



Las navieras españolas siguen invirtiendo en nuevos buques

Fred. Olsen recibe en Canarias el trimarán *Bajamar Express* para los tráficos interislas y Armas Trasmediterránea comenzará a operar su recién llegado *Visentini*, *Ciudad de Valencia*, en la línea Cádiz-Canarias



EDITORIAL

Tareas pendientes para después del COVID / **5**

NAVIERAS

Baleària aspira a gestionar la nueva terminal pública de pasajeros de Valencia / **7**

PUERTOS

El sector marítimo pide a la Comisión Europea un periodo de gracia para el Inventario de Materiales Peligrosos / **12**

INNOVACIÓN

El Ministerio de Transportes da luz verde al Fondo 'Puertos 4.0' / **17**



Boletín informativo de ANAVE
n° 621 agosto 2020.

Foto portada: Arriba, llegada del nuevo trimarán de Fred. Olsen *Bajamar Express* al puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Debajo, el *Ciudad de Valencia* de Armas Trasmediterránea en los astilleros Visentini, en Italia.

- 03** EDITORIAL
Tareas pendientes para después del COVID.
- 06** NAVIERAS
Bautizado en el puerto de Bilbao el nuevo remolcador dual de Ibaizabal.
- 08** TRÁFICOS
El tráfico de pasajeros desciende por tercer mes consecutivo y apenas mueve en mayo 217.000 pasajeros.
- 10** LEGISLACIÓN
El gobierno amplía la duración y la cuantía de las reducciones de la tasa del buque.
- 12** TRIPULACIONES
BIMCO publica una cláusula para facilitar los relevos de tripulación por el COVID-19.
- 14** TECNOLOGÍA & INNOVACIÓN
Knutsen, Repsol y Wärtsilä ensayan un motor de cuatro tiempos con amoniaco.

- 18** TRIBUNA PROFESIONAL
Mi visión sobre el ayer, hoy y mañana de ANAVE y de la marina mercante española.
- 24** ACTOS Y REUNIONES
- 25** AGENDA
- C** CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO
Cómo embarcar gente de mar sana: reducir los riesgos con periodos de cuarentena y pruebas PCR.

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.

Tareas pendientes para después del COVID

Desde hace semanas e incluso meses, muchas de las personas que trabajan en las empresas navieras, especialmente las que operan en tráficos internacionales, están totalmente desbordadas, absorbidas por la compleja y variable problemática que supone conseguir llevar a cabo los relevos de sus tripulantes en plena crisis del COVID-19. Éste es, en estos momentos, uno de los problemas más graves y complejos en el día a día.

Pero, más tarde o más temprano, el COVID-19 pasará. Sea gracias a una vacuna o a tratamientos médicos de otro tipo, más bien pronto que tarde lo superaremos y se convertirá en un mal recuerdo. ¿Y entonces qué?

Pues entonces volverán a ponerse sobre la mesa, sin ninguna demora, los problemas que nos quitaban el sueño hace solo 6 meses y que ahora parecen tan lejanos. En el ámbito de la OMI se llaman medidas para alcanzar los objetivos para la descarbonización. En el de la UE: Green Deal y comercio de emisiones. En España: Ley de Movilidad Sostenible... A diferencia del COVID, que pasará, y probablemente pronto, estos retos volverán enseguida y para quedarse, para convertirse en las grandes tareas del sector marítimo para al menos lo que queda de la primera mitad del siglo XXI (y probablemente buena parte de la segunda).

Mientras las empresas navieras se concentran, como es su obligación, en sacar adelante su problemática del día a día, las organizaciones sectoriales navieras, como ICS o BIMCO en el ámbito mundial, ECSA en el europeo o (modestamente) ANAVE en el español, tenemos que pensar ya en el curso que viene y preparar la estrategia del sector para los ya mencionados retos.

En el contexto europeo, se acaba de aprobar el Plan Europeo de Recuperación, conocido como 'Next Generation EU' dotado con unos 750.000 millones de euros para el periodo 2021-2024, para acelerar la recuperación sostenible de la UE, mitigar los daños económicos y sociales y preservar y crear puestos de trabajo. Sus prioridades serán la Transición Ecológica (es decir, la descarbonización, con un objetivo concreto: la neutralidad climática de la UE en 2050), la Transición Digital (que contemplará principalmente una Economía europea de los datos y el

impulso a la Inteligencia Artificial) y la Reindustrialización de la UE, considerada como un objetivo transversal, de apoyo a los dos anteriores.

El sector del transporte marítimo, el europeo en particular, y por supuesto las empresas navieras españolas, tendrán que buscar su acomodo dentro de este marco de desafíos medioambientales y complejos programas de ayudas.

Cuando pase la pandemia de COVID-19 volverán a ponerse sobre la mesa, sin ninguna demora, los problemas que nos quitaban el sueño hace solo 6 meses y que ahora parecen tan lejanos

¿Hay algún objetivo concreto para el que debemos prepararnos en España? ¿Algún deber para llevarnos para trabajar durante las vacaciones? Sí, por supuesto. Nuestra peculiaridad es que no contamos con un marco competitivo para la operación de buques mercantes bajo bandera española. Aunque el marco fiscal del Registro Especial de Canarias (REC) es muy atractivo, los aspectos laborales y la rigidez administrativa lo penalizan en la práctica. Ésta es una asignatura pendiente que será fundamental para el relanzamiento de la marina mercante española tras el COVID-19, y de la que nos examinaremos en septiembre.

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





Los 18 miembros de la tripulación del *Bajamar Express* que han traído este nuevo trimarán desde Australia, junto a algunos directivos de Fred. Olsen / FO EXPRESS.

NAVIERAS / NUEVAS CONSTRUCCIONES

El *Bajamar Express*, nuevo trimarán de Fred. Olsen llega a Las Palmas de Gran Canaria

Arribó el pasado 30 de julio tras un viaje de 9.177 millas y está previsto que se incorpore a la línea de alta velocidad entre Agaete y Santa Cruz de Tenerife a partir del 10 de agosto

El nuevo trimarán de Fred. Olsen, el *Bajamar Express*, construido por el astillero australiano Austal, llegó el pasado 30 de julio al puerto de Las Palmas de Gran Canaria, donde fue recibido con los chorros de agua de los remolcadores a modo de saludo, tras un viaje de 20 días y 9.177 millas, que se inició el pasado 10 de julio en la ciudad australiana de Perth.

Está previsto que este ferry de alta velocidad se incorpore a la línea entre las islas de Gran Canaria y Tenerife, desde el puerto de Agaete hasta Santa Cruz de Tenerife, a partir del próximo 10 de agosto tras llevar a cabo los trabajos administrativos y cumplir los protocolos necesarios.

Fred. Olsen desplazó hace más de un mes a Australia a

la tripulación encargada del traslado de este buque, ya que al llegar deberían guardar un periodo de cuarentena por el COVID-19.

La primera semana de julio se llevó a cabo un acto con la firma de la entrega del trimarán, en el que estuvieron presentes la tripulación y los profesionales de Austal, donde se puso en valor el trabajo llevado a cabo desde hace tres años.

El *Bajamar Express*, con 118 m de eslora tiene capacidad para 1.100 pasajeros y 276 automóviles y alcanza una velocidad de servicio de 38 nudos. Cuenta con un sistema de análisis de datos Marinelink que optimiza el gasto de combustible y adapta la navegación a las condiciones meteorológicas. Asimismo, como el

ESCOLTA DE LA ARMADA EN AGUAS DEL GOLFO DE ADÉN

En su viaje desde Australia, el *Bajamar Express* ha tenido que atravesar las aguas de Somalia y el Golfo de Adén, una zona considerada como de alto riesgo para la navegación. En esta parte del viaje el nuevo buque contó con escolta de la fragata de la Armada *Santa María*, desplegada en el Golfo de Adén, dentro de la operación 'Atalanta' puesta en marcha por la EU-NAVFOR, y que se dirige desde Rota (Cádiz).

resto de buques e instalaciones de Fred. Olsen, tiene una certificación de AENOR para las medidas de seguridad y prevención frente a la propagación del COVID-19.

Se trata del primero de los dos buques gemelos que Austal ha proyectado y construido para esta naviera. El segundo, *Bañaderos Express*, se construye en las instalaciones que el astillero tiene en Filipinas.

Además este astillero australiano, especializado en buques de alta velocidad con casco de aluminio, ha construido en total 5 de los buques de la flota de actual de Fred. Olsen Express: el *Benchijigua Express*, el *Bocayna Express* y el *Betancuria Express*; además del recién entregado *Bajamar Express* y su gemelo *Bañaderos Express*.

Armas Trasmediterránea estrena el *Ciudad de Valencia* en la línea Cádiz-Canarias

Se incorpora al contrato firmado con el Estado para dicha línea marítima sujeta a Obligaciones de Servicio Público y prorrogado el pasado diciembre hasta marzo de 2022

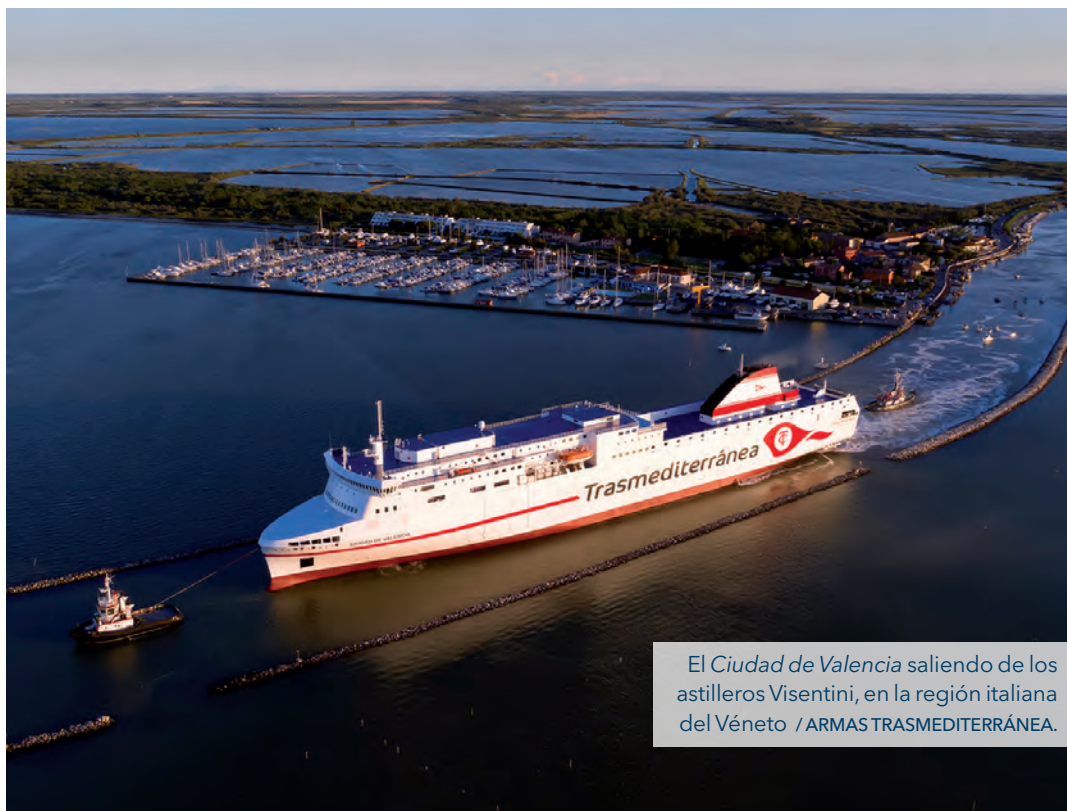
El nuevo ferry de Naviera Armas Trasmediterránea, *Ciudad de Valencia*, se estrena este verano en la línea que une Cádiz con las Islas Canarias. Su entrega se llevó a cabo el pasado 30 de julio y ha empezado a operar desde Cádiz con una rotación semanal en la mencionada línea.

El *Ciudad de Valencia* se incorpora al contrato firmado con el Estado para la línea marítima sujeta a Obligaciones de Servicio Público que conecta Cádiz con Canarias, que fue prorrogado el pasado diciembre hasta marzo de 2022. Según Armas Trasmediterránea, representa una sensible mejora para esta línea, tanto en los tiempos de rotación, acortando el viaje en torno a 3 horas, como en la capacidad de carga, que aumenta en un 30%.

