

El director general de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla, hace balance del año que terminó y reflexiona en esta entrevista sobre los principales objetivos a alcanzar con la llegada del año 2023. Cambios normativos, entre ellos la reforma del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRL-PEMM) y la Ley de Navegación Marítima (LNM); el proceso de descarbonización y el uso de nuevos combustibles, entre otros asuntos, fijan la agenda de un año en el que la guerra en Ucrania seguirá marcando el ritmo y la intensidad en el transporte marítimo a nivel internacional.

[Leer más](#)

Desestimado el recurso de ANAVRE contra el RD que regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo

La Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo ha dictado [sentencia número 1358/2022](#) por la que se desestima el recurso interpuesto por la Asociación de Navegantes de Recreo (ANAVRE) contra 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 Tribunal Supremo rechaza, en primer lugar, la nulidad del real decreto por defectos en su tramitación, puesto que se cumplió con las exigencias y trámites necesarios en la elaboración de este tipo de normas. En segundo lugar, rechaza las objeciones de ANAVRE dirigidas contra preceptos concretos del real decreto. En definitiva, el texto elaborado por la Dirección General de la Marina Mercante es conforme a Derecho.

[Leer más](#)



El Consejo de la OMI insta a que la iniciativa sobre exportación de cereales por el mar Negro se extienda a otros tipos de buques y a puertos adicionales

El Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), presidido por España, cerró el día 2 de diciembre en Londres su 128 sesión con acuerdos como la solicitud de que la iniciativa sobre exportación de cereales por el mar Negro, promovida a raíz del conflicto provocado por la invasión de Ucrania por parte de Rusia, se amplíe a otros tipos de buques y a puertos adicionales con el objetivo de evitar que el conflicto provoque distorsiones en el transporte marítimo internacional, como sucede en la actualidad. La iniciativa liderada por la ONU, institución de la que la OMI forma parte, ha permitido que, hasta el momento, que se exporten desde los 3 puertos ucranianos incluidos en la misma más de 11 millones de toneladas de cereal, lo que ha contribuido a aliviar la escasez mundial de suministros de alimentos generada por el conflicto bélico. [Leer más](#)



Primer ejercicio de reacción de vertido y nube tóxica de metanol en España

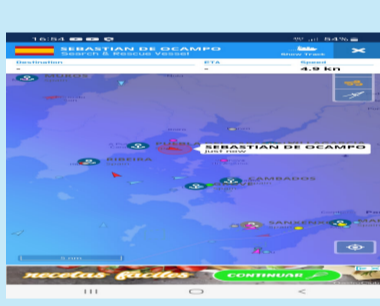
La Capitanía Marítima de Cartagena ha dirigido un ejercicio de lucha contra la contaminación química que simulaba una fuga de metanol procedente de un buque tanque químico en la terminal de descarga del Muelle Bastarache del Puerto de Cartagena-Escambreras. Se trata de un ejercicio de mesa que se integra dentro del proyecto IRAMAR, que tiene por objetivo mejorar la respuesta integrada en accidentes de contaminación en el mar y riesgo químico en puertos. En este simulacro se han ensayado las respuestas para contrarrestar los efectos de una nube tóxica provocada por un vertido accidental de metanol durante su descarga con el fin de comprobar que los procedimientos operativos y los medios establecidos para este tipo de situaciones de emergencia son los adecuados. Durante el ensayo, se ha utilizado el programa informático Aloha para monitorizar por aire y por mar cómo sería la evolución de la nube tóxica. [Leer más](#)



Breves



La OMI conmemora en 2023 los 50 años del convenio MARPOL.- “50 años del MARPOL. Nuestro compromiso continúa” ha sido elegido por la Organización Marítima Internacional (OMI) como lema para 2023, con el objetivo de destacar la larga trayectoria de la organización en la protección del medio ambiente debido al impacto que causa el transporte marítimo. El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques cumple en noviembre 50 años de lucha normativa para la prevención de la contaminación generada por los buques de forma accidental o debido a causas operativas.



Activado en A ría de Arousa el Plan Marítimo Nacional tras detectar un vertido que llegó a la costa.- La Capitanía Marítima de Vilagarcía de Arousa ha mantenido activado durante unos días el Plan Marítimo Nacional, primero en fase de alerta y después en fase de emergencia en situación 1, por la aparición de restos de fuel mezclado con algas en los arenales de la ensenada de San Julián, en A Illa de Arousa. Durante el estado de emergencia de detectaron en el subsistema marino varios hallazgos: restos en la ensenada de Caramiñal y una mancha superficial detectada en el canal de la Ría, entre Caramiñal y A Illa. El PMN se desactivó el día 19 de diciembre y continúan las investigaciones sobre el origen del vertido.



