para responder a esta crisis que ha afectado al sector marítimo, que mueve el 90%

del comercio mundial, y a las condiciones de trabajo de los casi dos millones de marinos.

El Convenio MLC 2006 de la OIT, que establece los derechos laborales de la gente de mar, ha sido ratificado por 96 Estados miembros de la OIT, lo que representa más del 91% del tonelaje de la flota mercante mundial.

Las mercancías movidas en los puertos españoles cayeron un 1,2% hasta febrero

Notable descenso de los graneles sólidos (-21,0%) mientras aumenta la carga general (3,9%)

Hasta febrero incluido, los puertos españoles de interés general movieron un total de 88,3 millones de toneladas mercancías (Mt), un 1,2% menos que durante los dos primeros meses de 2019. Las mercancías movidas en régimen de tránsito internacional, principalmente contenedores, sumaron 25,0 Mt, un 3,5% más que en mismo periodo del año anterior. Descontando éstas, el tráfico

de mercancías descendió un 2,9% hasta 63,4 Mt.

El 50,6% de las cargas corresponden a mercancía general, el 34,2% a graneles líquidos y el 15,2% restante a graneles sólidos. Dentro de la carga general, los contenedores tienen una cuota del 72,0% y el 28,0% restante corresponde a carga general convencional.

Durante los 2 primeros meses del año se movieron 2,9 millones de pasajeros de línea

regular (+10,4%) y 1,1 millones de pasajeros de crucero (-1,5%). El tráfico ro-ro registró un aumento del 2,6% hasta 10,3 Mt.

El comercio marítimo exterior español (importaciones + exportaciones) movió 47,3 millones de toneladas de mercancías (Mt), un 2,0% menos que en el mismo periodo de 2019, de las que el 66,1% de las mercancías corresponden a importaciones y el 33,9% res-

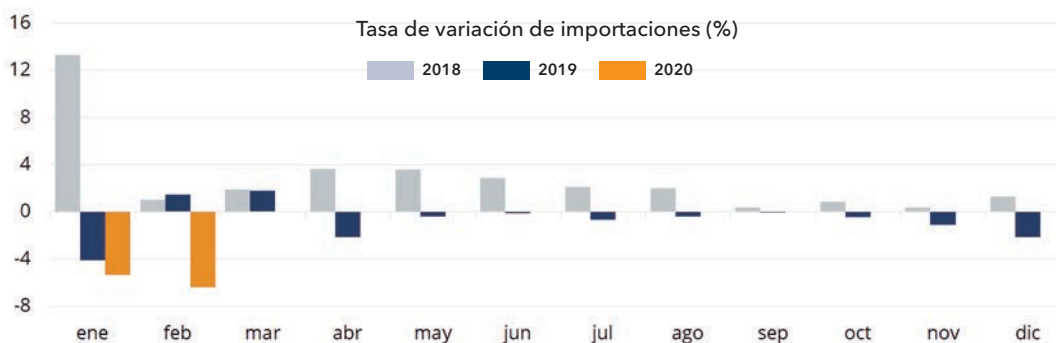
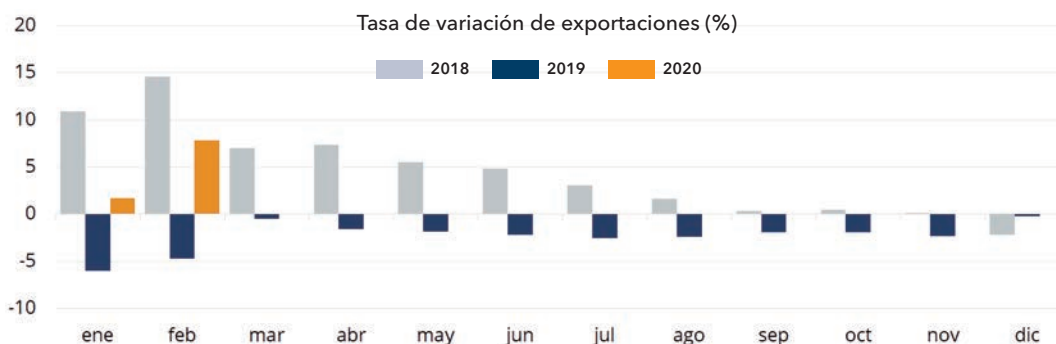
tante a exportaciones. Las importaciones disminuyeron un 6,4% debido al notable descenso en los graneles sólidos (-23,0%) que no ha podido ser compensado por los graneles líquidos (+2,3%) y la carga general (+1,0%). Las exportaciones crecieron un 7,8% registrando sensibles aumentos en los graneles líquidos (+11,6%) y carga general (+16,4%) mientras que los graneles sólidos disminuyeron un 11,2%.

| CONCEPTO | | ACUMULADO HASTA FEBRERO | | | VAR. % | | |
|----------------------------------|-------------------|-------------------------|------------|------------|------------|-----------|-----|
| | | 2018 | 2019 | 2020 | 2018-2020 | 2019-2020 | |
| Mercancías según su presentación | Graneles líquidos | 29.313.423 | 29.337.920 | 30.174.861 | 2,9 | 2,9 | |
| | Graneles sólidos | 16.233.325 | 16.977.067 | 13.417.477 | -17,3 | -21,0 | |
| | Mercancía general | Convencional | 11.580.173 | 12.053.900 | 12.524.642 | 8,2 | 3,9 |
| | | En contenedores | 29.278.299 | 31.056.590 | 32.233.019 | 10,1 | 3,8 |
| | | Total | 40.858.472 | 43.110.490 | 44.757.661 | 9,5 | 3,8 |
| Total | | 86.405.220 | 89.425.477 | 88.349.999 | 2,3 | -1,2 | |
| Otras mercancías | Total | 1.955.849 | 2.083.144 | 1.822.548 | -6,8 | -12,5 | |
| Tráfico portuario | | 88.361.069 | 91.508.621 | 90.172.547 | 2,1 | -1,5 | |

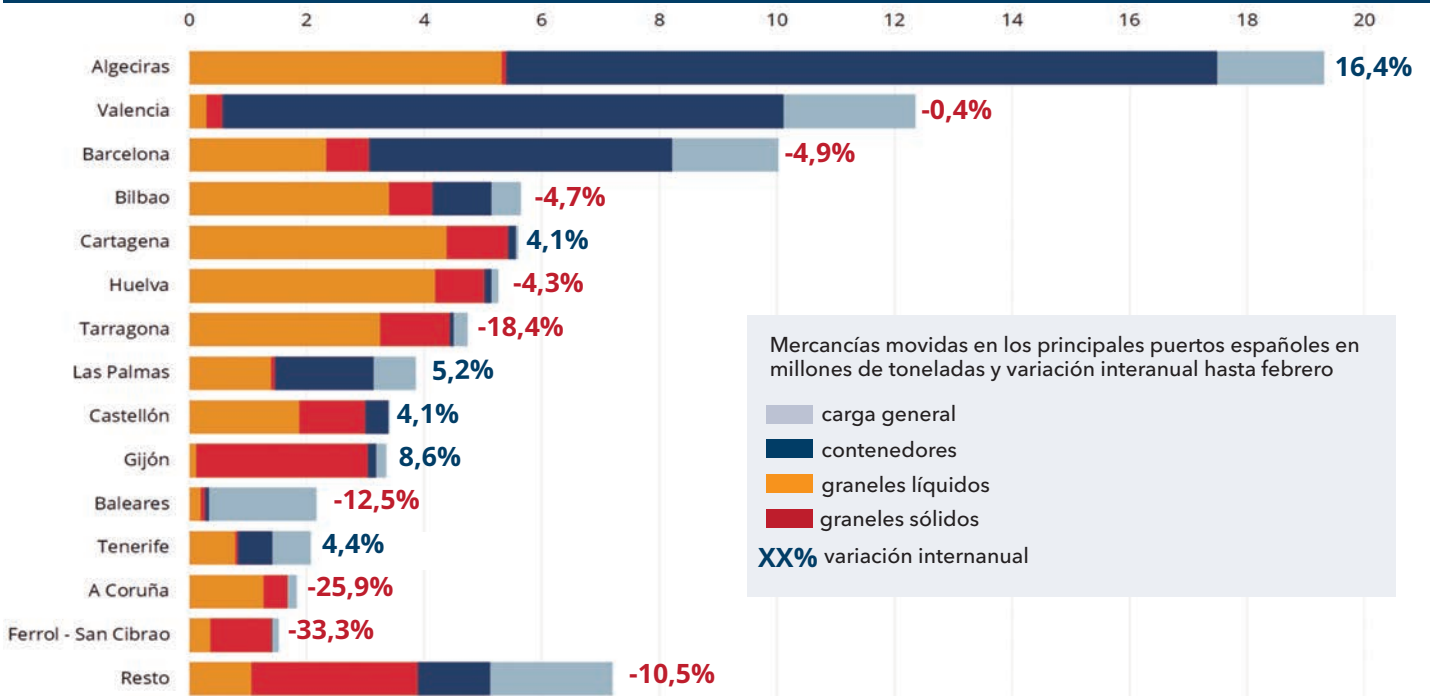
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL



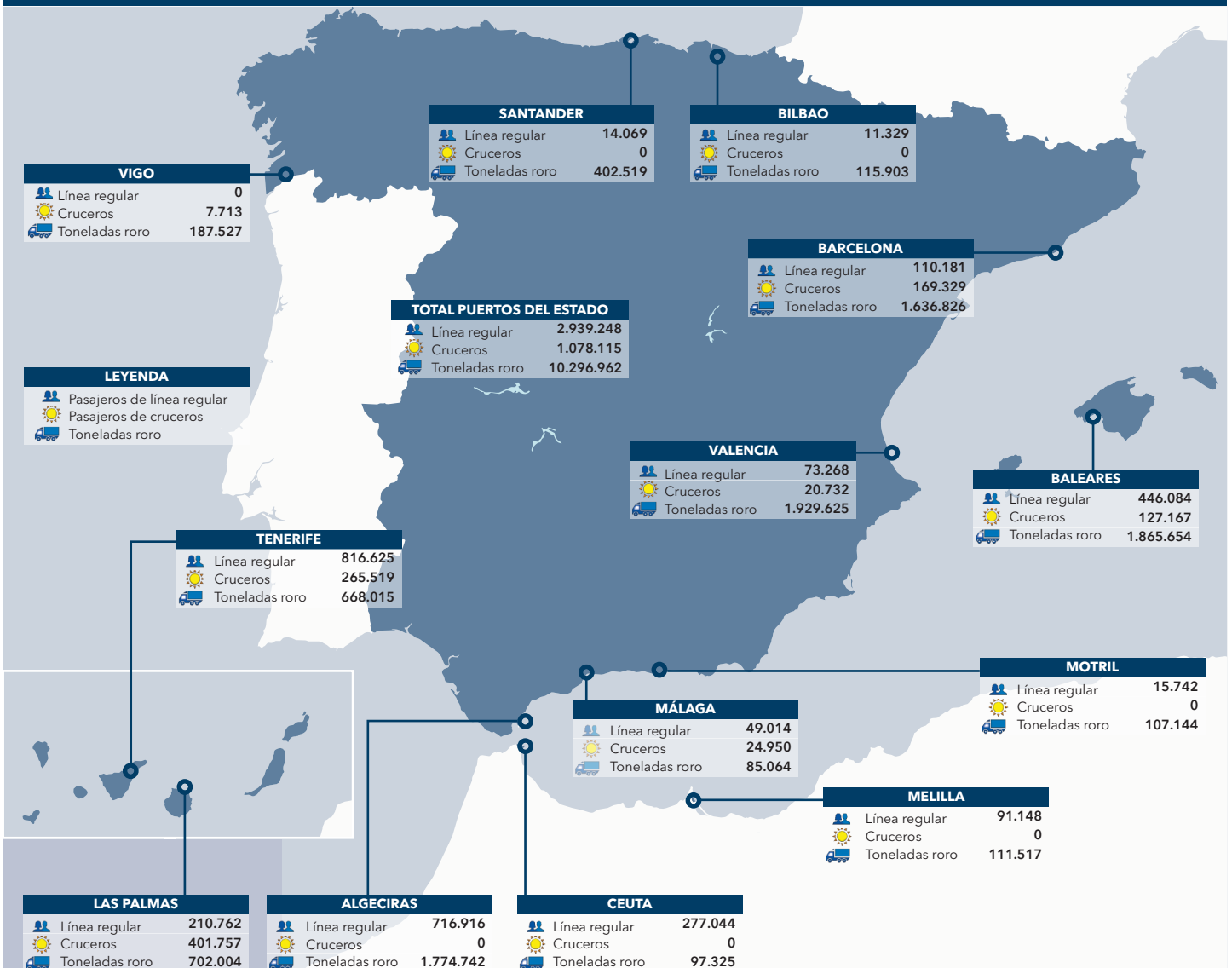
Gr. sólidos Gr. líquidos Carga general



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



MOVIMIENTOS DE MERCANCÍAS RORO Y PASAJEROS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



PIRATERÍA / GOLFO DE GUINEA

El golfo de Guinea sigue siendo la zona más castigada por la piratería

Los ataques a buques mercantes aumentaron en el mundo durante el primer trimestre de 2020

Durante los tres primeros meses del año 2020, se registraron 47 ataques de piratería a buques mercantes, lo que supone un aumento del 23,7% respecto a los 38 registrados en mismo periodo del año pasado, según el informe trimestral de piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB) de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), que se ha publicado recientemente.

El golfo de Guinea sigue siendo la zona del mundo más castigada por la piratería contra los buques mercantes con 21 incidentes registrados durante el primer trimestre de este año. De estos, 12 fueron abordajes a buques en marcha; otros 4, informes de disparos sobre buques, además de 17 tripulantes secuestrados en 3 incidentes distintos.

Los asaltantes suelen estar armados, se acercan a los buques en embarcaciones rápidas y los abordan para robar cualquier cosa que encuentren, desde las pertenencias de los marinos hasta la carga, o secuestrar a los tripulantes para exigir un rescate.

Para el director de IMB, Michael Howlett, «la actuación de las patrullas navales, las medidas de seguridad a bordo, la cooperación y el intercambio transparente de información entre las autoridades son factores que ayudan combatir los delitos de piratería y robo a mano armada».

En Indonesia, durante el primer trimestre de 2020, los incidentes se redujeron a 5 abordajes de embarcaciones fondeadas, clasificados como «ataques de robo a mano armada de bajo nivel». El despliegue estratégico de las patrullas de la Policía Marítima y su colaboración con el centro

de información de IMB ha permitido disminuir de manera notable los ataques.

En el estrecho de Singapur se registraron otros 5 incidentes durante este primer trimestre, siguiendo la escalada con la que finalizó el año pasado (11 incidentes en el último trimestre), en una zona que no había sufrido ningún ataque durante el primer trimestre de 2019. Al igual que en Indonesia, IMB considera que los ataques de esta zona son «de baja intensidad», pero que son una peligrosa distracción para las tripulaciones, que deben estar pendientes de la vigilancia contra estos ataques piratas, «mientras el

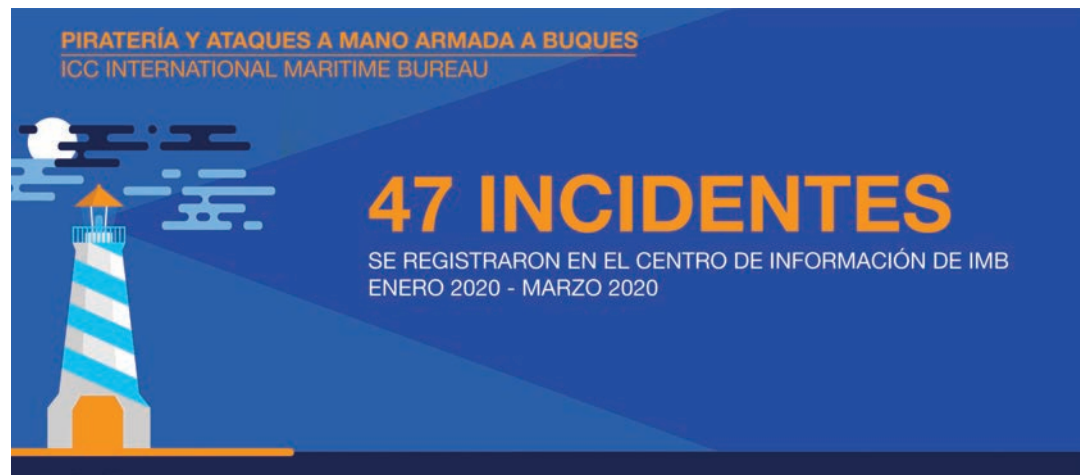
De enero a marzo se registraron 47 ataques a buques, lo que supone un aumento del 23,7% respecto al mismo periodo de 2019

buque navega por estas aguas, con mucho tráfico».

Finalmente, dicho informe desataca la mejora de la situación en las zonas de Somalia, en la que no se ha registrado

ningún incidente durante los pasados dos trimestres, aunque IMB advierte de que en este periodo no hay indicios de que se haya producido una reducción de los ataques en todo el mundo. Por ello anima a los armadores a mantenerse vigilantes y pide una cooperación internacional continua.

El director de IMB recuerda que la amenaza para las tripulaciones sigue siendo real y por ello es fundamental seguir las mejores prácticas de recomendadas del sector y mantener la vigilancia. «La detección temprana de un bote pirata que se aproxima es a menudo clave para evitar un ataque», concluye Michael Howlett



El sector marítimo actualiza sus recomendaciones frente a la piratería en África Occidental

Las principales organizaciones del sector del transporte marítimo (ICS, BIMCO, Intertanko, Intercargo, entre otras) han publicado una nueva versión de sus 'Mejores prácticas de gestión', para la prevención de los actos de piratería y el refuerzo de la protección marítima frente a las costas de África Occidental y golfo de Guinea (*Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security off the coast of West Africa including the Gulf of Guinea, BMP WA*). Esta nueva guía actualiza y a las distribuidas anteriormente por las asociaciones firmantes.