Este nuevo ferry tiene una eslora de 203 m, una manga de 25,6 m y 8.050 tpm. Está equipado con *scrubbers* para cumplir la normativa IMO 2020 sobre contenido de azufre de los combustibles y propulsado por dos motores Caterpillar de 12.600 kW de potencia cada uno, que le permitirán mantener una velocidad de servicio de más de 24 nudos.

Podrá transportar alrededor de 1.000 pasajeros, con más de 600 distribuidos en 151 camarotes cuádruples y el resto en 3 salas de butacas, una de ellas de clase superior; así como 4 camarotes de clase 'Premium' y otros 2 accesibles para personas de movilidad reducida. Además, cuenta con una zona comercial, comedor autoservicio, dos zonas de bar, guardería y conexión wi-fi, entre otros servicios.

Tiene 3.300 metros lineales de capacidad para carga ro-



El *Ciudad de Valencia* saliendo de los astilleros Visentini, en la región italiana del Véneto / ARMAS TRASMEDITERRÁNEA.

data, de los cuales 2.564 están destinados a trailers de carretera (16,5 m de longitud y 2,5

m de ancho) y el resto a camiones rígidos, furgonetas y hasta 263 coches. Además,

dispone de 100 conexiones eléctricas para unidades frigoríficas.

EL JOSÉ M. ENTRECANALES, RENOMBRADO COMO VILLA DE TAZACORTE

Naviera Armas Trasmediterránea ha renombrado el buque *José M. Entrecanales*, como *Villa de Tazacorte*, en homenaje a la villa y puerto del mismo nombre, situada en el Valle de Aridane, una conocida zona platanera de la isla de La Palma. El *Villa de Tazacorte* es uno de los buques *roll on-roll off* de mayor capacidad de la flota mercante



española, con capacidad para 220 vehículos, 3.400 metros lineales de carga rodada y conexiones

para más de un centenar de trailers frigoríficos que cada semana embarcan desde Canarias hacia

el puerto de Cádiz. Construido en el astillero Navantia en Puerto Real (Cádiz), entró en servicio en junio de 2010. Tiene una eslora de 209 m, 26,50 m de manga y 7,10 m de calado máximo con 30.998 GT y 10.140 tpm. Está propulsado por cuatro motores MAN B&W 9L48/60 que le permiten alcanzar una velocidad de 26 nudos.

NAVIERAS / NUEVAS CONSTRUCCIONES

Bautizado en el puerto de Bilbao el nuevo remolcador dual de Ibaizabal

El *Ibaizabal Quince* ha sido proyectado íntegramente por Astilleros Murueta en Erandio (Vizcaya)

El pasado 27 de julio tuvo lugar en el puerto de Bilbao la ceremonia de bautismo del *Ibaizabal Quince*, el nuevo remolcador de Ibaizabal que pasará a formar parte de la flota del servicio portuario de remolque de dicho puerto. Se trata de un buque proyectado y construido íntegramente por Astilleros Murueta en Erandio (Vizcaya) y el primero construido en España con un motor dual que admite el uso de gas natural licuado (GNL) como combustible.

El buque fue amadrinado por la surfista profesional Leticia Canales. La ceremonia contó con la presencia del presidente de Ibaizabal, Alejandro Aznar y el presidente de Puertos del Estado, Francisco To-



De izquierda a derecha: Ricardo Barkala, Francisco Toledo, Eduardo Aznar; Alejandro Aznar, Leticia Canales, Juan Arana, Arantxa Tapia y Juan Andrés Díez de Ulzurrun, en la ceremonia de bautizo del *Ibaizabal Quince* / AP BILBAO.

ledo, además de representantes del resto de empresas e instituciones involucradas en el proyecto, como Arantxa Tapia, consejera de Desarrollo Económico del Gobierno Vasco; el presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Ricardo Barkala; el CEO de Astilleros Murueta, Juan Arana; y el director general de Enagás, Juan Andrés Díez de Ulzurrun.

El *Ibaizabal Quince* tiene 397 GT, 28,0 m de eslora, 12,0 m de manga y 4,8 m de puntal. Está propulsado por dos motores Wartsila 9L20DF TIER III, de 1.665 kW cada uno, que pueden utilizar GNL como combustible y obtienen un tiro a punto fijo de 57 toneladas. Cuenta además con dos equipos de agua a alta presión para desempeñar labores de lucha contra incendios.

Este nuevo remolcador forma parte del plan de inversión para la renovación de su flota de Remolcadores Ibaizabal, titular del servicio portuario de remolque en el puerto de Bilbao. Está incluido en el proyecto CORE LNGas Hive del Mecanismo Conectar Europa (CEF) en su convocatoria de 2014.

El *Ibaizabal Quince* es el tercer proyecto cofinanciado por la Unión Europea en el País Vasco para promover el uso de GNL en el ámbito marítimo. Además de la construcción y puesta en marcha de un remolcador a gas natural, se ha adaptado el pantalán de la regasificadora Bahía de Bizkaia Gas para el suministro de GNL a buques de pequeño tamaño y la puesta en marcha de un buque de suministro de GNL para servicios de abastecimiento buque a buque, tanto en puerto como en el exterior, que comenzó a operar en febrero de 2018.

El nuevo remolcador dual *Ibaizabal Quince* en el puerto de Bilbao / AP BILBAO.



Baleària aspira a gestionar la nueva terminal pública de pasajeros de Valencia

Ha llegado a un acuerdo con Global Ports Holding, el mayor operador de terminales de cruceros del mundo para la gestión del tráfico de cruceros

La naviera Baleària, junto con el mayor operador de terminales de cruceros del mundo, Global Ports Holding Ltc (GPH), ha presentado una oferta al concurso para la construcción y explotación en régimen de concesión administrativa de la nueva terminal pública de pasajeros del puerto de Valencia (TPV).

Este proyecto ocupará una superficie total de unos 100.000 m² entre el Muelle de Poniente y el Muelle del Espiñón del Turia y contempla la construcción de dos espacios separados e independientes para los pasajeros de líneas regulares y los de crucero. El acuerdo a largo plazo entre Baleària y Global GPH permitirá sinergias entre la experiencia y los conocimientos en la gestión del tráfico de pasaje-



Infografía de la nueva terminal de pasajeros del puerto de Valencia / BALEÀRIA.

ros, vehículos y carga rodada de dicha naviera española y la del operador británico con los cruceros.

Según Baleària, este proyecto preservará los edificios históricos de la antigua Unión

Naval de Levante y «pretende ser un referente en sostenibilidad al aplicar las tecnologías más eficientes y de menor impacto ambiental». Está previsto que esta nueva terminal sea autosuficiente, obteniendo

toda la energía necesaria para su funcionamiento a partir de energías renovables (fotovoltaica, eólica, hidrógeno renovable y biocombustible), reciclando además la totalidad de sus residuos.

Adolfo Utor, presidente de Baleària, ha recordado el compromiso de esta naviera con la Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible: «Esta nueva terminal incluye tres ejes fundamentales de nuestra responsabilidad social: el crecimiento económico sostenible, pero también la preservación del planeta, gracias a su ecoeficiencia, y la igualdad de oportunidades, a la que contribuirá por ejemplo la escuela de formación prevista en el proyecto, muy enfocada al distrito marítimo y en concreto al barrio de Nazaret».

INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

Elena Seco, nueva directora general de ANAVE

El Comité Directivo de ANAVE, en su reunión del pasado 23 de junio, acordó el nombramiento de Elena Seco como directora general de ANAVE con efectos desde el 1 de agosto, ante la jubilación voluntaria de Manuel Carlier.

Elena Seco, lleva trabajando en la asociación desde 1997 y en 2016 fue nombrada directora con el objetivo de preparar esta transición.

Es Ingeniero Naval y Diplomada en Estudios Avanzados por la Universidad Politécnica de Madrid, donde es Profesora Asociada de dos asignaturas relacionadas con el

Transporte Marítimo y su Legislación. Es también profesora en el Máster en Negocio y Derecho Marítimo que organiza el Instituto Marítimo Español entre otros.

En la Asamblea General Ordinaria celebrada por videoconferencia en la misma fecha, el presidente de ANAVE, Alejandro Aznar, hizo una laudatio a la trayectoria de Manuel Carlier, tras 35 años en ANAVE, los últimos 24 como director general. «Se trata de una jubilación voluntaria», quiso recalcar Alejandro Aznar, que afirmó que «vamos a echar de menos tu dedicación y esfuerzo, tu profundo conoci-



miento sobre cualquier tema o asunto relacionado con la política marítima y tu práctica opinión siempre disponible».

Como despedida, Manuel Carlier publica en la sección

Tribuna Profesional de este número del boletín mensual de ANAVE el artículo 'Mi visión sobre el ayer, hoy y mañana de ANAVE y de la marina mercante española' en el que hace un breve repaso de su trayectoria en ANAVE y de los grandes cambios que ha experimentado el sector marítimo en este tiempo.

Desde estas líneas deseamos a 'Manolo' que disfrute con el mismo entusiasmo que ha demostrado en su trayectoria profesional de las singladuras que aún tiene por delante y, en nombre de ANAVE y de todas sus empresas, muchas gracias.

El tráfico de pasajeros, bajo mínimos

Desciende por tercer mes consecutivo y apenas mueve en mayo 217.000 pasajeros (-87,8%)

Desde que se decretó el estado de alarma el pasado 14 de marzo, el tráfico de pasajeros de línea regular en los puertos españoles de interés general prácticamente se ha paralizado, registrando descensos intermensuales del 53,9% en marzo, 94,8% en abril y 87,8% en mayo.

Otros segmentos fuertemente golpeados por esta crisis sanitaria son los cruceros, que en mayo no dejaron nin-

gún pasajero en nuestros puertos y los vehículos en régimen de mercancía (automóviles, autobuses y camiones), que en ese mes descendieron un 73,7%. En total, durante el mes de mayo, el tráfico de mercancías en los puertos de interés general descendió un 25,0% registrando descensos en todas las partidas: carga general (-23,8%), graneles líquidos (-24,2%) y graneles sólidos (-30,3%). Los datos acumulados de los 5 primeros

meses de 2020 dejan una caída del 10,0% en el movimiento de mercancías, sumando 208,7 Mt. Las mercancías movidas en tránsito internacional sumaron 61,7 Mt (-5,2%).

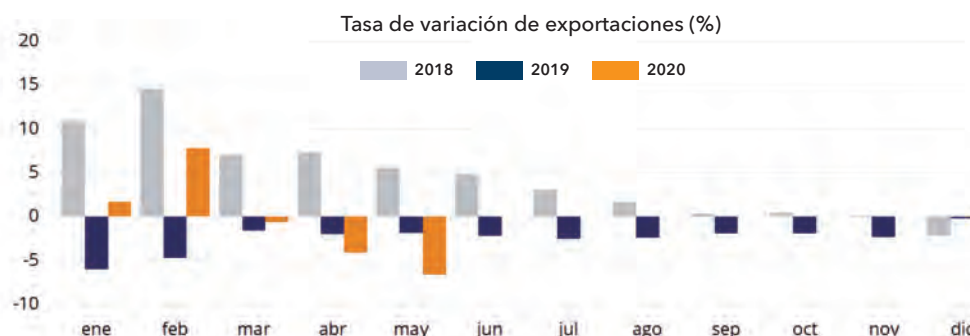
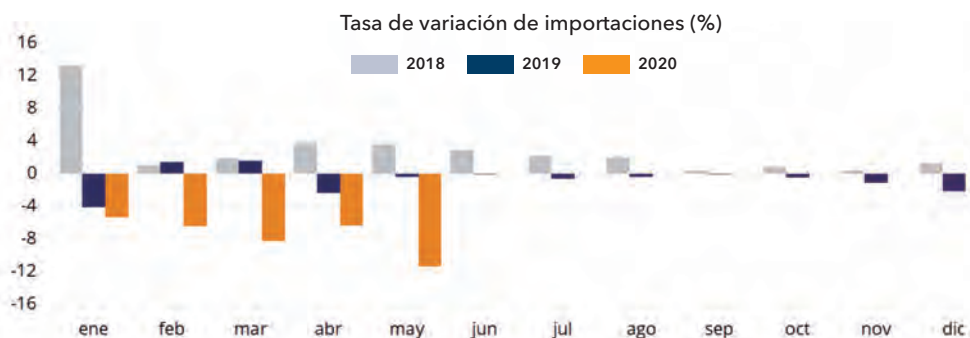
En mayo, el comercio marítimo exterior español (importaciones + exportaciones) movió 19,8 millones de toneladas de mercancías (-24,5%). Las importaciones, que suponen el 64,1% de nuestro comercio marítimo exterior, descendie-

ron un notable 28,6% y las exportaciones, con el 35,9% restante, cayeron un 16,1%.