La Capitanía marítima de Huelva cierra el año con un simulacro.- Celebrado en colaboración con el Puerto de Huelva, el ejercicio simuló un vertido de fuel-oil en la zona de servicio I del Puerto, con origen en el área del pantalán Reina Sofía, donde se encuentran las instalaciones de Cepsa. La principal novedad ha sido el uso de una barrera anticorriente que tiene dos ventajas: solo necesita un barco para su operación de remolque y la recogida se hace de forma automática en tanques flotantes intercambiables. En esta zona, también se ha desplegado una barrera de recogida dinámica, muy útil para incrementar la efectividad de la operación de recogida de la mancha.



La Capitanía marítima de Ibiza dirige los trabajos de reflote del yate Aria.- La Capitanía Marítima de Ibiza ha dirigido los trabajos de reflotamiento del yate Aria SF, de 45 m de eslora, que se incendió en agosto frente a la costa de Formentera y quedó hundido Cap Martinet, a 15 metros de profundidad, cuando estaba siendo remolcado con medios de Salvamento Marítimo hacia el Puerto de Ibiza. Una pontona de grandes dimensiones, con dos grúas, se ha encargado del reflote y posterior traslado de los restos del yate, de propiedad privada, al puerto de Vinarós para su desguace definitivo.



Avanzando hacia la sostenibilidad .- La Capitanía Marítima de Tenerife informa que han finalizado la obra de reforma (nº procedimiento 2022-520-14780) del PUNTA SALINAS, de Sasemar, consistente en la modificación del cuadro eléctrico para permitir una conexión eléctrica a la red del puerto. Esta reforma evitará el uso de los motores auxiliares del buque en el puerto, con la consecuente reducción de emisiones contaminantes (gases y ruidos). Además, en colaboración con la autoridad portuaria, se ha probado la conexión en tierra a un equipo de generación eléctrica mediante de pila de combustible, por lo que las emisiones de CO2 y otros gases contaminantes se reducen a cero.



La Capitanía marítima de Alicante establece las condiciones para la celebración de la Ocean Race.- La Capitanía Marítima de Alicante ha establecido las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar que regirán durante la celebración de una nueva edición de las regatas Ocean Race, que se celebran entre el 8 y el 15 de este mes con Alicante como puerto de salida de la primera etapa. En esta ocasión, a la participación de los VO65, se suma la de la clase IMOCA 60, de alta tecnología y rendimiento. En la autorización de la prueba se han fijado también las condiciones generales que deben cumplir las embarcaciones que quieran seguir de cerca el evento.



La EMSA confirma que España cumple con la Directiva UE de equipos marinos.- La DGMM ha recibido el informe de la EMSA que confirma que España ha implementado de forma correcta la Directiva 2014/90/UE de equipos marinos. Técnicos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima visitaron en el mes de febrero nuestro país para verificar el cumplimiento de los requisitos de la Directiva de equipos marinos e hicieron comprobaciones tanto a bordo del buque «VOLCAN DE TINAMAR» como a uno de los fabricantes de equipo marinos. Esta inspección se salda con un informe que acredita el cumplimiento de la directiva mediante la transposición a la legislación nacional, en virtud del Real Decreto 701/2016, y el programa de Vigilancia de Mercado elaborado por la DGMM.



España mantiene dos instalaciones autorizadas para el reciclaje de buques.- La Comisión Europea publicó el 14 de diciembre la décima versión de la lista de instalaciones autorizadas para el reciclaje de buques. España mantiene sus dos instalaciones autorizadas: DDR Vessels, en el puerto de El Musel, en Gijón (Asturias), y DINA, en Baracaldo (Vizcaya). Cuentan con una capacidad conjunta de reciclaje anual de alrededor de 5.600 LDT. Esta lista añade una nueva instalación en Bulgaria y promueve la validez de la autorización para otras dos: una en Francia y otra en Lituania. Asimismo, la Comisión ha revocado la autorización de dos instalaciones turcas por no cumplir los requisitos del reglamento. En total, hay 45 instalaciones autorizadas en todo el mundo.