La situación en las aguas de África Occidental y del golfo de Guinea es cada vez más pe-

Los buques mercantes ya han sufrido una decena de incidentes muy graves en esta zona en 2020

ligrosa para los buques mercantes que, según datos de la empresa de seguridad Dryad Global, han sufrido una decena de incidentes graves desde el comienzo de este año, entre ataques con armas de fuego, robos y secuestros de buques y tripulantes.

El objetivo de esta guía es prevenir, en la medida de los



posible, que los buques y tripulaciones sean víctimas de la piratería en esta región y ayudar a elaborar planes de viaje «para detectar, evitar, disuadir, retrasar e informar sobre ata-

ques de piratería». La experiencia ha demostrado que la aplicación de las medidas descritas en estas Mejores Prácticas de Gestión marca una importante diferencia en la seguridad de la gente de mar.

Este documento, de 72 páginas de extensión, está estructurado en 7 capítulos que tratan sobre las siguientes cuestiones:

- Requisitos principales de las BMP.
- Amenaza y evaluación de riesgos.
- Planificación.
- Medidas de protección del buque.
- Notificación.
- Procedimiento de actuación de los buques que estén sufriendo un ataque.

GASNAM
green gas
MOBILITY SUMMIT
22-23 SEP.

SEAT IVECO enagas

DESCARBONIZACIÓN / COMBUSTIBLES

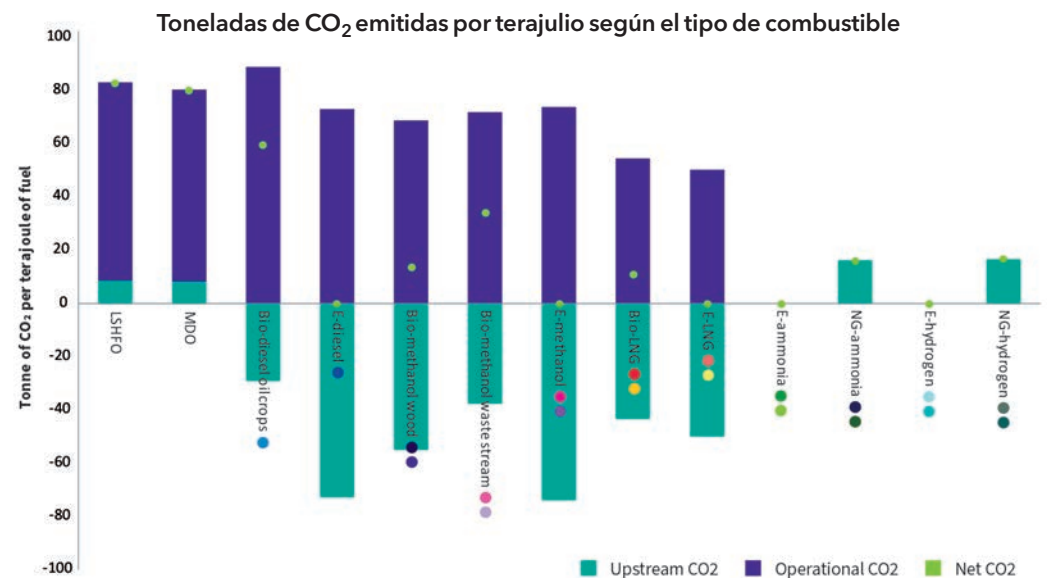
LR y UMAS evalúan las distintas opciones de combustibles marinos para 2030

Publican un exhaustivo informe técnico-económico de los combustibles con cero emisiones desde el punto de vista de la inversión, la tecnología y la sociedad.

La sociedad de clasificación Lloyd's Register, junto con por la consultora marítima UMAS han publicado recientemente un informe bajo el título *Techno-economic assessment of zero-carbon fuels* (Evaluación técnico-económica de los combustibles con cero emisiones) en el que evalúan las distintas opciones de combustibles marinos con cero emisiones de carbono de cara a 2030, desde el punto de vista de la inversión, la tecnología y la sociedad.

Se analiza, en primer lugar, la viabilidad económica de buques con cero emisiones respecto a uno que use combustible reglamentario actual (VLSFO). En segundo lugar, se estudia la viabilidad tecnológica tanto de los buques como de las instalaciones de suministro para dichos combustibles. Finalmente analiza cómo está evolucionando el panorama energético en otros sectores y cómo afectará a la descarbonización del sector marítimo.

Según dicho informe, los biocombustibles pueden resultar la opción más competitiva a corto plazo frente a otras soluciones. Sin embargo, hay obstáculos importantes relacionados con su sostenibilidad



y disponibilidad a medio y largo plazo que los harán probablemente poco competitivos debido a posibles restricciones o precios más altos. Además, no se pueden considerar un combustible de transición para la aplicación de tecnologías más avanzadas y eficientes en el futuro.

Por el contrario, el amoníaco, producido a partir de hidrógeno, que a su vez se ob-

tiene del gas natural, sistemas de captura de carbono y energías renovables, podría tener un coste parecido a los biocombustibles en el corto plazo, pero probablemente mucho más barato en 2050.

El informe de LR establece que, aunque de cara al futuro haya opciones que podrán aguantar mejor que otras el paso del tiempo y sigan siendo válidas a través de las déca-

das, el precio del combustible es el factor principal y, bajo este punto de vista, no hay una 'mejor opción' que sea la más competitiva desde la actualidad hasta 2050. «Gestionar esta incertidumbre significa que la flexibilidad es clave para asegurar la resiliencia», concluye.

El informe completo de LR y UMAS está disponible su página web <https://www.lr.org>

Primeras pruebas de combustión con amoníaco en motores marinos

Wärtsilä investiga su viabilidad a medio plazo como combustible marino

La empresa finlandesa Wärtsilä ha llevado a cabo una prueba de combustión con amoníaco para evaluar su potencial como combustible marino en un futuro próximo.

Esta primera prueba se ha llevado a cabo inyectando amoníaco en una unidad de investigación de combustión para comprender mejor sus propiedades. En función de los resultados, dichas pruebas continuarán en motores de gas duales y de encendido por chispa.

Para Kaj Portin, responsable de combustibles de Wärtsilä Marine, «las primeras pruebas han arrojado resultados prometedores, por lo que se van a continuar optimizando los parámetros de combustión». Tras estas pruebas, está previsto llevar a cabo ensayos reales en colaboración con armadores a partir de 2022, y posiblemente también con otros clientes en el futuro.



Wärtsilä también está desarrollando los sistemas de almacenamiento y suministro de amoníaco para pilas de combustible que tiene previsto instalar en el buque *off-shore* Viking Energy de la naviera Eidesvik, dentro del proyecto de la unión europea 'ShipFC', que estará operativo en 2023.

Estos proyectos entran dentro del objetivo de Wärtsilä para desarrollar una solución integral para amoníaco como combustible que incluya los motores, el suministro y el almacenamiento. Está trabajando conjuntamente con armadores, astilleros, sociedades de clasificación y

proveedores de combustible para obtener información sobre los requisitos de los sistemas, la seguridad, así como la composición del combustible, las emisiones y la eficiencia.

Motores modulares

Así mismo se están investigando otros combustibles alternativos como el metano sintético, el hidrógeno y el metanol, con el fin de proporcionar la mayor flexibilidad entre motores y la cadena de suministro de combustibles. Según Wärtsilä, «los motores de combustión interna se pueden adaptar para quemar cualquier combustible. Los motores duales o de encendido por chispa ya pueden usar gas natural licuado (GNL) procedente de fuentes fósiles, biomasa o sintético, mientras que los motores diésel pueden funcionar con biocombustibles líquidos, biodiésel o diésel sintético».

La modularidad de los motores modernos permite que las conversiones para el uso de cada combustible pueden llevarse a cabo con intercambio de pocas piezas. Esto permitirá la transición del transporte marítimo desde los combustibles fósiles convencionales usados en la actualidad a los biocombustibles y sintéticos.

Pilas de hidrógeno para grandes buques

La empresa alemana de fabricación de equipos y tecnología, ABB, ha firmado recientemente un acuerdo con Hydrogène de France (HDF), empresa especializada en el desarrollo de soluciones de hidrógeno, para el desarrollo y producción de una pila de combustible de alta potencia para aplicaciones marinas.

Este acuerdo tiene como objetivo la optimización los procesos y capacidades de fabricación de pilas de combustible, para conseguir plantas de generación capaces de producir varios megavatios de

Varias empresas firman un acuerdo para el desarrollo de pilas de combustible de alta potencia

energía para su uso en buques de gran porte. En este proyecto también participa la compañía Ballard Power Systems, especializada en el uso de membranas de intercambio de protones (PEM). Estas pilas de combustible se fa-

bricarán en las nuevas instalaciones de HDF en Burdeos, Francia.

