



El Consejo de Ministros aprobó el día 18 de mayo el R.D. que actualiza la normativa relacionada con el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo. El R.D. se publicó en el BOE al día siguiente y varias de sus disposiciones finales se hicieron efectivas ese mismo día, pero el grueso de esta nueva norma entrará en vigor el día 1 de julio. El objetivo de esta normativa no es otro que mejorar la seguridad de las embarcaciones de recreo, un sector pujante en nuestro país que cada año suma más adeptos. (Leer más)

### Marina Mercante, comprometida con la protección de los ecosistemas marinos

Coincidiendo con la conmemoración del Día Mundial del Medio Ambiente, la Dirección General de la Marina Mercante recuerda que está comprometida con el lema de este año, que inaugura una década de protección de los ecosistemas dañados en el planeta. En este sentido, recuerda que lleva a cabo las labores de inspección en buques mercantes y embarcaciones de recreo controlando emisiones y previniendo vertidos y también sanciona a quienes incumplen la normativa: en el año 2020 se resolvieron 37 procedimientos sancionadores relacionados con la prevención de la contaminación procedente de buques. Se impusieron multas que oscilaron entre los 3.000 y los 75.000 euros. (Leer más)

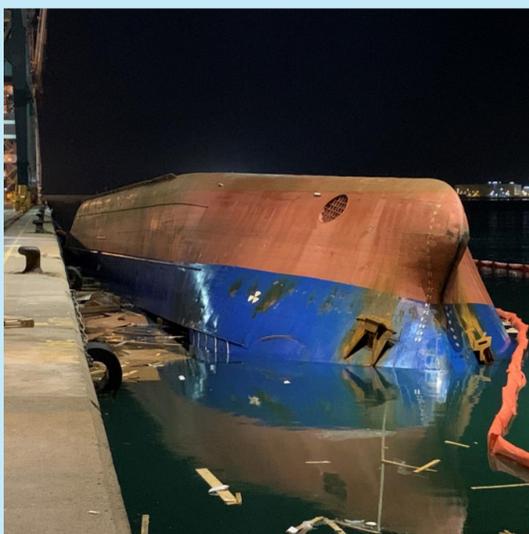


### La DGMM abre la puerta a los cruceros internacionales, que deberán cumplir unas medidas sanitarias estrictas

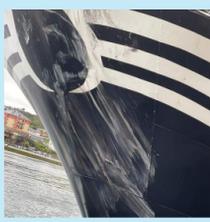
El BOE ha publicado una resolución de la DGMM que establece las medidas sanitarias para los buques de pasaje tipo crucero internacional y deja sin efectos la prohibición de entrada en puertos españoles, vigente desde junio del año pasado debido a la crisis sanitaria provocada por la Covid-19. Esta medida entrará en vigor el día 7 de junio y se justifica en la evolución favorable en la contención de la pandemia en Europa, de donde proceden la mayoría del pasaje de cruceros internacionales, en el aumento de la población vacunada en Europa y también en la disminución del nivel de riesgo en las comunidades autónomas con puertos susceptibles de recibir los cruceros internacionales. (Leer más)

### Accidente trágico en Castellón: un desaparecido, un fallecido y tres heridos graves en operaciones de carga de un buque que quedó quilla al sol

Al cierre de esta edición continúa la búsqueda incansable del estibador desaparecido en el accidente que afectó al buque NAZMIYE ANA, de bandera panameña, que quedó quilla al sol el viernes, día 28 de abril, cuando estaba finalizando las operaciones de carga en el port de Castelló. Este accidente, cuyas causas se están investigando, también provocó el fallecimiento de un tripulante, un joven indio de 22 años, y tres heridos de diversa consideración. Uno de ellos permanece en la UCI estable con pronóstico reservado. Están por aclarar los motivos de este suceso. (Leer más)



### Breves



**Colisión en Avilés sin que haya que lamentar daños personales.-** La Capitanía Marítima de Avilés inspeccionó los barcos pesqueros ESMERALDA TERCERO y SAN ADRIÁN DO MAR, que colisionaron proa contra proa mientras faenaban en las proximidades de Cabo de Peñas, en Asturias. Por fortuna, el encontronazo entre ambos barcos no generó daños personales entre los 14 tripulantes de ambas naves, aunque sí daños materiales de diversa consideración en los cascos. Los dos barcos se dirigieron a puerto asistidos por embarcaciones de Salvamento Marítimo.