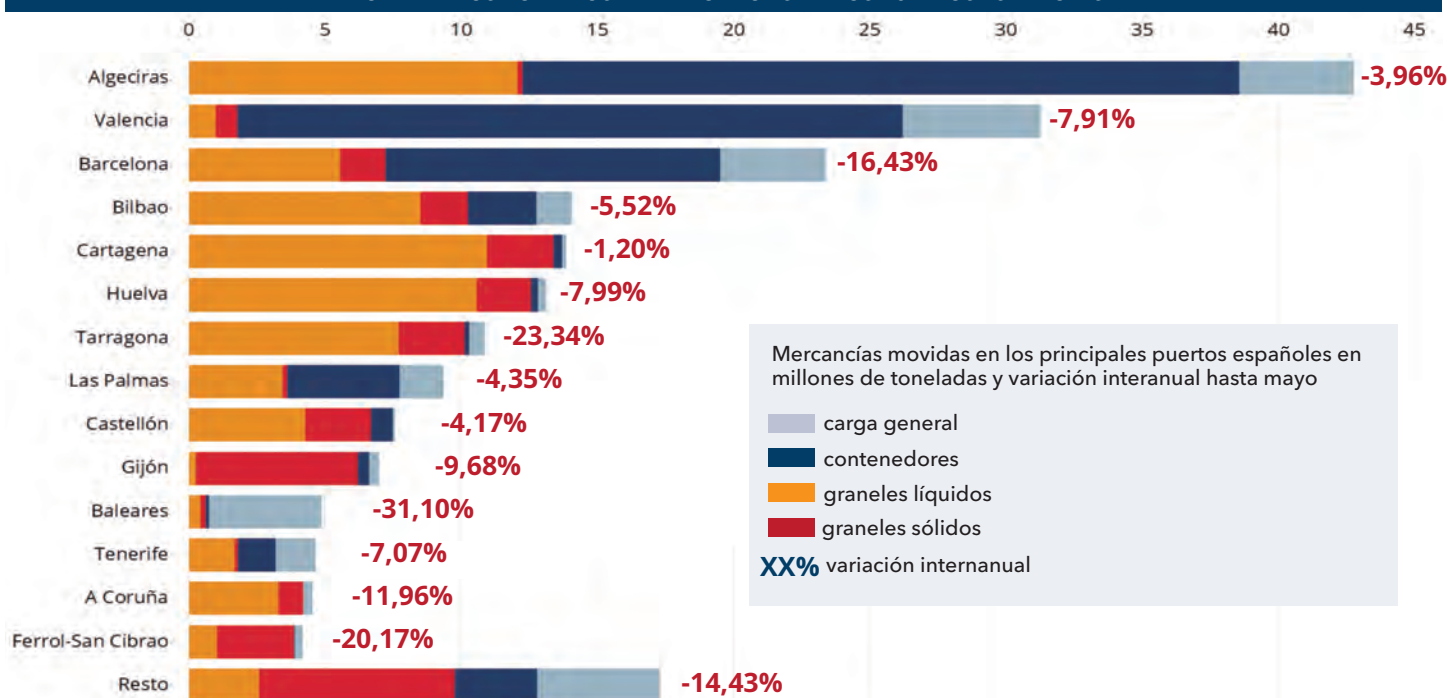
Dentro de las importaciones, todas las partidas descendieron notablemente: los graneles líquidos un 27,0%, la carga general un 29,3% y los graneles sólidos un 32,1%. En las exportaciones correspondientes al mes de mayo, los graneles líquidos aumentaron un 4,3% mientras que cayeron los graneles sólidos (-15,3%) y la carga general (-26,1%).

CONCEPTO		ACUMULADO HASTA MAYO			VAR.% 2018-2020	VAR.% 2019-2020	
		2018	2019	2020			
Mercancías según su presentación	Graneles líquidos	74.900.948	77.034.498	73.278.706	-2,2	-4,9	
	Graneles sólidos	41.364.212	38.566.853	31.034.191	-25,0	-19,5	
	Mercancía general	Convencional	32.153.470	33.608.907	28.264.609	-12,1	-15,9
		En contenedores	79.282.529	82.661.088	76.165.761	-3,9	-7,9
		Total	111.435.999	116.269.995	104.430.370	-6,3	-10,2
Total		227.701.159	231.871.346	208.743.267	-8,3	-10,0	
Otras mercancías	Total	5.312.482	5.479.712	4.298.266	-19,1	-21,6	
Tráfico portuario		233.013.641	237.351.058	213.041.533	-8,6	-10,2	

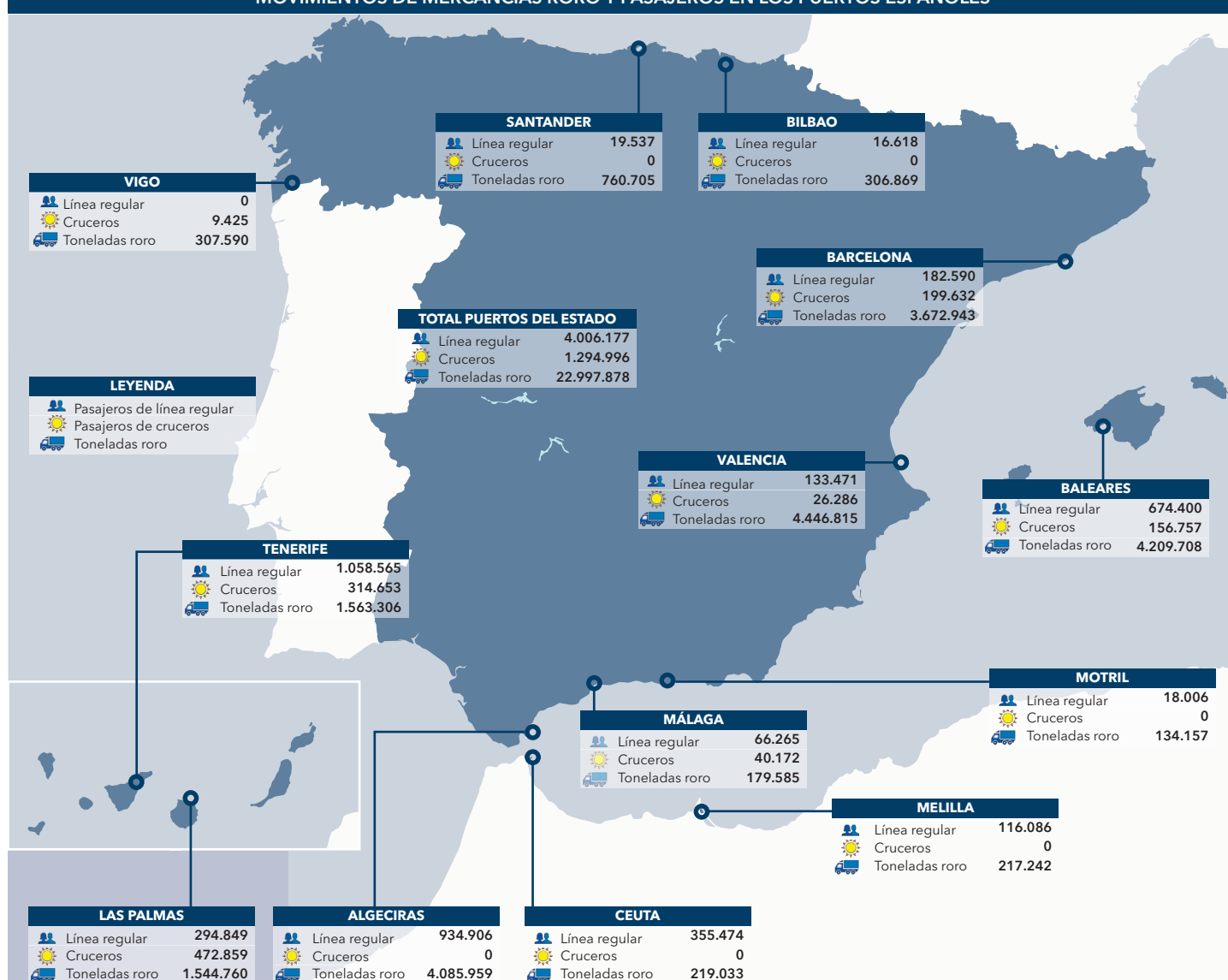
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



MOVIMIENTOS DE MERCANCÍAS RORO Y PASAJEROS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES



COVID-19 / LEGISLACIÓN

El gobierno amplía la duración y la cuantía de las reducciones de la tasa del buque

Modifica las aprobadas por el RD-ley 15/2020, que ANAVE valoró como tardías e insuficientes

El RD-ley 26/2020, publicado en el BOE del 8 de julio, ha aumentado el ámbito temporal y la cuantía de las reducciones de la tasa del buque para ayudar a paliar los efectos de la crisis, respecto de la aprobada con el RD-ley 15/2020, publicado el pasado 22 de abril. Como se recordará, en ese momento ANAVE valoró dichas reducciones como tardías e insuficientes.

Con el nuevo decreto, las reducciones serán aplicables entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de octubre, periodo máximo permitido por la Unión Europea (antes solo desde el 22 de abril hasta el fin del estado de alarma). El valor de la cuantía básica S que se aplica a los tráficos de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) se establece en 1,0 con carácter general (era 1,2 antes de la declaración del estado de alarma y se redujo a 1,08 en abril). Esta reducción, del 20%, será del 50% ($S = 0,6$) en el caso de buques adscritos a un servicio marítimo regular de pasaje o carga rodada en TMCD.

Aunque la definición de servicio marítimo de corta distancia de la Ley de Puertos, que permite beneficiarse de esta reducción, es muy amplia, los trámites necesarios para este reconocimiento, unidos a una interpretación muy restrictiva por algunas Autoridades Portuarias, limita en algunos casos su aplicación.

ANAVE ha venido defendiendo que es muy conveniente una modificación del concepto de «servicio marítimo» incluido en la Ley, que deje más clara la aplicación del coeficiente S a aquellos buques que operan en TMCD pero en régimen *tramp* (no regular).



El mismo decreto ha declarado los tráficos regulares de pasaje o carga rodada entre la península y los territorios españoles no peninsulares como «tráficos sensibles, prioritarios o estratégicos que coadyuvan al desarrollo económico y social de España en su conjunto», modificando para ello el RD Legislativo 2/2011, texto refundido de la Ley de Puertos del Es-

tado y la Marina Mercante.

El gobierno reconoce así el gran esfuerzo de las empresas que prestan estos servicios regulares por mantener el abastecimiento diario por mar de mercancías de todo tipo y de primera necesidad durante la crisis del COVID. En el caso de Baleares, Ceuta y Melilla, la regularidad y frecuencia diaria de estos servicios es económi-

camente viable gracias a que se prestan en buques mixtos carga/pasaje. Sin embargo, el drástico descenso en el número de pasajeros movidos debido a las restricciones a la movilidad (del 95% en abril y 88% en mayo) obligó a las navieras a operar sin poder cubrir siquiera sus costes, pero manteniendo un servicio esencial a estos territorios aislados.