Las pilas de combustible alimentadas por hidrógeno producen electricidad a través de una reacción electroquímica, cuyo producto residual es agua y, por tanto, con un mínimo impacto medioambiental. Esta tecnología, que ya se está ensayando en buques menores y para distancias cortas, se considera como una de las soluciones de futuro para la eliminación de las emisiones de gases de efecto invernadero y la descarbonización del transporte marítimo.



→ www.lr.org

EMISIONES / TECNOLOGÍA

El número de buques con *scrubbers* instalados o bajo pedido supera los 4.000

Siguen creciendo pese a la notable reducción del diferencial de precios entre el HSFO y el VLSFO

El número de buques con depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*) instalados o bajo pedido alcanza ya 4.047, según los datos más recientes del observatorio de combustibles alternativos de DNV GL (<https://afi.dnvgl.com>).

Si bien los nuevos pedidos de esta tecnología se desaceleraron a medida que el sector se acercaba a 2020, los últimos datos aún suponen un aumento respecto a los 3.881 buques contabilizados por DNV GL a principios de este año. Todo ello a pesar de la notable reducción del diferencial de precios entre el HSFO y el VLSFO en los últimos dos meses y al colapso del precio del crudo.

Algunos analistas incluso sospechan que el número real de buques equipados con depuradores es algo mayor, ya que DNV GL basa sus datos totales en informes de encargos confirmados proporcionados directamente por los fabricantes y es muy difícil contabilizar todas las unidades vendidas a pequeñas empresas privadas, nuevas en el sector.

También coinciden en que la reducción del diferencial de precios entre el HSFO y el VLSFO por debajo de lo previsto no va a suponer un pro-

Para DNV GL, la recuperación de la inversión, en los buques más grandes, todavía debería ser atractiva / DFDS.



blema para nuevos pedidos. De hecho, según Ship&Bunker, la naviera OOCL han estado valorando la posibilidad de nuevos encargos para sus buques. «La recuperación de la inversión, particularmente en los buques más grandes, todavía debería ser atractiva», argumentan desde DNV GL.

En todo caso, los analistas

consideran que la cifra actual es un triunfo para los *scrubbers*. En junio del pasado año, la asociación de los fabricantes de depuradores de gases de exhaustación (EGCSA, por sus siglas en inglés) predijo que el 1 de enero de 2020 habría en torno 4.000 buques con *scrubbers* instalados.

Mucho antes, en 2016, el

informe oficial de disponibilidad de combustible elaborado por el instituto CE Delft previó que en 2020 unos 3.800 buques estarían operando con *scrubbers*. Este informe sirvió para asesorar a la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre la fecha de entrada en vigor del límite de azufre de 0,5%.

CONSTRUCCIÓN NAVAL / NUEVOS BUQUES

El portacontenedores con mayor capacidad hasta la fecha inicia su viaje inaugural

El HMM Algeciras, el portacontenedores con mayor capacidad del mundo hasta la fecha (23.964 TEU) inició el pasado 26 de abril su viaje inaugural entre los puertos chinos de Qingdao y Busan, con 4.560 TEU de productos químicos, mecánicos, eléctricos y alimentos no básicos.

Botado recientemente en la Corea del Sur, se trata del primero de una serie de siete de la nueva clase Megamax 24 que se encuentran en cons-

trucción en el astillero Daewoo SME de dicho país.

Estos mega portacontenedores rozan los 400 m de eslora, tienen 61 m de manga y se caracterizan por tener 24 filas de contenedores, 12 niveles de contenedores en las bodegas y 13 niveles sobre la cubierta

La nueva clase del HMM Algeciras estará destinada a los servicios de líneas regulares entre Asia y el norte de Europa que escalan en Algeciras y que

opera el consorcio The Alliance, integrado por las navieras HMM, Hapag-Lloyd, Ocean Network Express y Yan Ming. Estos mega portacontenedores superan en capacidad a los 6 buques operativos de la clase *Gülsün* de la naviera suiza MSC con 23.756 TEU

La rotación del puerto del buque portacontenedores también incluye a Ningbo, Shanghai, Yantian, el Canal de Suez, Rotterdam, Hamburgo, Amberes y Londres.



Un petrolero de productos propulsado exclusivamente por biofuel

El *Stena Immortal* de la naviera Stena Bulk usará un combustible suministrado por GoodFuels en Rotterdam (Países Bajos), obtenido a partir de aceite de cocina usado

La naviera Stena Bulk está preparando un ensayo en el que utilizará exclusivamente biofuel para propulsar uno de sus petroleros de productos. Este combustible alternativo, producido a partir de aceite de cocina usado y suministrado por GoodFuels en Rotterdam se utilizará para alimentar el motor principal del *Stena Immortal*, de 49.647 tpm en sus operaciones habituales.

Este biocombustible de segunda generación permite una reducción de las emisiones de CO₂ de alrededor del 83% lo que supone alrededor de 690 millones de toneladas, teniendo en cuenta su produc-



ción y distribución. Además de contribuir a una reducción en las emisiones de gases de efecto invernadero, dicho

combustible también emite niveles significativamente más bajos de SO_x que otros combustibles reglamentarios.

Otras navieras actualmente también están llevando a cabo ensayos con biocombustible en sus buques. Hapag-Lloyd está operando uno de sus portacontenedores, el *Montreal Express*, con una mezcla de compuesta de un 80% de combustible bajo en azufre y un 20% de biodiesel. También CMA CGM ha probado una mezcla similar y a finales del año pasado anunció una asociación con Shell para suministrar biocombustible marino a su flota de portacontenedores. Para Erik Hanell, presidente y director general de Stena Bulk esta prueba «allana el camino para un transporte marítimo más sostenible».

Axpo participa en un consorcio industrial que producirá metanol sintético para su uso como combustible marino

Un grupo de empresas, lideradas por la compañía sueca Liquid Wind, especializada en la producción de combustibles neutros en carbono para el transporte, y formado por Axpo, COWI, Carbon Clean Solutions, Haldor Topsoe, Nel Hydrogen y Siemens, han firmado un acuerdo para el desarrollo de instalaciones de producción de metanol sintético, *eMethanol*, para su uso como combustible marino y de transporte en general.

Según Liquid Wind, cada planta de producción capturará dióxido de carbono (CO₂) residual y lo combinará con hidrógeno, obtenido a partir de agua y electricidad procedente de fuentes de energía renovables, para producir metanol sintético. Este combustible lí-



quido es neutro en carbono y fácil de almacenar, transportar y usar.

El consorcio prevé construir 6 instalaciones de producción de metanol sintético para 2030, con la idea replicar el concepto a nivel internacional. La primera de estas insta-

laciones estará operativa en 2023. Cada una tendrá una capacidad de producción de 45.000 t anuales con las que se prevé una reducción de las emisiones de CO₂ de alrededor de 90.000 t.

El metanol sintético es uno de los combustibles alternati-

vos propuestos para que el transporte marítimo alcance los objetivos de la OMI para 2050. Liquid Wind ya está en conversaciones con varias navieras y espera firmar sus primeros acuerdos de compra para este combustible a finales de este año.



Evolución de la flota mercante mundial en 2019

INFORME ELABORADO POR EL GABINETE DE ESTUDIOS DE ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

| TIPOS DE BUQUES | 1985 | | 1990 | | 1995 | | 2000 | | 2005 | | 2010 | | 2015 | | 2019 | | 2020 | |
|--------------------------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|----------------|--------------|----------------|
| | NB | TRB | NB | TRB | NB | TRB | NB | GT | NB | GT | NB | GT | NB | GT | NB | GT | NB | GT |
| Petroleros | 7,1 | 162,1 | 6,9 | 154,5 | 6,8 | 159,8 | 7,3 | 163,7 | 7,0 | 170,9 | 7,4 | 209,8 | 7,7 | 240,0 | 8,5 | 271,2 | 8,8 | 287,5 |
| Gaseros | 0,8 | 9,9 | 0,8 | 10,6 | 0,9 | 14,0 | 1,1 | 17,9 | 1,2 | 24,7 | 1,5 | 46,1 | 1,7 | 56,3 | 2,0 | 77,5 | 2,1 | 82,3 |
| Graneleros | 5,0 | 110,3 | 4,8 | 113,4 | 5,7 | 129,7 | 6,1 | 149,4 | 6,5 | 175,8 | 8,0 | 250,5 | 10,9 | 405,4 | 11,8 | 451,9 | 12,2 | 473,8 |
| Carga General | 21,7 | 80,1 | 19,7 | 72,7 | 18,9 | 66,2 | 18,9 | 65,6 | 17,7 | 59,6 | 18,6 | 65,5 | 16,7 | 62,7 | 16,4 | 63,5 | 16,6 | 64,8 |
| Portacontenedores | 1,0 | 18,4 | 1,2 | 23,9 | 1,6 | 35,1 | 2,5 | 55,3 | 3,2 | 85,8 | 4,7 | 145,5 | 5,1 | 200,3 | 5,2 | 237,1 | 5,3 | 246,9 |
| Otros mercantes ⁽¹⁾ | 7,6 | 18,4 | 6,8 | 23,5 | 8,6 | 46,2 | 10,1 | 63,5 | 11,4 | 84,8 | 13,8 | 123,2 | 14,5 | 141,6 | 15,8 | 161,8 | 16,3 | 169,3 |
| TOTAL MERCANTES | 43,2 | 399,2 | 40,2 | 398,6 | 42,7 | 451,1 | 46,0 | 515,4 | 47,1 | 601,7 | 53,9 | 840,6 | 56,6 | 1.107,8 | 59,7 | 1.263,0 | 61,2 | 1.324,7 |
| Otros no mercantes | 33,2 | 17,0 | 38,0 | 24,9 | 38,0 | 24,8 | 40,8 | 28,2 | 42,9 | 31,6 | 48,2 | 42,1 | 53,0 | 59,1 | 58,8 | 70,7 | 60,2 | 73,6 |
| TOTAL | 76,4 | 416,2 | 78,2 | 423,5 | 80,7 | 475,9 | 86,8 | 543,6 | 90,0 | 633,3 | 102,2 | 882,6 | 109,6 | 1.166,8 | 118,5 | 1.333,6 | 121,4 | 1.398,2 |