**Abierto expediente sancionador por el vertido descontrolado de carburante en Huelva.-** Finalizada la investigación por parte del Servicio de Inspección de la Capitanía Marítima de Huelva, se ha procedido a la apertura de un expediente a un buque mercante como responsable del vertido de hidrocarburo que se produjo el pasado día 17 de abril en la zona del fondeadero a consecuencia de una actuación negligente durante la operación de suministro de combustible por parte del buque receptor, lo que provocó el rebose del tanque y posterior derrame a la mar. Se estima que la sanción podría superar los 200.000 euros.



**Varias Capitanías colaboran con la Armada en ejercicios MARSEC.-** Varias Capitanías Marítimas dispersas por toda la costa han participado en las últimas semanas en ejercicios MARSEC-21 promovidos por la Armada Española. Contaminación química, accidentes, hundimientos, artefactos explosivos, incendios... En estos ejercicios se han simulado distintos escenarios posibles para poner a prueba los niveles de coordinación y colaboración entre los distintos agentes que pueden participar en emergencias producidas en el entorno marítimo.



**Óscar Villar habla de normativa marítima en el II Simposio de Deportes de Agua.-** El capitán marítimo de Cartagena ofreció una ponencia en este encuentro, que organiza la Asociación del Deporte Español y reúne a los presidentes de asociaciones de deportes de agua. Está enmarcado en el Plan de Acción del Deporte Español a favor de la sostenibilidad y tiene como objetivos establecer una hoja de ruta para la defensa, divulgación y conversación del medioambiente marino y fluvial, conseguir la unidad ante las distintas administraciones públicas y solventar la problemática de los deportes de agua.



**Actualizada la normativa sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.-** Esta actualización, determinada por la necesidad de armonizar la normativa nacional con la internacional, modifica los anexos II y III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, anexos que contienen, respectivamente: el formulario de notificación previa de la cantidad y tipos de desechos y residuos transportados antes de entrar los buques a un puerto español y el modelo de recibo de desechos/residuos MARPOL a expedir por las instalaciones portuarias receptoras autorizadas. Con la aprobación de la Orden Ministerial que establece los nuevos documentos se mejorará la protección del medio ambiente marino y se garantiza la coherencia del ordenamiento jurídico nacional.



**Una colisión entre dos buques a 2,5 millas de Huelva provoca daños materiales de diversa consideración.-** La Capitanía Marítima de Huelva inspeccionó a los dos buques protagonistas de una colisión a unas 2,5 millas del puerto de Huelva que no generó daños personales. El abordaje se produjo entre el buque gasero M/V BILBAO KNUTSENK, de salida del puerto, y el buque tanque MT STI PIMLICO, que entraba al fondeadero. La colisión fue lateral y provocó daños en ambos buques. El accidente, por suerte, no generó tampoco riesgos de contaminación. La inspección de Capitanía aclarará cómo y por qué se produjo el accidente.



**Presentación de la campaña de verano de seguridad náutica en Tarragona.-** El Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana presenta el miércoles, día 9, a las 12.00 horas, en el Teatret del Serrallo, en Tarragona, la campaña de verano de seguridad en las actividades náuticas, promovida por la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo. Un vídeo protagonizado por el periodista y capitán de yate Quico Taronj, una intensa campaña en redes sociales con recomendaciones de seguridad y una guía de recomendaciones para todo tipo de actividades náuticas son algunas de las acciones que se van a desarrollar en esta campaña de verano. Al finalizar el acto se realizará un ejercicio de emergencia en el muelle del Serrallo a cargo de Salvamento Marítimo.



## Aprobado el RD regulador del equipo de seguridad y la prevención de contaminación en la náutica de recreo

Después de un largo trabajo y muchas reflexiones con los distintos agentes que conforman el sector, la Subdirección General de Normativa y Cooperación Internacional de la DGMM ha sacado adelante el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo.

El nuevo real decreto pretende determinar el equipo de seguridad, en la esfera del salvamento, la navegación y la protección contraincendios, y de prevención de la contaminación del medio marino -particularmente por las aguas sucias- en las embarcaciones de recreo. También establece los requisitos que deben reunir dichos equipos que, en su esencia, provienen de la normativa europea.

Las principales novedades introducidas por la nueva norma, que entrarán en vigor el próximo 1 de julio de 2021, son:

- **Ámbito de aplicación:** se extiende a las embarcaciones de recreo extranjeras que naveguen por aguas bajo soberanía española, siempre y cuando los propietarios (o las personas que tengan uso y disfrute de las embarcaciones), tengan una vinculación auténtica con España, como es la de la residencia o domicilio social.

- **Embarcaciones de recreo con marcado CE:** se delimita la aplicación del real decreto a estas embarcaciones, en relación con la normativa reguladora de los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las embarcaciones de recreo.