INSTITUCIONES / ACTOS

SPC-Spain celebrará su jornada anual el 26 de noviembre en Barcelona

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, con la colaboración del puerto de Barcelona, Ingeteam y Enagás, celebrará su Jornada Anual el próximo 26 de noviembre en el puerto de Barcelona, bajo el lema 'Pacto Verde y COVID: un nuevo escenario de oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia'. Esta jornada tratará asuntos de ac-

tualidad del transporte marítimo de corta distancia (TMCD), entre los que destacan:

- Balance sobre la aplicación de la nueva normativa sobre contenido de azufre de los combustibles marítimos, tras 11 meses de su entrada en vigor;
- Cómo conjugar las exigencias de la sostenibilidad con la imprescindible reactivación de la economía y del sector;

- Cómo ha impactado la crisis del COVID-19 en el TMCD, y en el transporte en general, y cuáles son las claves en este nuevo e inédito escenario;
- O cuál va a ser el papel del TMCD en la logística de la automoción, un sector con importantes retos de futuro.

La asistencia será gratuita, previa inscripción en la web de la Asociación www.shortsea.es.

Gerardo Landaluce pide agilizar el tránsito de mercancías a través de los PIF en los puertos

El presidente de la APBA intervino en la Comisión para la Recuperación del Parlamento andaluz

El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), Gerardo Landaluce, participó el pasado 13 de julio en la comisión para la Recuperación Económica y Social de Andalucía a causa de la pandemia del Covid-19 del Parlamento andaluz. En su intervención, entre otros asuntos, se refirió a la necesidad de «*actualizar la gobernanza portuaria, con el objetivo de permitir un mayor margen de maniobra a los puertos que posibilite agilizar el tránsito de las mercancías a través de los puntos de inspección fronterizos*».

En muchos puertos españoles, no solo en el de Algeciras, las inspecciones aduaneras se convierten en un cuello de botella que genera retrasos en las escalas de los buques que se traducen en mayores costes para los armadores y usuarios y, en ocasiones, perjudican su competitividad respecto de otros puertos vecinos, como los de Portugal.

A este respecto, el conjunto del sistema portuario español discutió durante la ter-



cera semana de julio en Santander su nuevo marco estratégico (el vigente data de 1998) que fue sometido a un amplio proceso de consultas a comienzos de 2019, cuyo resultado se presentó en la sede de Puertos del Estado el pasado mes de septiembre. Incluía un análisis DAFO que destacaba como la principal Debilidad del sistema portuario, a juicio de sus clientes, la deficiente coordinación de las funciones de control e inspección entre los distintos organismos de la Administración concurrentes en los puertos, al mismo nivel

que los accesos terrestres y la reestructuración de la Estiba.

Landaluce también destacó, durante su intervención, la importancia de los puertos comerciales, cuya actividad es esencial para garantizar la cadena de suministro del país y el propio abastecimiento de todo tipo de productos para los ciudadanos. Recordó que Algeciras es punto de partida de 2 de los 9 corredores ferroviarios prioritarios de la Unión Europea: el Mediterráneo y el Atlántico y reiteró la importancia de dar un «verdadero impulso» a la línea de ferrocarril

Algeciras-Madrid. El presidente de la APBA hizo hincapié en la apuesta del puerto de Algeciras por la digitalización como palanca de modernización y competitividad. Según Landaluce el concepto de puerto inteligente o puerto 4.0 «es una exigencia que nos trasladan los clientes, pero, a su vez, es una oportunidad para Andalucía, porque tenemos las piezas clave para liderar la aplicación de la inteligencia artificial, el internet de las cosas y las comunicaciones avanzadas al sector de la logística y el transporte», concluyó

INSTITUCIONES / ORGANIZACIÓN

Puertos del Estado presenta su nuevo organigrama, aprobado por su Consejo Rector

Puertos del Estado presentó el pasado 30 de junio su nuevo organigrama, aprobado por su Consejo Rector, en la primera reunión bajo la presidencia de Francisco Toledo, nombrado el pasado 25 de febrero. Según han anunciado desde dicho organismo, esta reorganización contempla cuatro cambios orgánicos.

En primer lugar, se refuerza la Dirección Corporativa

con la creación de una Subdirección de Marco Estratégico y Desarrollo de Negocio, en la que se integrará un Área de Innovación que gestionará el fondo Puertos 4.0, de vital importancia para el futuro.

Por otra parte, se adscriben a Presidencia la Subdirección de Servicios Jurídicos y el área de auditoría y control interno. La Subdirección Económico-Financiera y el área de Información Económico-Finan-

Con esta reorganización se pretende reforzar la innovación, la sostenibilidad y el medio ambiente

ciera pasan a depender de la Dirección de Planificación y Desarrollo, que se encarga de la planificación económica y de infraestructuras.

Por último, se crean tres nuevas Áreas: de Auditoría y Control Interno, dependiendo de presidencia; de Sostenibilidad y Medio Ambiente, en la Dirección de Planificación; y un Área de Contratación y Gestión de Riesgos en la Secretaría General.

COVID-19 / INSTITUCIONES

BIMCO publica una cláusula para facilitar los relevos de tripulación por el COVID-19

Estipula la posibilidad de que un buque se desvíe de su ruta para efectuar los cambios

El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) ha publicado una cláusula modelo 'COVID-19 Crew Change Clause', para su uso en pólizas de fletamento, conocimientos de embarque y contratos de transporte, para facilitar el relevo de tripulaciones. Hay tripulantes que llevan a bordo hasta 8 meses consecutivos, sin poder desembarcar ni siquiera en los puertos de escala, y resulta ya apremiante en muchos buques poder hacer estos relevos.

Su objetivo es ayudar a los armadores a negociar sus acuerdos contractuales cuando sus buques tengan que desviarse de sus rutas planificadas para llevar a cabo los cambios de tripulación. Su uso está destinado a pólizas de fletamento por tiempo a largo plazo, en las que el armador no conoce en el momento de suscribirla los puertos de escala en los que el buque va a operar y/o las restricciones de viaje en los países en los que

se van a llevar a cabo los relevos. Es muy importante que cada vez que un armador tenga intención de desviarse, informe previamente a su Club de P&I, para asegurarse de que su cobertura no se va a ver afectada. Asimismo, da la opción a los fletadores de contribuir a los cambios de tripulación reduciendo el flete durante el tiempo que dure la

desviación de la ruta y compartiendo los costes de combustible.

«Debido a las circunstancias excepcionales provocadas por el COVID-19 muchas tripulaciones deben permanecer a bordo más allá de lo estipulado en sus contratos de trabajo. Los armadores deben tener la flexibilidad de poder desviarse a un puerto alternativo, si los relevos de la tri-

pulación no se pueden hacer en los puertos planificados. Esta cláusula está diseñada para ayudar en ese proceso y para alentar a los fletadores a que colaboren», explica el subsecretario general de BIMCO, Soren Larsen.

La cláusula se puede descargar desde la web de BIMCO www.bimco.org junto con una guía para su uso y aplicación.



COVID-19 / INSTITUCIONES

El sector marítimo pide a la Comisión Europea un periodo de gracia para el Inventario de Materiales Peligrosos

Las principales asociaciones que representan el sector marítimo internacional, entre las que se encuentran ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, ECSA o CLIA entre otras, han enviado una carta conjunta a la Comisión Europea solicitando una moratoria a la obligación de disponer a bordo de un 'Inventario de Materiales Peligrosos (IHM)', en virtud del Reglamento de Reciclaje de Buques (UE 1257/2013).

Este Reglamento exige que, a partir del 31 de diciembre de 2020, los buques abanderados en Estados miembros de la UE, de tonelaje mayor o igual a 500 GT, y aquellos que hagan escala en puertos de la Unión, independientemente de su Estado de bandera, lleven a bordo un IHM.

En una situación normal, los procedimientos de recopilación de datos para elaborar este inventario pueden

llevar varios meses. Los cierres de fronteras, las restricciones a la movilidad y las medidas de cuarentena puestas en marcha en la mayoría de los países desde el estallido de Covid-19 han limitado la actividad de los inspectores y expertos en materiales peligrosos para visitar los buques, y obligado a las empresas a reprogramar su implantación.

Para las asociaciones firmantes, «la magnitud del pro-

blema requiere una respuesta coordinada a nivel europeo». Por ello se solicita que se permita un período de gracia de 12 meses para que las empresas navieras puedan compensar el tiempo perdido. Los firmantes añaden que dicha flexibilidad se conseguirá más fácilmente desde el control por el Estado rector del puerto, siempre que esté totalmente armonizado en todos los puertos de la UE, para asegurar igualdad de trato.

La Comisión de Medio Ambiente del PE propone enmiendas al reglamento MRV

Es incorrecto que «la UE haya incluido el transporte marítimo en el comercio de emisiones»

La comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria del Parlamento Europeo (ENVI) aprobó, el pasado 7 de julio, una serie de propuestas de enmiendas al reglamento de la UE para controlar, informar y verificar las emisiones de CO₂ del transporte marítimo (conocido como Reglamento MRV).

Algunos medios de comunicación informaron de que dicha aprobación supone que la UE haya incluido el transporte marítimo en su sistema de comercio de derecho de emisión (ETS). Para ANAVE es importante dejar claro que esto es totalmente incierto.

Las propuestas de enmiendas del ENVI, se refieren entre otros, a los siguientes asuntos:

- Establecimiento del objetivo de reducción de las emisiones anuales promedio de CO₂ para todos los buques de las empresas navieras sujetos al sistema MRV en al menos un 40% para 2030;
- Introducción de una norma que obligue a ‘cero emisiones’ de gases de efecto invernadero (GEI) durante las escalas en los puertos de la UE a partir de 2030;
- La adopción de una medida híbrida entre una tasa sobre las emisiones y el sistema de comercio de emisiones (ETS) según la cual, a partir de 2022, todos los buques que escalen en puertos de la UE deberán contribuir al ETS de la UE o a un Fondo Europeo. El 50% de los ingresos de este fondo se destinarían a financiar la transición energética del transporte marítimo.
- Ampliación del reglamento MRV a todas las emisiones



Estas propuestas se someterán a la votación del pleno del Parlamento el próximo mes de septiembre y, en caso de que fuesen aprobadas, deberán ser ratificadas por el Consejo

de GEI (hasta ahora solo se refiere a las de CO₂) y a una mayor parte del viaje cada buque, con una nueva definición de escala en puerto.

- Extensión de las áreas de control de emisiones de NO_x y SO_x a todas las aguas de la UE y uso obligatorio del suministro de energía desde tierra.

Junto con las anteriores propuestas, todas ellas muy negativas para el transporte marítimo, y al margen de las normas de la OMI, el informe del ENVI recoge una propuesta de enmienda que había sido planteada por ANAVE:

- Ampliación de la exención del informe por viaje para los buques que se dediquen al transporte marítimo de corta distancia debiendo para ello ser el 90% de los viajes de un buque dentro de la UE en lugar de la totalidad, como hasta ahora. Esta enmienda reduciría la carga burocrática para los buques dedicados al TMCD.

Estas propuestas de enmiendas se someterán a la votación del pleno del Parlamento el próximo mes de septiembre y, en caso de que fuesen aprobadas, deberían ser ratificadas por el Consejo. Si no se consiguiera dicha aprobación se trataría de llegar a un acuerdo entre el Parlamento, el Con-

sejo y la Comisión (trólogos) que debería ser ratificado por Parlamento y Consejo. Estos trólogos están previstos para comienzos de 2021.

En suma, no se trata de que la UE haya decidido incluir el transporte marítimo en su sistema de comercio de derechos de emisión.

También es importante resaltar que casi todas las citadas propuestas del ENVI van mucho más allá de la finalidad del reglamento MRV y son contrarias al procedimiento legislativo ordinario de la UE, según el cual la Comisión Europea debería llevar a cabo un estudio completo de impacto económico de dichas medidas antes de su consideración por el Parlamento y el Consejo.

El ENVI es sin duda consciente de que lo que pretende no tiene visos de ser aprobado en este proceso legislativo por la Comisión y el Consejo, pero seguramente lo plantea más como un gesto político que como una propuesta realista.

EMISIONES / NUEVOS COMBUSTIBLES

Knutsen, Repsol y Wärtsilä ensayan un motor de cuatro tiempos con amoniaco

Permitirá reducir las emisiones las emisiones de CO₂ de sus transportes entre un 80% y un 90%

El fabricante de motores marinos Wärtsilä ha anunciado recientemente la que será, «la primera prueba de larga duración y a escala real para el uso de amoniaco como combustible en un motor marino de cuatro tiempos».