⁽¹⁾ Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.
 Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1985 y 1990 (datos a 1 de julio)
 Fuente: IHS Markit- World Fleet Statistics

NB: Miles de buques
 TRB: Millones de TRB
 GT: Millones de GT

Según las World Fleet Statistics publicadas por IHS Markit, a 1 de enero de 2020, la flota mundial de buques mercantes de transporte de más de 100 GT comprendía 61.197 buques, con 1.324.664 GT y 1.979.346 tpm. En el último año, había aumentado en 1.510 buques, 61,7 millones de GT (MGT) (+4,9%) y 95,6 millones de tpm (Mtpm) (+5,1%), que son las tasas de crecimiento más altas desde 2011.

Durante 2019, los nuevos contratos se redujeron sensiblemente (-28,8%), aunque sin llegar a los bajísimos niveles de 2016. Las entregas aumentaron un 22,6%, con-

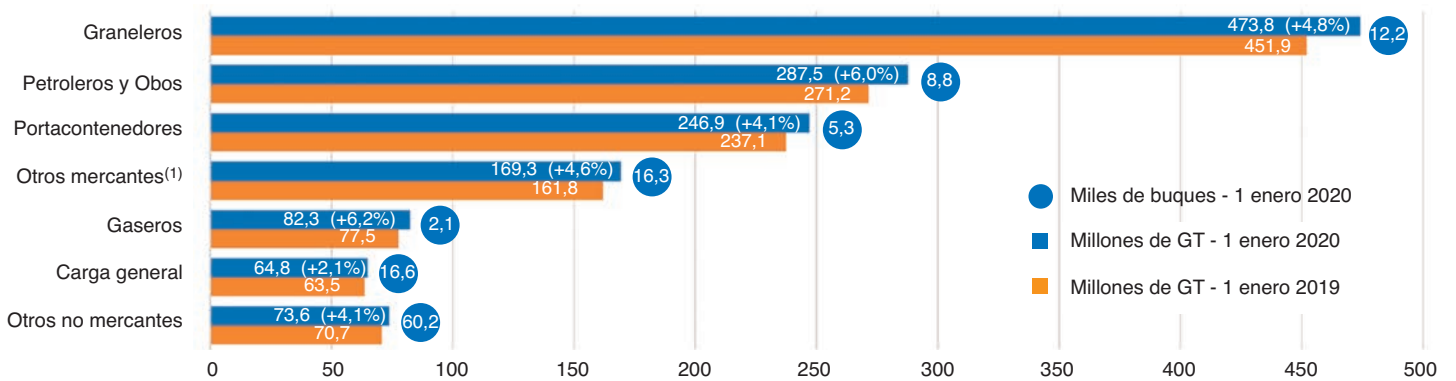
Durante 2019, la flota mercante mundial registró las tasas de crecimiento más altas desde 2011, un 4,9% en términos de GT y un 5,1% en tpm, fruto de los altos niveles de entregas y el notable descenso de los desguaces

centrándose en los segmentos de petroleros y graneleros, que sumaron casi el 80%, y solo se desguazaron 14,8 Mtpm (-50,7%) el nivel más bajo registrado desde la crisis financiera, de las que casi la mitad correspondió a graneleros.

Los graneleros suponen el 35,8% de las GT de la flota mercante mundial, los petroleros el 21,6% y los portacontenedores el 18,6%, valores todos ellos similares a los del año anterior.

Según Alphaliner, a pesar del aumento del tonelaje de portacontenedores (+4,1%), el crecimiento efectivo de la flota activa solo fue del 0,1%, debido al elevado número de unidades amarradas. Durante 2019, permanecieron inactivos, de media, 684.467 TEU, un 68,6% más que en 2018. A finales de diciembre de 2019, la flota amarrada sumaba 1,37 millones de TEU (MTEU), más del doble que un año antes, que suponen el 5,9% de esta flota, de los que el 75% estaba instalando *scrubbers* o a la espera para ello.

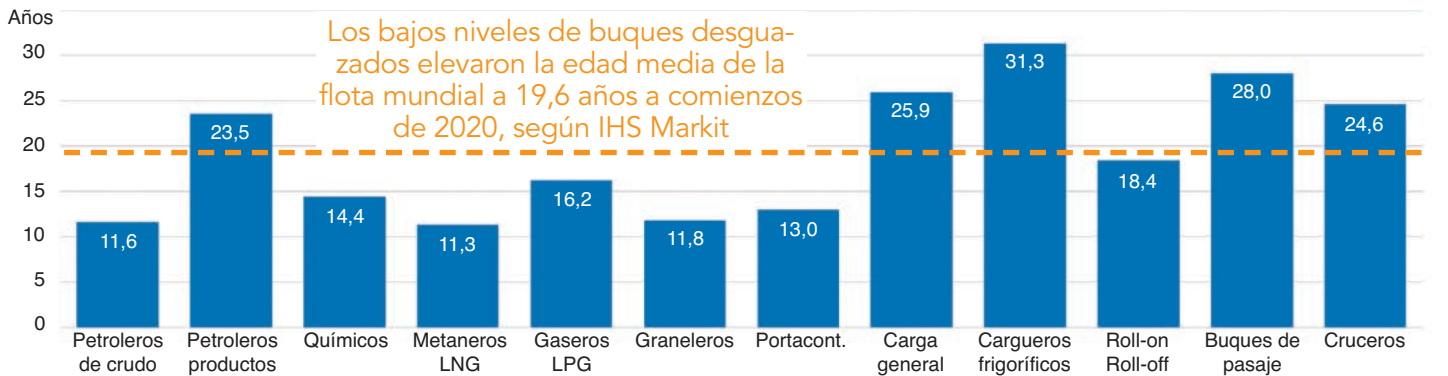
Flota mercante mundial por tipo de buque



(1) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.
Datos a 1 de enero de 2020

Fuente: IHS Markit - World Fleet Statistics

Edad de la flota mercante mundial



Datos a 1 de enero de 2020

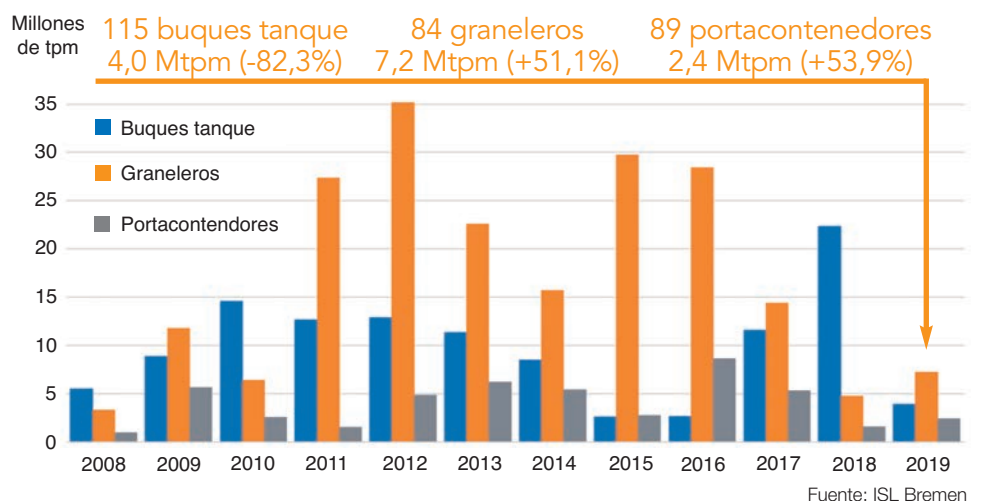
Fuente: ISL Bremen

Buques reciclados

Según el ISL Bremen, durante 2019 la actividad de desguace disminuyó notablemente (-50,7%), totalizando 442 buques con 14,8 millones de tpm, el valor más bajo desde 2008. La mejora de las condiciones del mercado de fletes en la segunda mitad del año, combinada con el descenso de los precios de acero y las incertidumbres sobre las futuras normas medioambientales favorecieron esta reducción.