- **Zonas de navegación:** los equipos de seguridad y prevención de la contaminación establecidos en el real decreto para las siete zonas de navegación existentes se exigirán donde efectivamente se realice la navegación.

- **Responsabilidad:** se introduce un llamamiento a la responsabilidad de los propietarios de las embarcaciones de recreo o, en su caso, los patrones de estas, para mantener el estado de la embarcación y de su equipo, a fin de garantizar

que las embarcaciones emprenden la navegación a la mar sin peligro para las personas que pueda haber a bordo.

- **Revisiones de equipos:** se configura un nuevo régimen de revisiones de las balsas salvavidas y los chalecos salvavidas inflables, por remisión a las recomendaciones, procedimientos e instrucciones de los fabricantes.

**Este RD entrará en vigor el 1 de julio, salvo algunas disposiciones, que son efectivas desde su publicación en BOE**

- **GLP (Gas Licuado del Petróleo):** se introducen nuevos requisitos de seguridad contraincendios asociados al uso de GLP como combustible.

- **Régimen sancionador:** se introducen especificaciones y graduaciones al cuadro de infracciones y sanciones

establecidas en la normativa vigente, facilitando la correcta identificación de las conductas tipificadas legalmente y la correcta determinación de las sanciones correspondientes, todo ello con el objeto de aunar criterios.

### Disposiciones finales

Por último, en las disposiciones finales, que entraron en vigor con la publicación del RD en el BOE, se modifican de manera puntual los siguientes reales decretos:

- **Real Decreto 259/2002,** de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas, aclarando la actividad de las empresas dedicadas al alquiler de las mismas, ciertos aspectos de seguridad en la utilización de las motos náuticas (incluidas las destinadas a actividades de auxilio y salvamento marítimo), y la validez de los títulos náutico-deportivos de patrón de moto náutica «A», «B» y «C», emitidos antes del 1 de julio de 2019.

- **Real Decreto 875/2014,** de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo, completando el listado de estados a cuyos ciudadanos se permitiría el gobierno de embarcaciones de recreo españolas con títulos expedidos en Suiza y Reino Unido (aquellos incluidos específicamente en la norma).

[Volver a inicio](#)





## 2020, un año en el que Capitanías y Distritos Marítimos no bajan la guardia para proteger nuestros mares

En este día, el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, hace un llamamiento al sector para remar en la misma dirección a la hora de conseguir los objetivos establecidos por la OMI y la UE en materia de descarbonización, siendo consciente de que ello exigirá grandes esfuerzos económicos y de gestión, pero también de que es el único camino en la estrategia marcada por los organismos europeos y por el Gobierno de España para que nuestros mares mejoren su calidad ambiental.

### Las cifras y los datos de la DGMM

Solo en 2020, un año atípico debido a la pandemia por Covid-19, se detectaron en las costas españolas un total de 49 vertidos contaminantes en nuestros mares. Baleares, como en años anteriores, continúa siendo la zona marítima donde la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y los Centros de Control de Salvamento Marítimo detectaron más vertidos, un total de 16, seguida por Cataluña, con 10, y el Golfo de Cádiz y la zona del mar de Alborán, con 8 y 7 detecciones respectivamente. Curiosamente, la zona de Levante, que destaca por el elevado nivel de incidencia del tráfico de buques mercantes, fue en la que se detectaron solo 2 vertidos.

En ese mismo año, la Dirección General de la Marina Mercante resolvió un total de 37 procedimientos sancionadores relacionados con la prevención de la contaminación procedente de buques. Se impusieron multas que oscilaron entre los 3.000 y los 75.000 euros.

### Control de carburantes

El año pasado, gracias a los esfuerzos de las Capitanías y Distritos marítimos, la DGMM

también cumplió los objetivos de medición de los niveles de azufre en carburantes establecidos por la normativa internacional. Las Capitanías inspeccionaron 1.148 buques para comprobar, tanto en puerto como en el mar, que el combustible consumido por los buques era el reglamentario y cumplía los nuevos límites de contenido en azufre establecidos por la OMI y la legislación española. Además, se tomaron muestras en 325 de estos buques. Finalmente, se detectaron infracciones en el nivel de azufre en 15 de ellos, que se han sometido al correspondiente expediente sancionador.