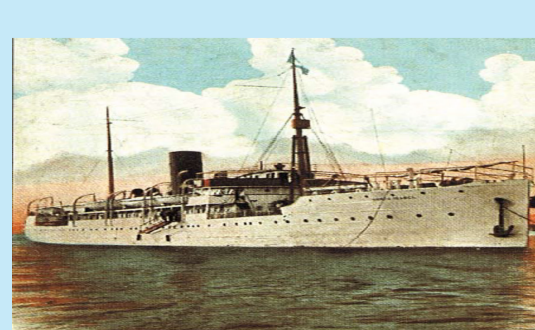
Avances hacia un convenio que facilitará el transporte multimodal de mercancías.- El grupo VI de UNCITRAL (la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional) cerró el pasado mes de junio la elaboración del Convenio de Venta Judicial de Buques y ha iniciado en Viena a finales de 2022 la negociación de una propuesta de convenio sobre documentos de transporte multimodal negociables, con el fin de elaborar un documento para facilitar el transporte multimodal de mercancías, en particular por ferrocarril, en el espacio euroasiático. Se trata de superar las limitaciones de la carta de porte en el transporte ferroviario y terrestre para acercarlos al conocimiento de embarque utilizado en el transporte marítimo y que ya tiene ese carácter de documento transmisible (o título valor). Las actuales limitaciones de la carta de porte también restringen la capacidad de los bancos y otras instituciones para prestar servicios financieros, lo que aumenta la presión financiera sobre los importadores y los riesgos a los que se enfrentan los exportadores a la hora de cobrar. Desde el punto de vista del interés de España, este convenio abre un campo que será atractivo para los transitarios y los porteadores terrestres, así como para los importadores, que podrán contar no solo con mayor certidumbre, sino también con mayores opciones de financiación de sus operaciones en base a unos documentos de transporte transmisibles en condiciones de seguridad jurídica.

Curiosidades náuticas

¿Sabías que... el día 2 de enero se han conmemorado los 101 años del naufragio del vapor correo Santa Isabel, en los bajos de la Isla de Sálvora. Se trata de una de las mayores tragedias marítimas civiles de Galicia. Murieron 213 personas, sesenta de ellas niños, y se salvaron 53. El naufragio tuvo un gran impacto social y dejó para la historia marítima gallega el

nombre de héroes y heroínas, que no dudaron, a pesar del grave temporal, en acudir a socorrer a las víctimas. Entre esos héroes se encuentran tres jinetes, que recorrieron en sus chalanas varias millas para socorrer a los naufragos.

[Leer más](#)



Benito Núñez: "No creo que la Unión Europea vaya a aflojar el paso en el proceso de descarbonización del transporte"

-¿Qué balance hace del año que terminó?

-El 2022 ha sido un año, otra vez, atípico. Lo empezamos con cierta esperanza por recuperar algo de normalidad, pero los primeros meses trastocaron todas nuestras previsiones. La guerra en Ucrania y la consiguiente alza desmesurada del precio de los combustibles nos ha dado no pocos quebraderos de cabeza. Por no hablar de que la Dirección General ha sido la encargada de poner en práctica la inmensa mayoría de sanciones del ámbito marítimo de los diversos paquetes de medidas de la guerra de Ucrania. Junto a esto, hemos tenido el episodio de contaminación marina originado por el accidente del OS35 y hemos tenido que abordar la necesidad de establecer regulaciones específicas para motos náuticas, la entrada en vigor del nuevo real decreto de titulaciones profesionales... Pero, con todo, el 2022 lo peor que nos deja es el terrible accidente del Villa de Pitango.

-El año que comienza también es clave...

-Pues sí, la verdad, nos espera otro año por delante bastante intenso. Aunque no es algo cuyos efectos se vayan a notar de manera inmediata en el día a día de las Capitanías marítimas, este año 2023 se van a concretar multitud de medidas que van a definir nuestro funcionamiento en los próximos años. Además, la concreción de las medidas que afecten al transporte marítimo del paquete fitfor55, cuyo paquete legislativo marítimo se debería aprobar, al menos parcialmente, bajo presidencia española de la UE; las medidas que se incluyen en la estrategia OMI de reducción de gases de efecto invernadero...

-¿Qué van a suponer para el sector marítimo los cambios normativos previstos?

-No queremos que generen un cambio radical en los principios de funcionamiento de la Dirección, seguiremos teniendo nuestras competencias y prioridades, pero sí que se establecerán determinadas mejoras en varios aspectos que el sector viene demandando. La modificación de ambas normas, TRLPMM y LNM, se ha planteado como un proceso de mejora incremental, entre otras cuestiones porque tiene una vocación de consenso.

-Con respecto a la OMI, qué destacaría del primer año de gestión de España al frente del Consejo?

-El Consejo, normalmente, tiene un papel menos relevante de cara al sector que el Comité de Seguridad Marítima o que el del Protección del Medio Marino, pero lo cierto es que que la OMI es un organismo cada vez más político y a su Consejo, como órgano de gobierno interno de la organización, no le queda otra opción que adaptarse a esta naturaleza cada vez más política. Valga como ejemplo la gestión de los asuntos sobre las consecuencias de la guerra de Ucrania para el transporte marítimo. Dicho esto, tenemos un equipo magnífico en Londres y eso se deja notar en la imagen de España en OMI, en la gestión de los asuntos del Consejo y en el nivel de atención que se nos presta en la organización.