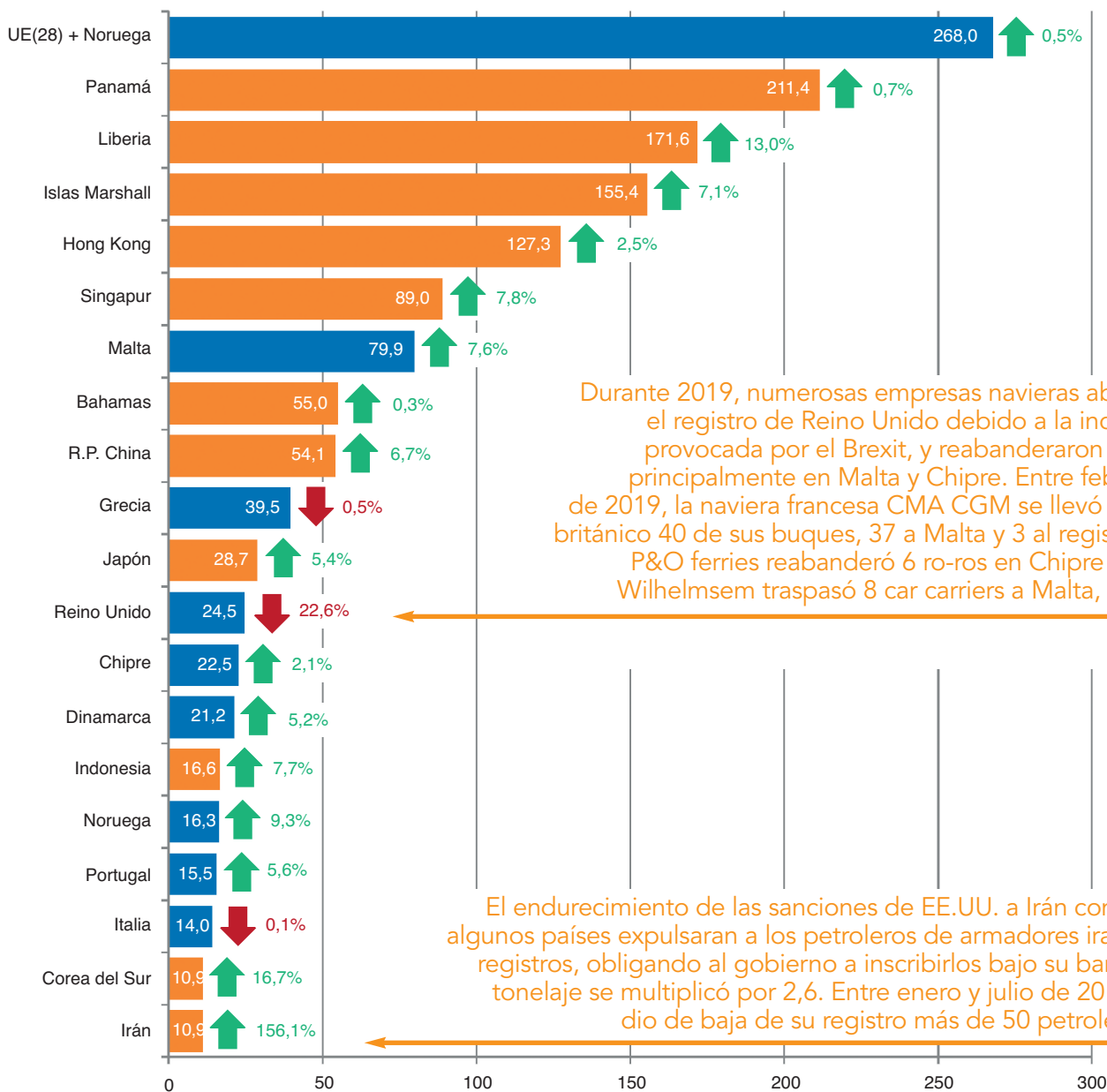
Se desguzaron 89 portacontenedores, que sumaban 2,4 Mtpm y unos 180.000 TEU, muy por debajo de las previsiones iniciales (300.000 TEU) gracias a la ligera recuperación de los fletes a mediados de año, que se produjo exclusivamente en el segmento de los old-panamax, cuya demanda aumentó para sustituir a los buques de mayor porte durante las varadas para instalar *scrubbers*.

La edad media de los buques reciclados aumentó, de 29,3 años en 2018, a 30,5 en 2019. En los portacontenedores se redujo ligeramente hasta 23,5 años, mientras que en los graneleros y petroleros aumentó a 29,9 y 31,2 años, respectivamente.



Fuente: ISL Bremen

Flota mercante mundial por país de bandera



Durante 2019, numerosas empresas navieras abandonaron el registro de Reino Unido debido a la incertidumbre provocada por el Brexit, y reabanderaron sus buques principalmente en Malta y Chipre. Entre febrero y abril de 2019, la naviera francesa CMA CGM se llevó del registro británico 40 de sus buques, 37 a Malta y 3 al registro francés. P&O ferries reabanderó 6 ro-ros en Chipre y Wallenius Wilhelmsem traspasó 8 car carriers a Malta, entre otros.

El endurecimiento de las sanciones de EE.UU. a Irán condujo a que algunos países expulsaran a los petroleros de armadores iraníes de sus registros, obligando al gobierno a inscribirlos bajo su bandera, cuyo tonelaje se multiplicó por 2,6. Entre enero y julio de 2019, Panamá dio de baja de su registro más de 50 petroleros iraníes.

millones de GT
 Datos a 1 de enero de 2020
 Fuente: IHS Markit - World Fleet Statistics

Panamá continúa siendo el registro más utilizado por los armadores y, a 1 de enero de 2020, sumaba 6.593 buques (122 más que hace un año) y 211,4 MGT (+0,7%). No obstante, hace ya algo más de una década que empezó a perder peso relativo en la flota mundial y, a comienzos de este año, suponía el 16,0% de las GT

mundiales frente al 22,8% en 2009. Liberia, el segundo país del ranking, tiene una cuota del 12,0% e Islas Marshall del 11,7%.

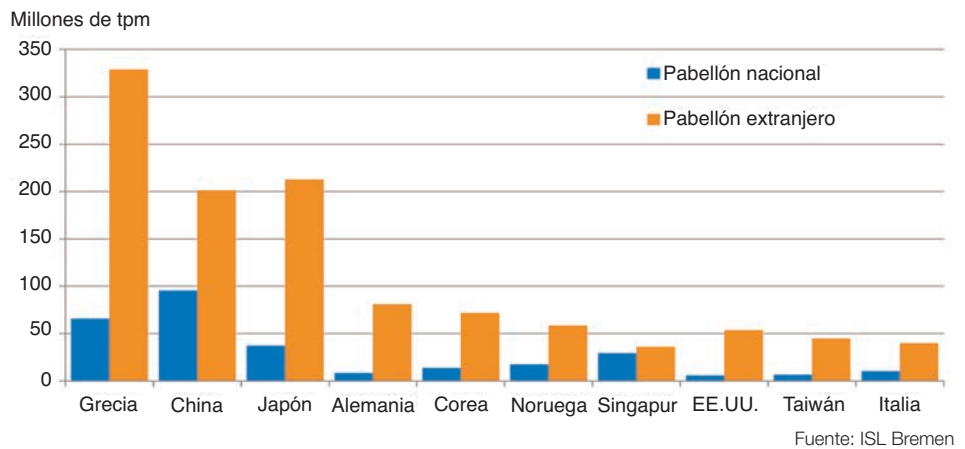
El tonelaje de la flota inscrita en pabellones de la UE (28) + Noruega aumentó tan solo un 0,5% y totalizaba, a comienzos de año, 267,9 MGT.

A comienzos de año, el pabellón español había aumentado un 9,2% sus GT respecto al año anterior, subiendo del puesto 41º al puesto 39º del ranking mundial, con un total de 2,37 millones de GT



Flota mercante mundial por nacionalidad del armador

A 1 de enero de 2020, los armadores establecidos en los Estados miembros de la UE(28) + Noruega controlaban 669,2 millones de tpm, solo un 0,2% más que en el año anterior



Según el ISL Bremen, los armadores griegos controlan, un año más, la mayor flota, con el 20,1% de la capacidad de transporte marítimo mundial, seguidos de los armadores chinos, con el 15,1% y japoneses con el 12,7%.