Este proyecto, que comenzará en el primer trimestre de 2021 en Stord, Noruega, contará con la participación de la empresa energética española Repsol y la naviera Knutsen OAS y está respaldado por el Consejo de Investigación de Noruega, con una subvención de 20 millones de coronas (1,9 millones de euros).

El pasado mes de abril, Wärtsilä ya informó de una prueba en laboratorio para el uso de amoniaco como combustible en un motor de combustión interna, cuyos resultados iniciales fueron «prometedores». El objetivo de esta compañía es buscar soluciones para la descarbonización, tanto del transporte marítimo como de los sistemas de energía offshore.

Para Tina Bru, ministra noruega de Petróleo y Energía, «los datos y el conocimiento obtenidos en este proyecto proporcionarán también información importante para el desarrollo de reglamentos y normas para el



Egil Hystad, de Wärtsilä, Willy Wågen, del Centro de Energía Sostenible y Kjell Storelid, de Wärtsilä, responsables del proyecto, en las instalaciones del Centro para la Energía Sostenible en Stord, Noruega / WÄRTSILÄ.

uso de amoniaco y otros combustibles bajos en carbono».

Según Wärtsilä, este programa de prueba puede allanar el camino para que los motores con amoniaco como

combustible se utilicen en buques para operaciones reales en pocos años y varios armadores han mostrado interés en esta posibilidad. También proporcionará información impor-

te sobre el efecto a largo plazo del uso de este combustible en el motor y otros sistemas y componentes a bordo de un buque, incluidas las medidas de seguridad requeridas. «Estamos realmente entusiasmados por desarrollar y comprender aún más las propiedades de combustión del amoniaco como combustible libre de

EMISIONES / DETECCIÓN

Nuevo dron de EMSA para detectar emisiones de azufre de los buques en Dinamarca

Una nueva aeronave no tripulada ha comenzado a analizar las emisiones de los buques que operan en aguas danesas y a vigilar así que se cumplen las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre el contenido máximo de azufre en los combustibles marinos. Este nuevo dron cubrirá una zona al norte del estrecho del Gran Belt.

Este dron, que ha sido proporcionado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), está equipado con un sensor aéreo capaz de «oler» y analizar así el contenido de azufre en el combustible a partir de un análisis de la pluma de la chimenea del buque. Los datos que recoge se



envían en tiempo real a la Agencia Danesa de Protección del Medio Ambiente.

Esta prueba piloto cuenta con la colaboración del Ministerio de Medio Ambiente y Alimentación de Dinamarca, la Agencia Danesa de Protección

del Medio Ambiente y la Autoridad Marítima Danesa. Se inició el pasado 1 de julio y estará en marcha hasta el 31 de octubre. Es la segunda ocasión que EMSA prueba un dron de detección de azufre en aguas de Dinamarca.





Infografía del SC Connector con los rotores basculantes abatidos / SEA CARGO.

NAVIERAS / NUEVASTECNOLOGÍAS

Norsepower instalará rotores Flettner basculantes a bordo de un roro de Sea Cargo

Contará con baterías para almacenar la energía y evitar así el uso de motores auxiliares en puerto

Norsepower ha anunciado un acuerdo con el armador Sea Cargo para instalar dos rotores Flettner basculantes a bordo del ro-ro *SC Conector*. Estos rotores, de 35 m de altura y 5 m de diámetro, funcionarán como sistemas auxiliares de energía eólica y permitirán un ahorro estimado del 25% de las emisiones de carbono del buque.

El *SC Conector* opera en el Mar del Norte y cubre rutas que implican tener que navegar bajo múltiples puentes y líneas eléctricas. Norsepower ha desarrollado un sistema para sus rotores Flettner que permite inclinarlos hasta una posición casi horizontal sobre la cubierta cuando sea necesario. La instalación está prevista para finales de 2020.

Los rotores tipo Flettner, como el Rotor Sail de Norse-



power utilizan el efecto Magnus para aprovechar la energía eólica como apoyo a la propulsión del buque. Este sistema está totalmente automatizado y detecta cada vez que el viento es lo suficientemente fuerte para proporcionar ahorros de combustible y emisiones, momento en el cual los rotores se ponen en marcha automáticamente. El efecto Magnus es un fenómeno físico

por el cual la rotación de un objeto afecta a la trayectoria del mismo a través de un fluido, como el aire, y es el mismo que permite a los futbolistas o golfistas lanzar tiros «con efecto».

En la actualidad existen 4 buques que utilizan este sistema de Norsepower. El primero de ellos fue el ro-ro *Estraden*, propiedad del grupo Spliethoff, que instaló sendos

rotores en 2014 y 2015. También el *Viking Grace*, crucero de la naviera Viking Line, que cuenta con un rotor desde abril de 2018; el petrolero de productos *Maersk Pelican*, que lleva a bordo dos rotores desde agosto de ese mismo año; y el más reciente, el instalado el pasado mes de mayo a bordo del ferry híbrido *Copenhagen*, de Scandlines.



TECNOLOGÍA / SISTEMAS

FRS digitaliza la venta de billetes y lanza la nueva aplicación FRS Travel

Desde el 1 de julio es obligatorio presentar billete cerrado para acceder al puerto de Algeciras

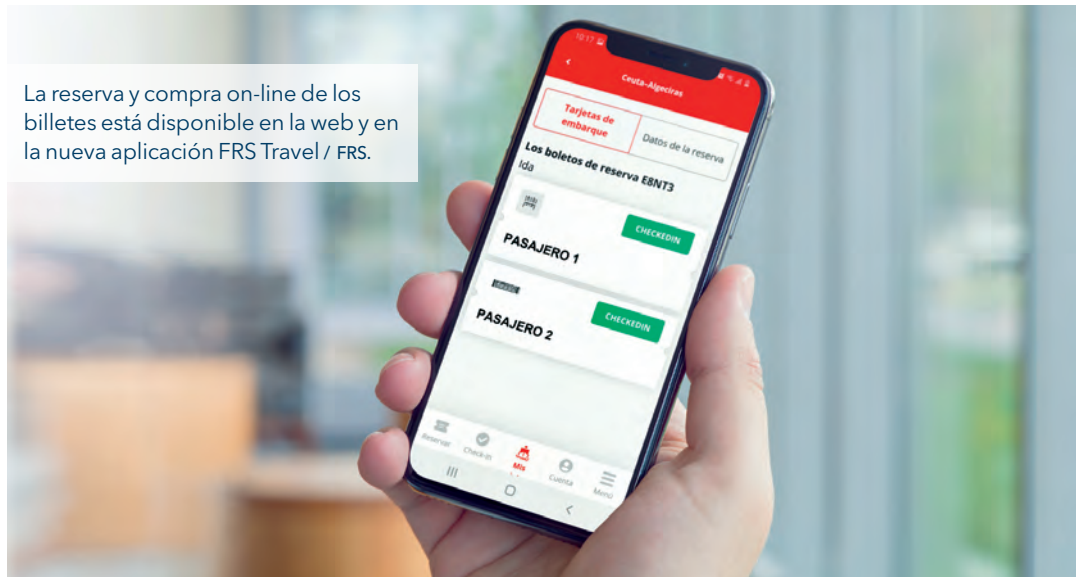
FRS Iberia ha digitalizado su sistema de venta de billetes y facturación, ofreciendo a sus clientes todo el proceso de reserva, compra y tarjeta de embarque *on-line*, a través de su página web y de una nueva aplicación para dispositivos móviles, FRS Travel.

Este nuevo sistema agiliza el proceso de compra, evitando posibles aglomeraciones en puertos y taquillas, y está operativo desde el 1 de julio. Desde ese mismo día, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras exige a los viajeros un billete cerrado, que ya no se podrá adquirir en el recinto portuario, para acceder a las instalaciones de la Estación Marítima.

Esta iniciativa forma parte de la estrategia de la compañía para digitalizar todos sus servicios, tanto de pasaje como de carga. La medida se suma a las ya adoptadas en higiene y desinfección con motivo de la pandemia del COVID-19, para la seguridad sanitaria de viajeros y tripulaciones durante el embarque y los trayectos a bordo.

Según Ronny Moriana, director general de FRS Iberia «la pandemia del Covid-19 ha transformado para siempre la forma de viajar y ha obligado a

La reserva y compra on-line de los billetes está disponible en la web y en la nueva aplicación FRS Travel / FRS.



acelerar la transición a sistemas de venta y check-in online del transporte de pasajeros en el Estrecho».

La reserva y compra on-line de los billetes están disponibles, tanto a través de la página web (www.frs.es) como de la nueva aplicación FRS Travel. En el caso de las compras me-

diantes la nueva aplicación, se aplica un descuento del 20% sobre la tarifa vigente. «Queremos incentivar a nuestros clientes para que empleen estas tecnologías. Somos conscientes de que la digitalización es un reto, para nosotros y también para nuestros clientes, pero tenemos que aprovechar esta oportuni-

dad para ser más eficientes», ha subrayado Moriana.

FRS Iberia mantendrá abiertas sus taquillas en los puertos con el fin de atender incidencias e informar a los clientes. También se pueden realizar reservas y consultas a través de sus canales habituales, por teléfono y e-mail.

TECNOLOGÍA / SISTEMAS

Wasaline presenta una 'llave digital' para los camarotes de su nuevo ferry

El nuevo ferry de Wasaline, *Aurora Botnia*, será el primero del mundo en incorporar la tecnología de llave digital de Assa Abloy para sus camarotes, incorporada a la aplicación móvil que CARUS ha desarrollado para dicha naviera sueco-finlandesa. Los pasajeros que viajen a bordo podrán abrir la puerta de su camarote directamente desde su teléfono móvil.

Esta aplicación de 'marca blanca' creada por CARUS y lanzada como una aplicación

de Wasaline, también es utilizada por otros operadores en todo el mundo. Este método de desarrollo de aplicaciones permite una mayor flexibilidad para su actualización al mismo tiempo que mantiene unos costes ajustados.

Según Anders Rundberg, consejero delegado de CARUS, «este sistema permite a los operadores reducir costes y su huella ambiental. Además, esta solución 'sin contacto' reduce significativamente la interacción del usuario con superficies y objetos,

algo muy necesario para el sector en las actuales circunstancias provocadas por el COVID-19».

El nuevo ferry *Aurora Botnia* tendrá capacidad para 800 pasajeros y 1.500 metros lineales de carga, distribuidos en dos cubiertas para automóviles y camiones. Estará propulsado por tecnología híbrida, con un motor a gas natural licuado (GNL) y baterías. También podrá usar biogás como combustible. Su entrega está prevista para la primavera de 2021.



Lloyd's Register



EL MAYOR FONDO DE INNOVACIÓN ABIERTA PARA EL ECOSISTEMA LOGÍSTICO- PORTUARIO

UNA INICIATIVA DE

Puertos del Estado



Imagen de la campaña del 'Fondo 4.0' de Puertos del Estado / PUERTOS DEL ESTADO.

NUEVASTECNOLOGÍAS / PROYECTOS

El Ministerio de Transportes da luz verde al Fondo 'Puertos 4.0'

Abre el plazo de presentación de proyectos para esta iniciativa

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha dado luz verde al Fondo 'Puertos 4.0' y, con su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el pasado 27 de julio, ha abierto el plazo de presentación de Ideas y Proyectos.

Esta iniciativa de las 28 Autoridades Portuarias y de Puertos del Estado está dotada con 12 millones de euros para 2020 y se engloba en el Plan de Innovación para el Transporte y las Infraestructuras del MITMA.

Según Puertos de Estado, el objetivo es atraer, apoyar y facilitar la aplicación del talento y el emprendimiento para la innovación al sector logístico-portuario español, articulado a través de un plan de ayudas públicas. «Se trata de hacer más eficientes, sostenibles y competitivos a los agentes de la comunidad logístico-portuaria y a todos aquellos que inciden en el comercio y en la cadena logística, mediante la creación o consolidación de un tejido de empresas emergentes o nuevas líneas de negocio de empresas existentes que desarrollen e implanten productos, servicios y procesos innovadores

para el sector, con orientación al mercado», han explicado desde Puertos del Estado.

El Fondo 'Puertos 4.0' ha sido creado y financiado a través del Fondo de Compensación Interportuario, mediante un 1% adicional aportado por las 28 Autoridades Portuarias

Ayudas y plazos de presentación

Los importes de las ayudas establecidas serán los siguientes:

- **Ideas:** 15.000 euros (ayuda fija e invariable) además de la posibilidad de acceder a los servicios de "incubación" de la idea o de asesoramiento para facilitar su crecimiento empresarial. Dichos servicios estarán disponibles en Algeciras, Alicante, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Coruña, Las Palmas, Madrid, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Valencia y Vigo.
- **Proyectos en fase pre-comercial:** una cantidad máxima del 60% de los costes asociados en el presupuesto del proyecto a la componente de innovación, con un límite máximo de 1 millón de euros, y la

posibilidad de acceder a los servicios de "incubación-aceleración" o de asesoramiento para acelerar el crecimiento empresarial y asegurar el éxito del proyecto. No se considerarán proyectos que supongan la asignación de ayudas inferiores a 50.000 euros.

- **Proyectos en fase comercial:** una cantidad máxima del 80% de los costes asociados en el presupuesto del proyecto a la componente de innovación, con un límite máximo de 2 millones de euros, y la posibilidad de acceder a los servicios de aceleración o de asesoramiento para acelerar el despliegue comercial, el crecimiento y asegurar el éxito empresarial del proyecto. No se considerarán proyectos que supongan la asignación de ayudas inferiores a 100.000 euros.

El plazo de presentación de propuestas será de dos meses para las Ideas y de tres meses para los proyectos, a partir del día siguiente al de su publicación en el BOE. Los detalles de la convocatoria se pueden consultar en el BOE.

EMISIONES / ECA

Corea del Sur designa una zona de control de emisiones de SOx en sus aguas

El gobierno surcoreano ha anunciado la creación de una zona nacional de control de emisiones de SOx a partir del próximo 1 de septiembre de 2020. Inicialmente, los buques deberán usar combustibles con un contenido máximo de azufre de 0,10% desde como máximo una hora después de su fondeo o atraque hasta al menos una hora antes de su partida. A partir del 1 de enero de 2022 estas condiciones se endurecerán y los buques deberán utilizar el combustible de bajo contenido en azufre desde su entrada en las áreas de control de emisiones en aguas coreanas hasta su salida.



→ www.lr.org

Mi visión sobre el ayer, hoy y mañana de ANAVE y de la marina mercante española

MANUEL CARLIER – DIRECTOR GENERAL DE LA ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE) ENTRE NOVIEMBRE DE 1996 Y JULIO DE 2020

El pasado 31 de julio me he jubilado, después de haber trabajado en la Asociación de Navieros Españoles durante 35 años, de ellos, los últimos 24 en el puesto de director general de la misma. Con esta perspectiva me he animado a escribir esta reflexión sobre “Mi visión sobre el ayer, hoy y mañana de ANAVE y de la marina mercante española”.

Cuando empecé a trabajar en ANAVE, en 1985, con 30 años recién cumplidos, no sólo yo era diferente, también el mundo, España y la marina mercante eran muy distintos de lo que son ahora.

En aquellas fechas, a pesar de que habían pasado ya 10 años desde el final de la dictadura, la política marítima española seguía estando sobrerregulada e intervenida en multitud de aspectos. Baste citar algunos ejemplos que a algunos lectores más jóvenes puede que les resulten desconocidos:

- Las importaciones marítimas de crudo y productos del petróleo, carbón, cereales, café, tabaco, algodón, y algunos productos más, estaban reservadas a los buques de pabellón español.
- En el caso de las importaciones de crudo, estaban incluso sujetas a unos

fletes oficiales, cuyas revisiones aprobaba el gobierno tomando como base un estudio que hacíamos en ANAVE cada año, sobre los costes de los petroleros españoles. Para que las refinerías pudieran tener más flexibilidad, se les permitía fletar buques extranjeros en los tráficos de importación, a cambio de emplear petroleros españoles, a los fletes oficiales, en otros tráficos. Ello daba lugar a un prolijo mecanismo que se llamaba de «intercambio de toneladas x milla» que se gestionaba entre ANAVE y la asociación de las refinerías, que entonces se llamaba ASERPETROL.

- Los tráficos marítimos regulares con bastantes países, sobre todo africanos, estaban sujetos a convenios bilaterales de reparto de cargas bajo la conocida fórmula 40/40/20. ANAVE participaba en reuniones anuales de

seguimiento de estos acuerdos y mantenía estadísticas del reparto de las cargas transportadas en estos tráficos.

- El acceso a la prestación de servicios de línea regular en tráficos de cabotaje nacional estaba sujeto a autorización administrativa previa. ANAVE era consultada sobre cada solicitud y normalmente sus informes eran tenidos en cuenta.
- Como contrapartida a estas reservas, no se podían importar buques construidos en el extranjero y las dotaciones de los buques de bandera española debían estar integradas solo por marinos españoles, lo que hacía que los buques españoles no fuesen competitivos en los mercados internacionales.

Es patente que, en aquella época, ANAVE era, en buena parte, un instrumento que velaba por la aplicación equilibrada a todas las navieras de este marco tan restrictivo e intervencionista.

Por entonces, en las oficinas de ANAVE trabajaban 18 personas, de las cuales 10 eran secretarías o subalternos y había un único ordenador, un PC IBM con dos disquetes y sin disco duro. Teníamos 137 empresas asociadas que operaban 421

DNV·GL

buques mercantes con 4,2 millones de TRB. Las circulares se elaboraban a *ciclostil* (quienes no sepan lo que era eso, pueden preguntarle a Google) y para las convocatorias y comunicaciones se utilizaba el télex. Ambas eran unas máquinas bastante engorrosas y complicadas de manejar.

Una de las primeras cosas que hice al entrar en ANAVE fue organizar e impartir unos cursos de introducción a la informática y ofimática para el personal de las empresas asociadas, que tuvieron mucho éxito. Incluso llegamos a impartir dos en Canarias (uno en Las Palmas y otro en Tenerife, por supuesto).

Entrada de España en la CEE

El 1 de enero de 1986, pocos meses después de mi llegada a ANAVE, España entró en la que entonces llamábamos Comunidad Económica Europea (CEE) y quedó claro que se iba a desmontar el complejo entramado de normas intervencionistas que nos regulaba. La prioridad para el sector naviero en aquel momento pasó a ser intentar que se desmontase de una forma más o menos ordenada.

Pero la realidad fue que, con nuestra entrada en la CEE, se abrió una ventana que dejó entrar, no ya un chorro de aire fresco, sino más bien una tromba que barrería gran parte de la regulación a que nos hemos referido. De hecho, ya en diciembre de 1986, se aprobó el reglamento CEE 4055/1986 que eliminó las reservas de cargas en los tráficos internacionales y los convenios bilaterales con países terceros, con arreglo a un calendario gradual que empezó en 1989 y terminó el 1 de enero de 1992. Desde esa fecha, en todos los tráficos de importación y exportación entre España y todos los países, sean comunitarios o no, pueden participar buques de cualquier bandera, incluyendo los inscritos en registros abiertos como Panamá o Liberia.

Los inicios del REC

Para competir con estos registros, todos los países europeos comenzaron con urgencia a buscar formas de reducir el diferencial de competitividad entre los mismos y sus pabellones nacionales. Reino Unido fue pionero al crear el registro *offshore* de la Isla de Man, con normas fiscales y laborales más flexibles, y Francia le siguió poco después con el de las islas Kerguelen. Todos los países europeos empezaron a buscar islas donde establecer registros *offshore* similares.

En otoño de 1986, con 31 años, participé en un equipo de trabajo que estudió la viabilidad jurídica y económica de crear nuestro propio registro *offshore* en las Islas Canarias. A mí se me encargó la parte económica. Las conclusiones fueron que



El granelero *Castillo de Butrón* de la Naviera Elcano entró en funcionamiento en el año 1988 / ELCANO.

las Canarias no son un territorio *offshore*, sino parte integral del territorio español y de la CEE, con sólo algunas peculiaridades fiscales. Pero no se apreció inconveniente constitucional ni de ningún otro tipo para crear allí (o en la Isla de la Cartuja, o en el Parque del Retiro) un nuevo registro de buques y atribuirle por ley unas normas fiscales y laborales diferentes de las del registro tradicional. El gobierno, al leer estas propuestas, que no tenían precedente alguno en el mundo, debió pensar que estábamos locos y archivó el informe. Pero, menos de un año después, en el verano de 1987, Noruega creó en Bergen su registro internacional, el NIS, demostrando que la nuestra era una buena idea. Al año siguiente, Dinamarca creó el DIS en Copenhague. A partir de ese momento, el principal objetivo de ANAVE fue hacer realidad ese proyecto pionero, lo que no se logró hasta 6 años más tarde, en diciembre de 1992, con la creación del Registro Especial de Canarias (REC) en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En paralelo, tras la aprobación, en diciembre de 1986, del calendario de liberalización de los tráficos internacionales, em-

pezaron en Europa unas duras negociaciones sobre el siguiente paso: la apertura de las reservas de bandera en los tráficos de cabotaje. Fue un proceso muy largo y complejo, en el que fueron aproximando sus posiciones, por una parte, los gobiernos, y por otra, las asociaciones nacionales de navieros, como ANAVE, en el marco de nuestra asociación europea, ECSA.

Cabotaje: la victoria del Medgroup

En aquella época, las ANAVES del sur de Europa constituimos una organización informal, que llamamos Medgroup y que celebraba reuniones dos o tres veces al año para coordinar nuestras posiciones y preparar las reuniones que posteriormente manteníamos en ECSA con los países del norte. ANAVE fue el promotor del Medgroup, cuya primera reunión tuvo lugar en Madrid. Para mí fue un periodo de muchos viajes, casi todos los meses tenía que ir a Bruselas, Roma, Marsella o Atenas. Pero yo era joven, los aeropuertos no eran algo tan incómodo como ahora y en aquella época me gustaba viajar, incluso por trabajo.

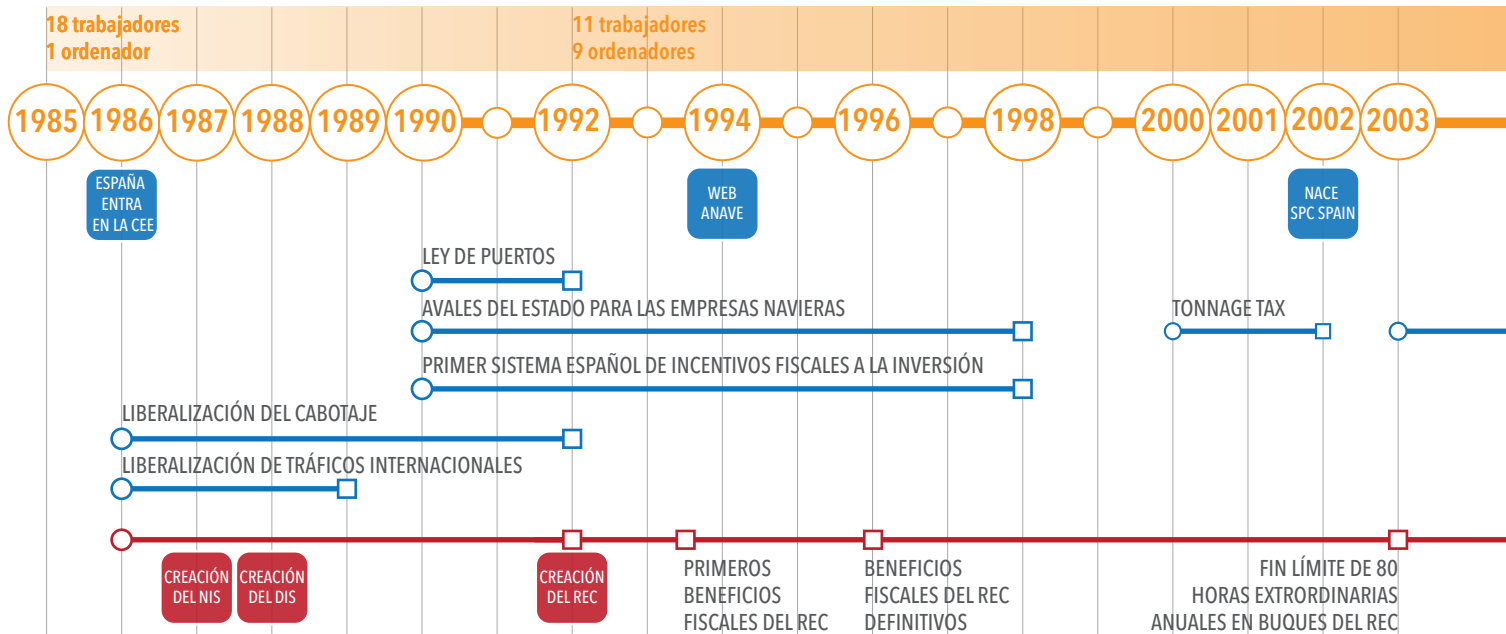
A partir de 1990, en las reuniones de ECSA percibimos que era posible conse-

35 AÑOS DE ANAVE Y DE MARINA MERCANTE EN ESPAÑA 1985-2020

DATOS DE LA FLOTA ASOCIADA A ANAVE

137 empresas
421 buques
4,2 millones TRB

80 empresas
257 buques
2,7 millones TRB



guir que bastantes países del norte apoyasen una apertura gradual y limitada del cabotaje, en lugar de una liberalización tan radical como la que se había acordado para los tráficos nacionales. Trasladamos ese mensaje a las Administraciones del sur, que también empezaron a cambiar su actitud en el Consejo mostrándose dispuestas a negociar un acuerdo.

Finalmente, en diciembre de 1992, solo unos días después de la aprobación del REC, el Consejo de Ministros de la UE adoptó el reglamento 3577/1992, estableciendo un proceso gradual de liberación del cabotaje, únicamente para los buques de pabellón europeo, con un tratamiento especial para los tráficos con las islas y con un calendario que terminaba el 1 de enero de 1999. Se adoptó con los votos en contra de Dinamarca, Países Bajos y Reino Unido, buena prueba de que, por así decirlo, «había ganado el sur». Desde el momento en que se acordó la apertura de los tráficos internacionales, en 1986 hasta 1999, habíamos ganado en total 13 años, que permitieron a las navieras españolas que

operaban en los tráficos regulares de cabotaje con las islas prepararse para la liberalización. La verdad es que aquél fue un auténtico éxito y que ANAVE jugó un papel de coordinación muy relevante en todo el proceso, tanto por medio del Medgroup como en contacto con la Administración española.

En aquel momento, en diciembre de 1992, ANAVE tenía ya solo 11 personas en plantilla y de ellas 9 utilizaban ordenadores. Teníamos 80 empresas asociadas, con 257 buques y 2,6 millones de TRB. La flota de pabellón español había caído por debajo del millón de TRB. Las circulares se enviaban en fotocopias por correo postal y la mayoría de las comunicaciones y convocatorias las hacíamos por fax, que había barrido al incomodísimo télex.

La mejora del REC y la llegada de Internet

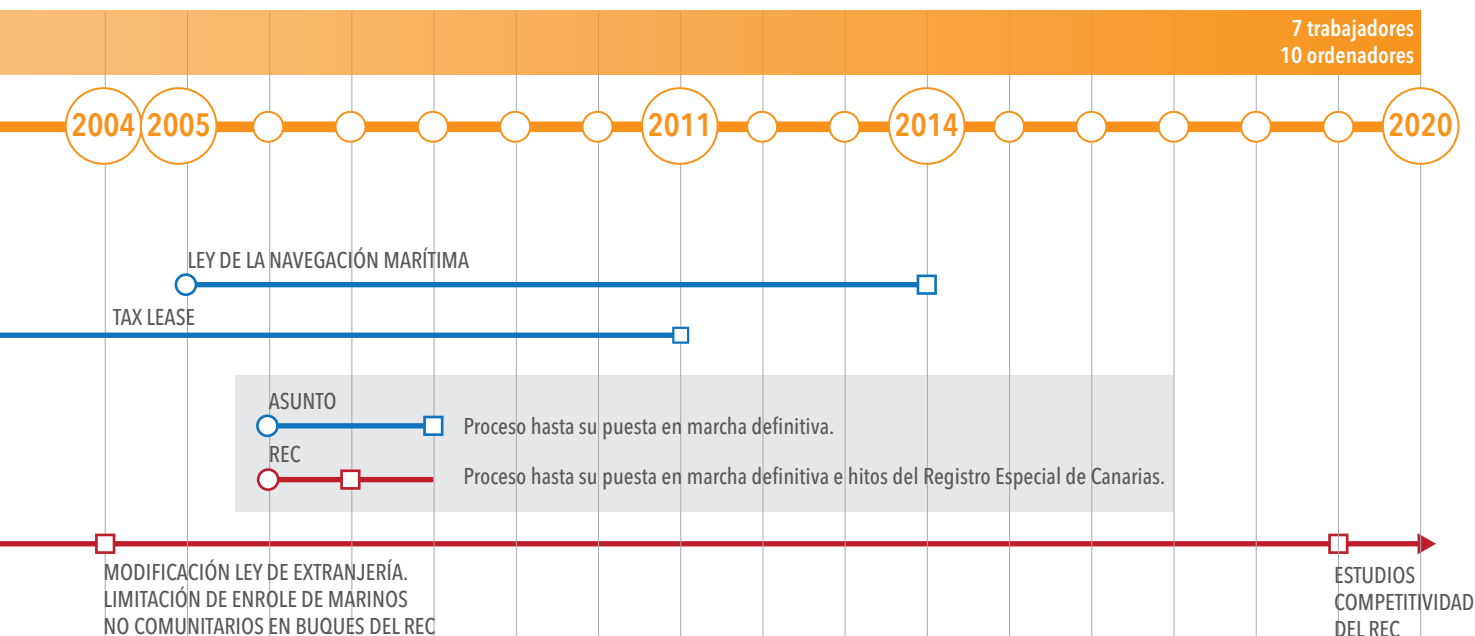
Para preparar la flota española para ser competitiva, la tarea prioritaria para ANAVE pasó a ser mejorar las condiciones del Registro Especial de Canarias (REC), que había nacido sin beneficios fiscales de ningún tipo. Gracias a las insistentes

gestiones de ANAVE, en julio de 1994 se introdujeron los primeros beneficios fiscales y, en diciembre de 1996, se aumentaron a los valores actuales, que no se han modificado desde entonces. Desde la primera propuesta de ANAVE, habíamos tardado 10 años en disponer de un registro de buques competitivo, al menos para los tráficos europeos de cabotaje. A partir de 1994, la flota de pabellón español empezó a crecer a una tasa anual superior al 10%.

A comienzos de 1994, la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), en la que yo era profesor titular, organizó un curso sobre una cosa que casi nadie conocía bien, pero que todos aseguraban que tenía un gran futuro. Se llamaba Internet. En ese curso participaron unos 400 profesores, lo que demuestra que el interés de la comunidad universitaria fue enorme. Por aquel entonces, la *world wide web* (www) estaba empezando a desarrollarse y no había aún buscadores (el primero, Netscape, apareció en diciembre de ese año), pero, en cuanto conocí el correo electrónico me pareció que tenía un potencial enorme para las empresas navieras. Aprovechando lo que había aprendido en el curso de la UPM, organizamos enseguida en ANAVE unos cursos prácticos en los que, además de una introducción a Internet y sus aplicaciones, enseñamos a las empresas a instalar módems externos e internos en ordenadores personales. Ese

37 empresas
179 buques
3,9 millones GT

7 trabajadores
10 ordenadores



mismo año de 1994, ANAVE fue a primera asociación de navieros del mundo en disponer de una página web.

La misma ley 27/1992 que creó el Registro de Canarias, modificó drásticamente la Administración portuaria, desapareciendo la Dirección General de Puertos y constituyéndose las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado. En ANAVE se creó un área de puertos que me fue encomendada. A medida que la regulación nacional iba siendo menos intervencionista para las navieras, nos fuimos introduciendo en aspectos más técnicos y económicos, más del día a día, como las tarifas de las Autoridades portuarias y de los servicios. Por ejemplo, ANAVE pidió la posibilidad de que se concediesen exenciones al servicio de practica para los usuarios frecuentes. Lo conseguimos, efectivamente, en el Reglamento de Practica que se aprobó en 1996. Sin embargo, al mismo tiempo se hizo obligatorio el practica en la operación de salida, que no lo era hasta entonces en muchos puertos, con lo que en realidad salimos perdiendo.

También, por aquellas fechas, negociamos un Convenio de Colaboración con Puertos del Estado, en virtud del cual, a cambio de asumir unos compromisos en materia de calidad y seguridad, las empresas de ANAVE obtenían un 7% de descuento en la tasa del buque. Este Convenio animó a muchas navieras a adherirse

En España las estructuras son muy rígidas y muy difíciles de modificar, requiriendo procesos de decisión que, con frecuencia duran 6, 8 o 10 años

a ANAVE y nuestra situación económica, que llevaba unos años bastante precaria, comenzó a mejorar.

En noviembre de 1996, cuando yo tenía 41 años y llevaba 11 en ANAVE, el entonces director general, Fernando Casas, fue nombrado director general de la Marina Mercante y yo fui ascendido, sin previo aviso ni preparación, a director general de ANAVE. Para mí fue un cambio muy notable en todos los aspectos. Hasta entonces me ocupaba fundamentalmente del gabinete de estudios, de la política europea y de los puertos, pero a partir de ese momento tuve que supervisar tam-

bién el área jurídica y laboral, la de seguridad y medio ambiente, la de comunicación y prensa y la administración. No me daban las horas del día para la cantidad de cosas que tenía que estudiar.

A finales de 1997, la Comisión Europea publicó un Libro Verde sobre Política Portuaria Europea. En ECSA se creó un Grupo de Trabajo para hacer el seguimiento de esa supuesta nueva área de la política europea y me propusieron asumir la presidencia. Eso me dio la oportunidad de ser el portavoz de ECSA sobre este asunto con la Comisión y muy especialmente con el gabinete de Loyola de Palacio, cuando asumió el cargo de Comisaria de Transportes en 1999. Fueron años de grandes ilusiones y grandes frustraciones porque, como es bien sabido, las dos propuestas de Directiva que presentó Loyola, que recibieron pleno apoyo de los armadores, acabaron finalmente en la papelera por la oposición radical de los estibadores y de varios países del norte de Europa.

Antes incluso de la creación del registro especial, en 1990, había caído en mis manos un artículo que explicaba con bas-

DNV·GL

tante detalle cómo funcionaban los sistemas noruego y alemán de incentivos fiscales a la inversión en buques mediante sociedades comanditarias (KGs), lo que se solían llamar «*sociedades de dentistas*». Me convencí de que un mecanismo similar podría ser útil en España y propuse que ANAVE pidiese formalmente al gobierno algo parecido. Eso fue, como digo, en 1990. Hubo que tener mucha paciencia e insistir mucho, pero finalmente, en diciembre de 1998, se aprobó el primer sistema español de incentivos fiscales a la inversión, que sólo estuvo vigente 2 años, pero en virtud del cual se encargaron docenas de buques para el REC y que posteriormente daría lugar al llamado *Tax Lease*. Gracias a ese sistema y sus sucesores se construyeron en España más de 300 buques.

Más o menos al mismo tiempo, se sintió la necesidad de contar con un mecanismo de garantías que complementase la hipoteca del buque. Tras varios años de propuestas de ANAVE al ministerio de Hacienda, por fin en 1998 se aprobó un sistema de aval del Estado para las empresas navieras españolas que recibió el visto bueno de la Comisión Europea como no constitutivo de Ayuda de Estado.

Poco después, en 2002, de nuevo a petición de ANAVE y también tras un largo proceso, se introdujo en España el sistema de cálculo de la base imponible del impuesto de sociedades en función del tonelaje (o *tonnage tax*), con lo que homologábamos nuestra fiscalidad a la de los principales países marítimos europeos. Holanda había adoptado este sistema, copiándolo de Grecia y de los registros libres, 16 años antes.

Ese mismo año 2002, también a propuesta de ANAVE, se creó la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, de la cual fui presidente entre 2002 y 2006 y desde 2010 hasta ahora, 14 años en total.

En 2003, a petición conjunta de ANAVE y UGT, el gobierno eliminó para los buques del REC el límite de 80 horas extraordinarias al año que establece con carácter general el Estatuto de los trabajadores, lo que confirma el carácter especial de las normas laborales del registro.

En 2005 dejé el grupo de trabajo de Puertos y pasé a presidir el Comité de Política Marítima de ECSA, puesto en el que me mantuve 6 años, hasta 2011. Presidir



El ferry *Volcán de Tamasite* formó parte de la renovación de la flota de Naviera Armas, hoy Grupo Armas Trasmediterránea, a mediados de la década de 2000 / ARMAS.

reuniones de unas 35 personas sobre asuntos muy especializados, fue una experiencia realmente exigente, que me obligó a estudiar mucho, pero también muy gratificante y formativa.

También en 2005, el ministro de Justicia presentó públicamente la primera propuesta de Ley de la Navegación Marítima, que no se aprobaría finalmente hasta julio de 2014, es decir, 9 años más tarde. Fueron incontables las horas de trabajo que tuvimos que dedicar a esta ley, entre estudio, reuniones, jornadas, etc. La verdad es que finalmente se tuvieron en cuenta muchísimas, casi todas las aportaciones que hicimos desde ANAVE, entre otras, la definición jurídica de «*armador*», que inicialmente fue recibida con recelo por muchos abogados maritimistas.

Los problemas con el *Tax Lease*

En junio de 2013, el entonces Comisario de la Competencia, Joaquín Almunia, anunció que los inversores y los armadores que habían encargado buques con el sistema español de *Tax Lease* que se aplicó entre 2003 y 2011 tendrían que devolver las ayudas que, supuestamente, habían recibido del Estado español. Cuando me llamó un periodista para preguntarme mi opinión sobre esas declaraciones, respondí: «*No puede ser, Almunia es un político muy experimentado y no puede haber dado su opinión sobre un*

asunto sobre el que aún no se ha pronunciado la Comisión». Pero era cierto, como pude comprobar pocos minutos después viendo sus declaraciones por youtube.

Esto era un problema gravísimo, no sólo para los armadores españoles, sino también para los europeos no españoles que habían encargado las dos terceras partes de los buques construidos con el *Tax Lease* español. Con la máxima urgencia, y con la ventaja de que el presidente de ECSA en ese momento era el armador español Juan Riva, pedimos a todas las asociaciones de navieros, miembros de ECSA, que enviasen a sus comisarios nacionales una carta de una sola página, explicando las razones por las que entendíamos que no habían existido ayudas de Estado para los armadores. El resultado, por increíble e insólito que pueda parecer, fue que, solo 6 días más tarde, Almunia se desdijo de sus declaraciones y afirmó que sólo los inversores, y no los armadores, tendrían que devolver las ayudas. El gobierno español no tuvo nada que ver con ese cambio de opinión, que fue resultado únicamente de las gestiones de ANAVE y de las demás asociaciones europeas de navieros.

Pero este caso fue una rara excepción porque, como hemos visto, la mayor parte de los asuntos con los que nos ha tocado bregar en ANAVE, aunque en general, a la larga, han salido adelante, casi siempre han tenido un larguísimo desarrollo, con frecuencia entre 6 y 10 años, y han puesto a prueba nuestra paciencia y nuestra tenacidad.

Al mismo tiempo, y junto con éstos que podríamos llamar grandes proyectos de cambios normativos, en ANAVE hemos llevado una labor diaria, seguramente me-



El Marie Curie de Baleària, construido en 2019, es uno de los buques de dicha naviera construidos para utilizar gas natural licuado como combustible / BALEÀRIA.

nos conocida, pero que considero igualmente valiosa. Por una parte, en el terreno de la formación, además de impartir cursos sobre materias diversas, desde, como ya he dicho, en 1986 la ofimática, o en 1995 internet, ha apoyado a las empresas en la implantación de nuevas normas técnicas, como fueron en su momento los Códigos ISM e ISPS o, más recientemente, el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, el Convenio sobre Gestión de Aguas de Lastre o el Reglamento UE sobre reciclaje de buques.

Hacemos, además, un seguimiento permanente de las novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente en el ámbito de la OMI, la UE y nacional, que recogemos en un informe semestral que debatimos en una reunión con las navieras, la Administración, las sociedades de clasificación, etc.

En julio de 2020, trabajábamos en las oficinas de ANAVE solo 6 personas, todas titulados superiores, con el apoyo de una becaria, y teníamos vacante la asesoría jurídica. Contando los portátiles, usamos 10 ordenadores. Las circulares y todas las comunicaciones con las empresas asociadas las enviamos únicamente por email desde 2003.

La falta de competitividad del REC

Para terminar, quisiera reconocer mi frustración por la falta de avance en uno de los principales asuntos de largo recorrido en los que estamos aún inmersos actualmente.

En 2004 se modificó el Reglamento de la Ley de Extranjería de tal modo que prácticamente se bloqueó la posibilidad de enrolar marinos no comunitarios en los buques del REC. Tan graves fueron las

consecuencias que, dos años después, los propios sindicatos UGT y CCOO que habían pedido esa medida, firmaron con ANAVE un acuerdo solicitando al Gobierno que instrumentase un mecanismo especial para volver a abrir la puerta que el reglamento había cerrado. Sobre la base de este acuerdo, el Gobierno aprobó efectivamente un procedimiento que hizo posible enrolar extranjeros, pero condicionado a la presencia de las profesiones marítimas en el llamado Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura que es objeto de una revisión trimestral por una comisión tripartita entre Gobierno, CEOE y Sindicatos. El resultado es que el enrole de extranjeros volvió a ser posible, pero muy complicado administrativamente y, sobre todo, sujeto a una gran inseguridad jurídica.

Han pasado ya más de 15 años de esa modificación legal. Es importante tener en cuenta que, en un momento en que el registro español venía creciendo muy fuertemente, esta medida tuvo como resultado que primero se estancase y luego descendiese en tonelaje y, muy especialmente, en número de buques. En el mismo periodo, la flota de control español abanderada en otros registros europeos, sobre todo Malta, Chipre y Madeira, se ha multiplicado por 3.

A pesar de que las cifras son tan evidentes a nuestros ojos, no hemos sido

capaces de convencer a los gobiernos que se han sucedido, cualquiera que haya sido su color político. Hace unos años, se nos pidió que justificásemos por qué es conveniente para España que exista una flota mercante de pabellón español. Y la verdad es que hoy día no es tan fácil. El mayor argumento es que ello facilita la existencia de marinos españoles, con experiencia de navegación, que España necesita, además de para la propia marina mercante, para otras industrias marítimas, muy especialmente para la Administración, como inspectores en las capitánías, tripulantes para SASEMAR, etc.

Durante muchos años, aunque siempre mantuvimos una excelente relación con la Administración, especialmente con la Dirección General de la Marina Mercante y en las tareas del día a día la colaboración era siempre excelente, cuando tocamos los temas laborales la respuesta era siempre que esos asuntos dependen del ministerio de Empleo. Finalmente, en junio de 2019, el ministro de Fomento anunció, en la asamblea general de ANAVE, que se iba a encargar un estudio sobre cómo potenciar la competitividad del pabellón español, es decir, del REC. Los estudios, porque al final fueron dos, se llevaron a cabo y se entregaron a comienzos de este año 2020. Está aún pendiente decidir qué va a hacer con ellos el gobierno. ¡Ojalá se dé un impulso al REC, porque sería muy beneficioso para la marina mercante española y le permitiría contribuir a la necesaria recuperación de la economía española tras el COVID!

Habría muchas más cosas que contar, pero no quiero hacerme pesado.

Termino diciendo que para mí ha sido una gran satisfacción poder participar desde ANAVE, durante tantos años, en muchos asuntos que entiendo han sido trascendentes para la marina mercante española. Pero, sobre todo que, a mi entender, es evidente que algo hace que en España las estructuras sean muy rígidas y muy difíciles de modificar, requiriendo procesos de decisión que, como hemos visto, con frecuencia duran 6, 8 o 10 años y muchos más esfuerzos de los que hacen falta en otros países. Eso ha perjudicado muchísimo sin duda a nuestra marina mercante, que podría y debería estar a un nivel muy superior en relación con la dimensión económica y el comercio marítimo de España.

JULIO

01

Dña. Araiz Basurko participó en varias reuniones del grupo de trabajo de ICS sobre relevo de tripulaciones los días 1, 7, 23 y 27 de julio, por videoconferencia.

02

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron por videoconferencia con la diputada de Ciudadanos Dña. María Muñoz.

03

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una reunión del grupo de trabajo de SPC Spain sobre la Ley de Movilidad Sostenible.

09

Dña. Maruxa Heras tomó parte en varias reuniones con la patronal del sector tecnológico, AMETIC, sobre el seguimiento del Macroproyecto tractor de movilidad los días 9, 21 y 23 de julio por videoconferencia.

13

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron por videoconferencia con el vicepresidente de ECSA, Mr. Philippos Philis, sobre la propuesta de revisión de las cuotas de los miembros asociados.

14

Dña. Araiz Basurko, participó en sendas reuniones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) en el Ministerio de Fomento los días 14 y 15 de julio, por videoconferencia.

20

Dña. Elena Seco participó en una reunión con SPC Spain sobre la organización de la jornada anual de esta Asociación.

21

Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.

27

Dña. Désirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

28

Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Consejo General del ISM.

29

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron por videoconferencia en una reunión informativa organizada por la CEOE, acerca del lanzamiento de su Oficina Técnica de Apoyo para Proyectos Europeos.

30

D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron por videoconferencia con el director general de la Marina Mercante, D. Benito Núñez, sobre el relevo de tripulaciones. También participó Dña. Yolanda Acha, de Ibernor.

22, 23 y 24 de septiembre

GREEN GAS MOBILITY SUMMIT VIRTUAL

La Asociación ibérica del gas natural para la movilidad celebra en Madrid el primer congreso de movilidad sostenible online que integra sala de conferencias y feria virtual, potencia el networking entre asistentes y reduce la huella de carbono, bajo el título 'Green Gas Mobility Summit'. Contará con más de 50 conferencias, reuniones entre participantes y una gran exposición virtual. Más información e inscripciones en:

<https://greengasmobilitysummit.com/>.

12 y 13 de noviembre

MADRID LNG & SHIPPING FORUM.

La fundación Ingeniero Jorge Juan organiza en Madrid la octava edición de esta reunión para profesionales del sector marítimo y el GNL. Los actos programados reunirán en el Palacio de Linares en Madrid a más de 100 empresas relacionadas con el sector. Más información, programa e inscripciones en <http://madridlng.com> y en el 91 575 10 24

26 de noviembre

JORNADA ANUAL SPC SPAIN.

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, con la colaboración del puerto de Barcelona, Ingeteam y Enagás, celebrará su Jornada Anual el próximo 26 de noviembre en el puerto de Barcelona, bajo el lema 'Pacto Verde y COVID: un nuevo escenario de oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia'. La asistencia será gratuita, previa inscripción en la web de la Asociación www.shortsea.es.

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.



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
MAYO 2020
75 PÁGS. + ANEXOS
95 € + IVA**

ÍNDICE

1. SOLAS	2
1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	2
1.2. Entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas	4
1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima	7
2. MARPOL	11
2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	11
2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas	13
2.3. Anexos de MARPOL	16
2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente	21
3. UNIÓN EUROPEA (UE)	26
3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE	26
3.2. Otros asuntos comunitarios	28
4. PIRATERÍA	32
5. PORT STATE CONTROL	38
5.1. Resultados del PSC para buques de pabellón español	38
5.2. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)	40
5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC	44
6. CORONAVIRUS	49
7. NORMATIVA ESPAÑOLA.....	54
7.1. Novedades normativas publicadas en el BOE	54
7.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española	64