-La descarbonización en el sector marítimo va al ritmo deseado o cree que habrá que rebajar las expectativas previstas por la UE, sobre todo?

Mi impresión es que el calendario de transición puede cambiar en algunos aspectos temporales menores, pero no creo que la UE vaya a aflojar el paso, más bien al contrario.



-¿Dónde cree que hay que poner el acento para propiciar la evolución del sector marítimo hacia la sostenibilidad ambiental y hacia la automatización?

-El sector marítimo no es distinto a otros sectores de actividad del transporte cuando se trata de descarbonización y automatización. Existe un problema de incertidumbre general, tanto tecnológica, porque desconocemos cuál va a ser la tecnología propulsiva dominante que permita descarbonizar el transporte marítimo -mi impresión, por cierto, es que durante un periodo largo de tiempo van a coexistir diversas soluciones tecnológicas-, como regulatoria. Esta segunda no tiene solo que ver con una falta de celeridad por parte de los reguladores, que también, sino con la necesidad de abordar los intereses y responsabilidades que derivan de la implantación de soluciones autónomas de manera consensuada. Además, está presente esa sensación de que el primero que se lance a la piscina, permítame el misil un tanto burdo, puede encontrarse con que no hay agua dentro; se puede apostar, por ejemplo, por el amoníaco como combustible y encontrarse con que no hay suministradores suficientes o que el precio es prohibitivo respecto a otras soluciones. Eso retrasa en gran medida la puesta en práctica de soluciones innovadoras. Veremos.

-Surge de tanto en tanto, como una letanía, la falta de vocaciones en el sector marítimo, ¿cómo arreglarlo, director?

Pues es complicado, la verdad. Lo primero que hay que destacar es que, como en casi todos los mercados, en este caso el mercado laboral marítimo, el precio es importante, ya lo dijo Biden: "Pay then more". Buenos sueldos y buenas condiciones laborales son fundamentales, no podemos pensar que alguien que con 18 años se plantea qué estudios cursar va a optar por estudiar náutica solo por el salario futuro que espera recibir, pero desde luego este influye. La vocación está muy bien, pero la vocación marítima hay que acompañarla de condiciones que permitan que se consolide. Tengo la impresión de que en unos años las empresas que mejor traten a sus tripulaciones van a ser las que consigan mejores resultados. Por nuestra parte vamos a tratar de facilitar las cosas. Los presupuestos de este año recogen 1.000.000 € de ayudas para embarques, desde los 180.000 € que figuraban en el presupuesto de 2018, y mi intención sería incrementar esa cuantía los próximos años.



El Supremo dicta sentencia y rechaza la solicitud de nulidad del R.D. de seguridad en embarcaciones de recreo

El real decreto elaborado por los responsables de Normativa de la Dirección General de la Marina Mercante y aprobado por el Consejo de Ministros en mayo de 2021 es conforme a derecho. Así lo ha estimado la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, que rechaza la solicitud de nulidad y las objeciones de ANAVRE dirigidas contra preceptos concretos del real decreto. Entre estos últimos se destacan los siguientes:

Sobre la aplicación del real decreto a todas las embarcaciones de recreo que naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que sean sus propietarios o tengan su uso y disfrute, personas físicas o jurídicas con residencia o domicilio social en España, el Tribunal señala que el criterio de conexión de territorialidad no puede considerarse ni ilógico ni insólito y que la vinculación a la residencia tiene por finalidad principal establecer el arraigo entre una persona y un concreto medio social-jurídico. Además, el Tribunal indica que en la exposición de motivos de la norma se justificaba la razón de la previsión de aplicación a embarcaciones de bandera extranjera, con la que se busca una «vinculación auténtica con España; con la finalidad de evitar que las embarcaciones de recreo se

abanderaren en otros Estados de pabellón con requisitos de seguridad y prevención de la contaminación más laxos, lo que evidentemente supone un menoscabo en la política de la Marina Mercante».

Sobre los requisitos de homologación previstos en el real decreto para determinados equipos, el Tribunal establece que no es motivo de nulidad el hecho de que una norma aplicable a las embarcaciones de recreo se remita, a los efectos de homologación técnica de su equipamiento para la navegación, a normas técnicas destinadas a embarcaciones de mayor eslora, ni que tampoco pueda considerarse contraria a la libre circulación de bienes.

Sobre el régimen sancionador, el Tribunal aclara que el establecimiento de un criterio de graduación de la sanción en función de la eslora de la embarcación por la falta, inutilidad o caducidad de determinados equipos no resulta absurdo, y que la sanción se puede imponer de forma individual por cada uno de los elementos de equipamiento que faltan o están caducados de una forma más proporcional.

El Tribunal Supremo rechaza las objeciones de ANAVRE contra el real decreto