A comienzos de 2020, los armadores griegos controlaban el 24,3% del tonelaje de la flota mundial de buques tanque,

seguidos por los chinos con el 8,7%. El segmento de los graneleros estaba dominado también por los armadores griegos, con el 22,5% del tonelaje mundial, seguido de los chinos (20,8%) y japoneses (18,0%), mientras que los armadores alemanes controlaban el 16,9% del tonelaje de los portacontenedores y los chinos el 15,6%.

La flota controlada por armadores españoles subió un puesto y se situó 35ª totalizando 4,67 millones de tpm y 5,04 mill. de GT

Previsiones

En el mercado de los graneleros, el equilibrio esperado a principios de 2020 dio paso, poco después, a una creciente preocupación por el impacto potencial que la recesión económica global tendrá en la demanda de graneles. Este escenario plantea grandes desafíos para el resto del año. Clarkson estima que la flota de graneleros crecerá un 2,7% en 2020, debido a retrasos potenciales en las entregas causados por la pandemia. La demanda de transporte medida en t-milla estimaba Clarkson que crecería menos, un 1,2% (este porcentaje se revisará a la baja a lo largo del año debido al efecto del COVID-19), aumentando el excedente de flota, pero que se podría moderar gracias a factores como la reducción de velocidad media, que ya es un 2% inferior en lo que va de año, las paradas para instalar *scrubbers*, que absorberán el 1% de la capacidad de la flota, o los retrasos en los puertos. Aun así, las perturbaciones en la demanda por la pandemia de COVID-19 serán la tónica general de este año.

Para 2020, Clarkson estima que la flota de petroleros crecerá en torno al 2,8% mientras que la demanda de transporte lo hará un 1,8%. Actualmente, el mercado se mantiene saludable pese a la disminución de la demanda provocada por el COVID-19 gracias a que los recortes de pro-

ducción derivados de la ruptura del acuerdo de la OPEP+ en marzo, desplomaron los precios del crudo, elevando significativamente el uso de petroleros para almacenamiento a flote.

En abril, los últimos acuerdos alcanzados en la OPEP+ sobre recortes en la producción han añadido gran incertidumbre al mercado. Si bien a corto plazo el aumento de los buques empleados para almacenamiento a flote puede darle soporte al mercado, no está claro que se pueda mantener todo el año, a medida que continúe la baja demanda y aumente la producción de *shale oil* en EE.UU.

En el mercado de portacontenedores, se esperaba que el moderado aumento de la flota (+2,7%) combinado con el descenso de la productividad por la reducción de velocidad y las varadas para instalar *scrubbers* dieran cierto soporte al mer-

cado. Sin embargo, el alto grado de exposición de este segmento a los impactos que el COVID-19 ha tenido sobre la economía mundial, el consumo y las cadenas de suministro han disipado estas expectativas. El descenso del diferencial de precios entre el VLSFO y el IFO-380, por debajo de los 100 \$/t en abril, ha reducido los costes de operación de estos buques, compensando ligeramente el impacto de la pandemia pero, al mismo tiempo, podría retrasar la decisión de instalar *scrubbers* en algunos buques. Clarkson estima que la demanda se reducirá un 4,8% en 2020 y, aunque es posible que se produzca un repunte si se aplican medidas de estímulo, la duración de esta situación es incierta y el bloqueo continuo y los cierres de empresas amplificarán el menor consumo, llevando al mercado de portacontenedores a una situación complicada.

Anexo - Evolución de la flota mercante mundial por país de bandera

| PAÍS | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2019 | 2020 | Variación GT (%) | |
|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|
| | | | | | | | | | | | 20/19 | 20/05 |
| Panamá | 23.327 | 39.544 | 38.410 | 63.208 | 103.049 | 129.330 | 187.178 | 212.871 | 209.990 | 211.358 | 0,7 | 63,4 |
| Liberia | 80.167 | 57.979 | 54.231 | 57.172 | 52.932 | 52.527 | 90.182 | 123.477 | 151.913 | 171.607 | 13,0 | 226,7 |
| Islas Marshall ⁽¹⁾ | - | - | - | 2.130 | 6.656 | 21.876 | 47.648 | 105.370 | 145.140 | 155.439 | 7,1 | 610,5 |
| Hong Kong | 1.709 | 6.842 | 6.533 | 7.673 | 7.944 | 26.025 | 45.300 | 92.225 | 124.163 | 127.324 | 2,5 | 389,2 |
| Singapur | 7.520 | 6.398 | 7.815 | 11.720 | 21.500 | 25.814 | 39.665 | 75.244 | 82.507 | 88.961 | 7,8 | 244,6 |
| Malta | 129 | 1.843 | 4.473 | 15.424 | 28.107 | 22.220 | 34.760 | 55.869 | 74.250 | 79.866 | 7,6 | 259,4 |
| Bahamas | 78 | 3.864 | 13.464 | 22.628 | 28.952 | 33.707 | 45.017 | 49.831 | 54.855 | 55.004 | 0,3 | 63,2 |
| R.P. China | 6.556 | 10.188 | 13.303 | 15.089 | 15.456 | 19.381 | 28.636 | 42.193 | 50.712 | 54.109 | 6,7 | 179,2 |
| Grecia | 39.377 | 30.895 | 20.384 | 30.061 | 24.756 | 31.971 | 38.776 | 42.282 | 39.700 | 39.488 | -0,5 | 23,5 |
| Japón | 39.194 | 38.184 | 25.673 | 20.771 | 15.641 | 12.103 | 13.728 | 20.184 | 27.223 | 28.703 | 5,4 | 137,2 |
| Reino Unido | 26.105 | 13.942 | 7.778 | 5.867 | 8.305 | 18.238 | 27.590 | 30.046 | 31.654 | 24.487 | -22,6 | 34,3 |
| Chipre | 2.079 | 8.179 | 18.304 | 23.224 | 23.344 | 21.147 | 19.842 | 20.332 | 22.021 | 22.494 | 2,1 | 6,4 |
| Dinamarca | 5.211 | 4.767 | 4.900 | 5.518 | 5.567 | 7.311 | 10.663 | 14.223 | 20.174 | 21.232 | 5,2 | 190,4 |
| Indonesia | 1.276 | 1.715 | 1.879 | 2.397 | 2.939 | 3.732 | 7.389 | 11.423 | 15.418 | 16.612 | 7,7 | 345,1 |
| Noruega | 21.530 | 14.774 | 22.684 | 21.753 | 22.382 | 17.584 | 14.779 | 13.569 | 14.872 | 16.253 | 9,3 | -7,6 |
| Portugal | 1.208 | 1.290 | 716 | 774 | 1.051 | 1.217 | 1.172 | 4.465 | 14.711 | 15.541 | 5,6 | 1.177,0 |
| Italia | 9.698 | 8.587 | 7.482 | 6.371 | 7.750 | 10.653 | 15.210 | 15.578 | 14.056 | 14.043 | -0,1 | 31,8 |
| Corea del Sur | 4.281 | 6.664 | 7.213 | 6.420 | 5.119 | 7.225 | 12.238 | 11.440 | 9.362 | 10.928 | 16,7 | 51,2 |
| Irán | - | 2.380 | 4.738 | 3.698 | 3.427 | 5.191 | 832 | 3.004 | 4.243 | 10.866 | 156,1 | 109,3 |
| Bermuda | 1.723 | 981 | 4.258 | 2.861 | 6.187 | 6.166 | 9.372 | 10.496 | 10.172 | 9.749 | -4,2 | 58,1 |
| India | 5.911 | 6.605 | 6.476 | 6.067 | 6.915 | 7.518 | 8.280 | 8.200 | 9.457 | 9.155 | -3,2 | 21,8 |
| Estados Unidos | 17.177 | 17.907 | 19.571 | 12.152 | 10.276 | 8.616 | 9.364 | 8.489 | 8.586 | 8.999 | 4,8 | 4,4 |
| OTROS UE | | | | | | | | | | | | |
| R.F. Alemania | 9.384 | 7.176 | 5.324 | 5.484 | 6.329 | 8.046 | 14.931 | 10.839 | 7.678 | 7.695 | 0,2 | -4,4 |
| Holanda | 5.430 | 3.650 | 3.069 | 3.841 | 5.175 | 6.384 | 7.528 | 7.722 | 6.798 | 6.492 | -4,5 | 1,7 |
| Francia | 11.557 | 7.885 | 3.525 | 4.069 | 3.067 | 4.615 | 6.371 | 5.255 | 5.765 | 5.995 | 4,0 | 29,9 |
| Bélgica | 1.697 | 2.251 | 1.769 | 68 | 8 | 3.829 | 4.105 | 5.062 | 5.866 | 5.438 | -7,3 | 42,0 |
| ESPAÑA | 7.178 | 5.214 | 3.143 | 933 | 1.547 | 2.383 | 2.315 | 2.090 | 2.173 | 2.373 | 9,2 | -0,4 |
| Suecia | 4.186 | 3.006 | 2.667 | 2.692 | 1.846 | 3.561 | 3.928 | 2.603 | 2.100 | 2.041 | -2,8 | -42,7 |
| Finlandia | 2.472 | 1.916 | 1.000 | 1.319 | 1.566 | 1.334 | 1.364 | 1.572 | 1.554 | 1.595 | 2,6 | 19,5 |
| Croacia | - | - | - | 236 | 856 | 1.000 | 1.367 | 1.282 | 1.301 | 1.217 | -6,4 | 21,7 |
| Luxemburgo | - | - | 2 | 1.135 | 1.286 | 555 | 656 | 2.439 | 595 | 386 | -35,2 | -30,5 |
| Estonia | - | - | - | 488 | 391 | 304 | 344 | 325 | 360 | 358 | -0,5 | 17,8 |
| Lituania | - | - | - | 385 | 335 | 352 | 371 | 349 | 304 | 352 | 16,0 | 0,1 |
| Irlanda | 188 | 167 | 141 | 146 | 172 | 411 | 119 | 198 | 220 | 244 | 11,1 | -40,5 |
| Letonia | - | - | - | 838 | 44 | 247 | 207 | 173 | 115 | 134 | 16,4 | -45,7 |
| Bulgaria | 1.233 | 1.322 | 1.360 | 1.112 | 957 | 875 | 500 | 135 | 125 | 125 | -0,3 | -85,7 |
| Rumanía | 1.627 | 2.757 | 3.798 | 2.502 | 1.074 | 304 | 139 | 53 | 48 | 45 | -5,2 | -85,1 |
| Polonia | 3.250 | 2.972 | 3.081 | 2.393 | 1.139 | 54 | 82 | 40 | 27 | 21 | -19,9 | -60,7 |
| Total UE (15) | 123.780 | 90.880 | 62.039 | 68.412 | 68.496 | 100.545 | 134.741 | 144.375 | 153.044 | 147.049 | -3,9 | 46,3 |
| Total UE (28) | 132.328 | 108.214 | 93.479 | 115.245 | 124.771 | 147.174 | 192.499 | 222.933 | 251.594 | 251.663 | 0,0 | 71,0 |
| Total Mundial | 399.918 | 399.241 | 398.642 | 451.057 | 515.394 | 601.701 | 840.566 | 1.107.776 | 1.262.990 | 1.324.665 | 4,9 | 120,2 |
| UE 15 / Mundo | 31,0% | 22,8% | 15,6% | 15,2% | 13,3% | 16,7% | 16,0% | 13,0% | 12,1% | 11,1% | | |