### Los objetivos a futuro

En su afán por seguir mejorando y cumpliendo con los objetivos de descarbonización del transporte marítimo a nivel internacional –la OMI aspira a que se reduzcan el 40% de las emisiones de CO2 en 2030 y a la mitad las emisiones de gases de efecto invernadero en 2050- la DGMM va a realizar en los próximos meses, en colaboración con la EMSA, un proyecto innovador en el Estrecho de Gibraltar, por donde discurren cada año más de 110.000 buques mercantes. Se trata de utilizar un dron para el análisis de las emisiones de gases contaminantes de los buques para medir el contenido de azufre del combustible que estén usando en navegación. También ha firmado un convenio con el CEDEX para realizar un estudio de las emisiones de los buques en su navegación por las aguas territoriales españolas, que abarcará los años 2021-2023, con el fin de diferenciar las emisiones de aquellos buques que realizan tráfico marítimo con puertos españoles de aquellos que navegan en tránsito por nuestras aguas, pero con destino a puertos extranjeros.

[Volver a inicio](#)





## Establecidas las medidas sanitarias para que los cruceros internacionales puedan atracar en nuestros puertos

La evolución favorable de la pandemia en el territorio europeo, de donde proceden la mayoría de los pasajeros de cruceros internacionales con escala en puertos españoles; el aumento de la población vacunada contra el SARS-CoV-2 y el descenso de la incidencia en las comunidades autónomas con puertos susceptibles de recibir este tipo de buques, permiten el reinicio de la actividad de cruceros que realicen viajes internacionales y tengan por destino puertos españoles.

La resolución de la DGMM determina las medidas sanitarias que deben cumplir los buques de pasaje tipo crucero que realicen viajes internacionales y naveguen por aguas del mar territorial para entrar en puertos españoles abiertos a la navegación internacional, que se detallan en el documento "Medidas sanitarias para el restablecimiento de los cruceros internacionales", publicado en la página del Ministerio.

El documento describe las medidas que deberán implementar los buques de pasaje tipo crucero

que pretendan realizar trayectos internacionales visitando puertos españoles para prevenir eventos relacionados con la emergencia sanitaria por Covid-19 y para llevar a cabo una gestión adecuada en caso de producirse contagio entre el pasaje.

Con esta resolución se deja sin efectos la adoptada el 23 de junio de 2020 por la que la DGMM estableció la prohibición de entrar en puertos españoles a buques de pasaje tipo crucero de carácter internacional para afrontar la crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19.

### Un sector importante para España

Según la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA), en el año 2019 los cruceros internacionales aportaron en torno a 2.800 millones de euros al PIB nacional y generaron unos 50.000 empleos y 1.500 millones de salarios.

La resolución estará vigente hasta el fin de la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 o hasta que existan circunstancias que justifiquen una nueva medida.

[Volver a inicio](#)





## La CIAIM investigará lo ocurrido en el trágico accidente del buque NAZMIYE ANA en el Port de Castelló

En torno a las 20.30 horas del viernes, día 28 de mayo, saltó la emergencia: el buque portacontenedores de bandera panameña NAZMIYE ANA, volcaba en el port de Castelló cuando estaba ultimando la carga de un último contenedor en la cubierta. Dos hombres -un tripulante y un estibador- desaparecieron bajo las aguas y otras tres personas resultaban heridas, una de ellas con un traumatismo craneal grave.

Desde ese mismo instante, un operativo formado por más de 150 personas y en el que están colaborando efectivos de Salvamento Marítimo, Guardia Civil, la Autoridad Portuaria de Castellón y la Capitanía Marítima de la DGMM, se puso en marcha con una única prioridad: rescatar a los desaparecidos. Las maniobras de rescate lograban localizar el cuerpo sin vida de un joven tripulante de 22 años y nacionalidad india, el sábado, día 29, pero al cierre de esta edición, el lunes, día 31, todavía no se había podido hallar el cuerpo del segundo desaparecido, un joven estibador de 36 años. Las labores de búsqueda permanecen con

la misma intensidad con el objetivo de localizar al desaparecido y, de forma paralela, se están abriendo vías para investigar lo ocurrido en el muelle para que este buque, de 79 metros de eslora, acabara con la quilla al sol justo en el momento en que se producía la carga del último contenedor. Una carga formada por material de construcción -tableros de madera y baldosas de cerámica- que se dirigía a Argelia.

Ahora, será la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, la CIAIM, la que a nivel administrativo averigüe qué pudo ocurrir. Según los testigos, el buque perdió estabilidad y giró hacia el costado de estribor, donde el puente golpeó el muelle; inmediatamente, volvió a girar hacia el costado de babor, quedando la quilla fuera del agua. De forma paralela, se ha abierto una investigación judicial, que dirimirá posibles responsabilidades en otros ámbitos. Asimismo, la Capitanía Marítima trabajará con la máxima celeridad para desarrollar y aprobar el plan de reflotamiento del buque hundido.

[Volver a inicio](#)