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995

(1) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995

Fuente: Lloyd's Register Fairplay - World Fleet Statistics

En esta tabla se ha incluido Reino Unido en los datos de la UE(28) puesto que, a 1 de enero de 2020, todavía no se había producido el Brexit

ABRIL

01

D. Alejandro Aznar, D. Juan Riva, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron por videoconferencia para preparar las siguientes reuniones del Board Of Directors de ECSA.

02

D. Alejandro Aznar, D. Juan Riva, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron por videoconferencia a sendas reuniones del Board Of Directors de ECSA.

29

03

D. Rafael Cerezo participó por videoconferencia en sendas reuniones del grupo de trabajo de Comunicación de ICS sobre las acciones de comunicación y la campaña internacional por el COVID-19.

17

07

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron por videoconferencia a varias reuniones con las asociaciones de navieros nacionales de Alemania, Dinamarca, Francia, Grecia, Holanda, Italia y Noruega para preparar y coordinar actividades de ECSA.

17

09

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron por videoconferencia a una reunión de los directores de las asociaciones de ECSA.

16

D. Rafael Cerezo participó por videoconferencia en una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA sobre el próximo lanzamiento de una campaña en redes sociales dirigida a los miembros del Parlamento Europeo.

14

Dña. Araiz Basurko participó por videoconferencia en sendas reuniones del grupo de trabajo de ICS para que se posibilite el cambio de tripulaciones en los puertos ante las restricciones por el COVID-19.

21

15

Dña. Maruxa Heras participó por videoconferencia en sendas reuniones del grupo de trabajo de la hoja de ruta de GASNAM.

22

AGENDA

Consultar fechas

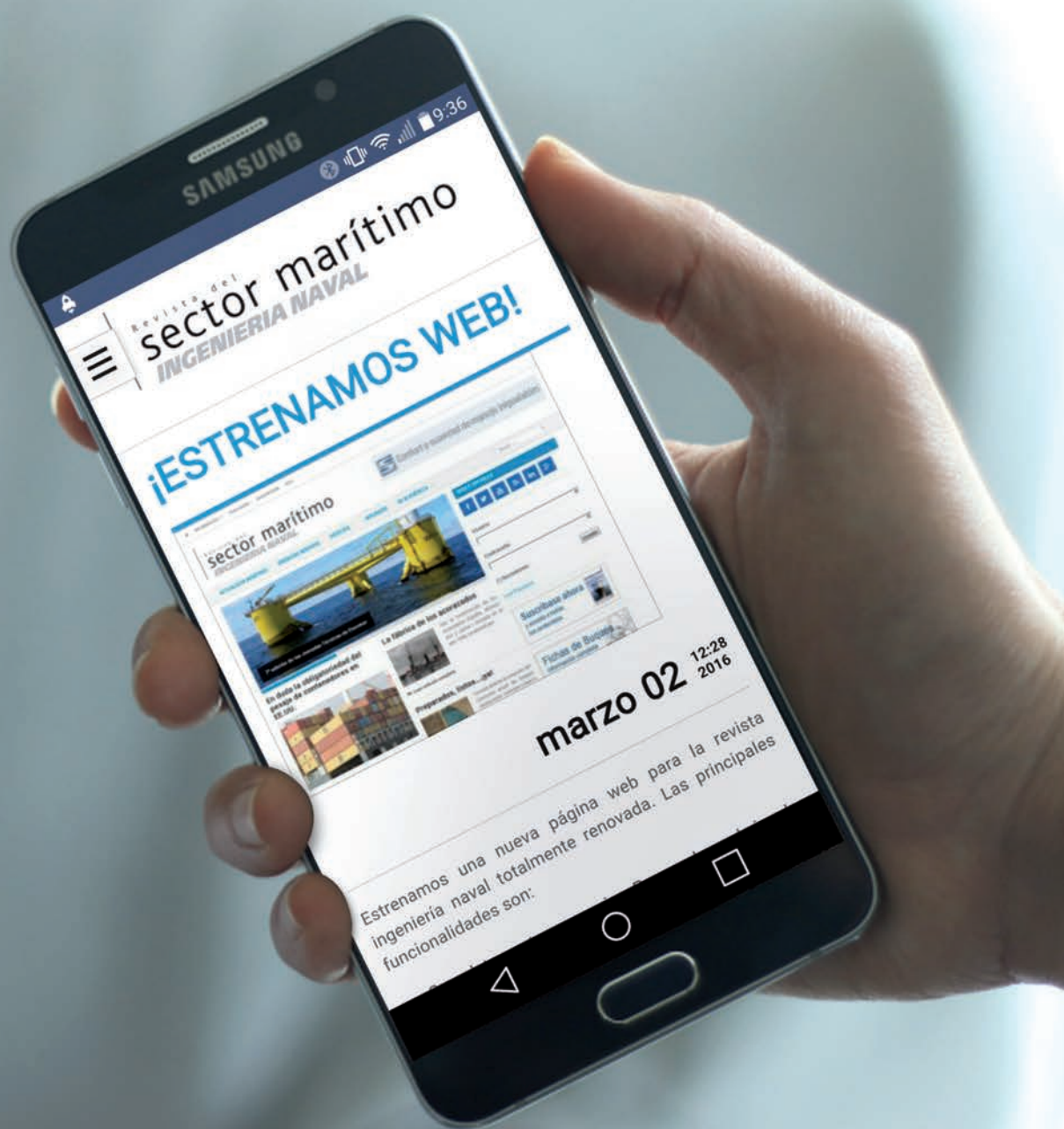
RISK MANAGEMENT & INCIDENT INVESTIGATIONS.

Lloyd's Register ofrece este curso presencial y en inglés sobre gestión de riesgos e investigación de incidentes en el sector marítimo. Más información: Manuel Ruiz, manuel.ruiz@lr.org o en los teléfonos 956 25 52 29 y 618 055 319. La oferta completa de los cursos de Lloyd's Register está disponible en www.lr.org/training inscripciones en dicha web y en el teléfono 91 319 74 17.

Curso online / consultar fechas

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, preparado conjuntamente por Bureau Veritas y ANAVE. Precio para empresas no miembros de ANAVE: 350 € + IVA. Contratación: 647 331 027 o 91458 00 40. Precios especiales para empresas de ANAVE. Especialmente indicado con vistas a inspecciones intermedias.



sectormaritimo.es

Actualización diaria de las noticias del sector.

Informes que complementan los datos del sector de la coyuntura.

Ingeniería Naval Académica.

Suscripción online con Paypal, tarjeta de crédito o transferencia.

Revista en formato .pdf (para descargar) y en modo pasapáginas para una lectura más agradable.



Visita nuestra app en:

