



Por primera vez, la Dirección General de la Marina Mercante del MITMA ha tomado la decisión de prohibir a los veleros de eslora igual o inferior a los 15 metros la navegación en la costa norte de Galicia, para prevenir encuentros con las orcas. El fin último de esta decisión es salvaguardar la seguridad de los navegantes al tiempo que se protege a las orcas, que atraviesan en estos últimos meses el Atlántico en su viaje migratorio y han protagonizado varios incidentes de distinta consideración con veleros de tamaño medio. La prohibición podría extenderse, en tiempo y superficie, a medida que evolucionen los acontecimientos (Leer más)

### Día Marítimo Mundial: "Un transporte marítimo sostenible para un planeta sostenible" es la meta

El día 24 de septiembre la OMI conmemoró el Día Marítimo Mundial, que este año se ha dedicado a reivindicar el transporte marítimo sostenible. El Gobierno de España se ha sumado a esta celebración recordando los esfuerzos que se realizan desde la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para fomentar el uso de GNL (gas natural licuado) en el transporte marítimo y para el control, mediante inspecciones, del tipo de carburantes utilizados por los buques para supervisar que el contenido en azufre no sea superior al 0,50% en masa. También se inspeccionan el agua de lastre y los sedimentos de los buques, entre otros. (Leer más)



### Organizaciones Internacionales reclaman medidas eficaces para el cambio de tripulación de los buques en todo el mundo

Los máximos dirigentes de organizaciones internacionales como la OIT, la UNTACD, la FAO, la OMI, la ACBUDH o la OACI han firmado una Declaración en la que se pide a todos los gobiernos que reconozcan a la gente de mar como trabajadores esenciales y adopten medidas urgentes para eliminar los obstáculos en los cambios de tripulación para hacer frente a la crisis humanitaria que afecta al sector del transporte marítimo. En torno a 600.000 trabajadores de mar se han visto afectados en todo el mundo por problemas relacionados con el cambio de tripulación desde el mes de marzo. (Leer más)

### Un informe de la EMSA analiza el impacto de la Covid-19 en el transporte marítimo: cruceros y pasajeros, los más afectados

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), ha publicado en septiembre un informe que analiza el impacto de la pandemia en las actividades relacionadas con el transporte marítimo. El análisis concluye que los sectores más afectados por la Covid-19 en el transporte marítimo son los cruceros y el transporte de pasajeros en general. No obstante, mientras que el descenso de la actividad en cruceros sigue bajo mínimos (-84% a mediados de septiembre), el transporte de pasajeros ha crecido un 20% en este mes en Europa. España es uno de los estados miembros más afectados (Leer más)



### La draga "Barlovento Primero", reflotada tras 2 años hundida en Suances

La DGMM ha jugado un papel fundamental para lograr con éxito el reflote de la draga, de 39 metros de eslora y 260 GT de arqueado bruto, que ha permanecido más de dos años invertida y a 17 metros de profundidad en la barra de Suances. El reflote de la draga, al tercer intento, ha exigido una compleja operación que ha culminado felizmente con el depósito de la embarcación en el puerto de Gijón. El destino final de esta nave, que se hundió en Suances hace más de dos años, cuando se rompió el tubo de dragado y provocó una vía de agua, es el desguace. (Leer más)

### Breves



**La DGMM, implicada en la Semana Temática de la Energía y la Movilidad.**- Participará en este evento con dos webinar, que se celebrarán los días 2 y 8 de octubre, a partir de las 11.30 horas, tituladas "Energía, eficiencia y sostenibilidad en el transporte marítimo" y "Drones y embarcaciones autónomas". Expertos del sector serán los ponentes en dos encuentros que se incluyen dentro de las iniciativas de la Estrategia de movilidad del MITMA. Es necesaria la inscripción previa en el correo marina.mercante@mitma.es



**Visita al Centro Jovellanos, una referencia en la formación.**- El director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, acompañado de la subdirectora general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Ana Núñez, ha visitado el Centro Jovellanos, donde se está impartiendo un curso de Prevención de Riesgos Laborales dirigido a los inspectores marítimos. Guiados por el director del centro, Julián Camus, han podido ver en funcionamiento el Simulador de Gestión de Emergencias, que facilita el entrenamiento con realidad virtual a los profesionales que actúan en emergencias.



**Nuevo capitán marítimo en Las Palmas.**- Francisco García Lascurain, marino mercante, es el nuevo capitán marítimo de Las Palmas y sustituye en el puesto a Pedro Mederos, que se ha jubilado. Licenciado en Marina Civil por la Escuela Superior de Náutica y Máquinas Navales de la Universidad de la Laguna-Tenerife y Chief Engineer Marine( STCW), ha ocupado diferentes responsabilidades en la Administración Marítima desde su ingreso, en el año 2004. Entre ellas, inspector, jefe de servicio de la Inspección Marítima y coordinador de Seguridad e Inspección Marítima.



**Encuentro con la Delegación del Gobierno de la C.A. de Canarias.**- El director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, se ha reunido recientemente con el delegado del Gobierno en Canarias, Anselmo Pestana, para conocer de primera mano las actuaciones que se están llevando a cabo con motivo de la afluencia de embarcaciones con inmigrantes en distintos puntos de esta Comunidad. En la reunión también participaron el director de Salvamento Marítimo, José Luis García Lena, y representantes de la Guardia Civil, así como el nuevo capitán marítimo de Las Palmas, Francisco García.





## Por primera vez, las orcas obligan a Marina Mercante a limitar la navegación de los veleros en Galicia

Es una decisión singular, pero bien motivada, ya que el fin último es salvaguardar la seguridad de los navegantes y la integridad de las propias orcas: el día 22 de septiembre la DGMM prohibió a los barcos de vela de eslora igual o inferior a 15 metros navegar entre el Cabo Prioriño Grande y la Punta de Estaca de Bares durante una semana. El día 30, amplió la prohibición hasta el día 6 de octubre, extendiéndola desde el Cabo Prioriño hasta el Cabo Finisterre. Las resoluciones de las Capitanías Marítimas de Ferrol y A Coruña pretenden evitar encuentros entre veleros y orcas que puedan provocar incidentes, como los que vienen ocurriendo de forma intermitente desde mediados del mes de agosto en las costas del norte gallego, acentuándose en las últimas semanas con varias embarcaciones con el timón roto que tuvieron que ser rescatadas por los efectivos de Salvamento Marítimo.

No obstante, los veleros pueden navegar de forma perpendicular a la zona delimitada para acceder a la costa o salir de ella hacia el mar, porque la intención no es otra que facilitar que los barcos naveguen con toda la seguridad po-

sible y las orcas también se desenvuelvan con normalidad. Esta medida también responde a la solicitud realizada por la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que está evaluando el comportamiento de los cetáceos, que es poco habitual.

**Desde Punta de Estaca de Bares hasta Cabo Finisterre**

### Veleros de tamaño medio

Los incidentes con las orcas están afectando solo a veleros, la mayoría de ellos de tamaño medio, que navegan a una velocidad de entre 5 y 9 nudos en el momento en que se producen estos episodios con las orcas que, generalmente, tienen lugar entre las 2 y las 8 millas náuticas de costa.

La DGMM tratará de avisar a todas las embarcaciones de la restricción mediante "Avisos de los Navegantes" intermitentes y no descarta que durante las próximas semanas continúen las limitaciones a la navegación si las orcas, catalogadas como especie vulnerable, persisten en este tipo de encuentros que están generando sensación de peligro entre los navegantes que los viven.





# UN TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE PARA UN PLANETA SOSTENIBLE

## Comprometidos con un transporte marítimo sostenible

En torno al 13% de las emisiones de efecto invernadero en la Unión Europea proceden del transporte marítimo y, aunque es un porcentaje menor comparado con otros sistemas de transportes, afecta a un entorno que sufre graves agresiones ambientales desde distintos flancos.

Uno de los objetivos en el transporte marítimo es reducir las emisiones contaminantes y el camino hacia esa meta ya está en marcha con medidas como la establecida a comienzos de este año, que prohíbe a los buques consumir combustibles con contenido de azufre superior al 0,50% en masa. Los servicios de inspección de la Dirección General de la Marina Mercante han llevado a cabo en lo que va de año un total de 674 inspecciones a buques nacionales y extranjeros, con 133 muestreos de combustible para comprobar los niveles de azufre. Se trata de unas cifras inferiores a las previstas, debido a las restricciones establecidas por la pandemia mundial pero, de igual manera, muestran el compromiso del MITMA de prevenir la contaminación y mejorar la calidad del transporte en el ámbito marítimo, ya que

España es uno de los países del mundo que más inspecciones lleva a cabo en buques nacionales e internacionales. La DGMM también realiza controles sobre el agua de lastre y los sedimentos de los buques para prevenir la propagación de especies acuáticas potencialmente invasivas.

### **España, pionera y líder en el uso de GNL en buques**

Ese compromiso se ve reforzado con el impulso y el respaldo al uso de combustibles alternativos, sobre todo el GNL, en los buques de bandera española. En la actualidad, en España operan 8 buques adaptados con motor dual. Hasta agosto de este año, por otra parte, las operaciones de suministro de GNL en España se han multiplicado por 4 y el volumen de suministro casi se ha duplicado (86.639 m<sup>3</sup>) con respecto al año pasado. Barcelona, Tenerife y Valencia lideran el ranking como puntos de suministro de GNL. Denia, Málaga, Algeciras, Bilbao o Huelva ya han empezado a realizar operaciones. Para el próximo año se prevé un incremento, con la incorporación de la cornisa cantábrica al mapa del GNL.

Un mapa que dibuja a España como uno de los países pioneros y líderes en el uso de este gas.







## Los cambios de tripulación, en el eje central del debate internacional desde el inicio de la pandemia

Desde el inicio de la crisis sanitaria mundial generada por la Covid-19, la OMI y otros organismos internacionales han puesto el acento en reivindicar ante los Estados miembros la necesidad de facilitar los cambios de tripulación de los buques, el acceso a la atención médica y los viajes internos e internacionales a través del territorio para llegar a casa. Todo ello en aras de responder a la crisis humanitaria y de seguridad a la que también tiene que hacer frente la gente de mar y de favorecer el flujo ordinario del transporte marítimo de mercancías en las mejores condiciones posibles.

Pues bien, en defensa de estos objetivos, los dirigentes de la OIT, la UNCTAD, la OMI, la FAO, ACBUDH y la OACI han realizado una Declaración conjunta en la que se insta a los Estados miembros a que adopten medidas sin demora para tratar de resolver las dificultades que tienen que afrontar cada día los trabajadores de mar. Según indica esta declaración, desde que se declaró la pandemia, en el mes de marzo pasado, en torno a 300.000 marinos se

han quedado atrapados a bordo de los buques y una cifra similar de trabajadores se han quedado sin empleo, a la espera de poder enrolarse. Eso ha provocado que algunos trabajadores hayan permanecido enrolados a bordo de los buques más de 17 meses, con los problemas de salud física y mental que ello acarrea.

**Unos 600.000 marinos, afectados desde marzo**

En la Declaración conjunta solicitan que los gobiernos implanten protocolos para los cambios de tripulación y los traslados de los trabajadores de forma segura, al tiempo que piden que los contratos de enrole no se prolonguen más allá de los 11 meses y se facilite el desvío de los buques de las rutas comerciales ordinarias hacia puertos donde se permitan los cambios de tripulación.

España fue uno de los países europeos que antes respondió a los requerimientos de la OMI, estableciendo en el mes de abril una Orden para facilitar los relevos en los puertos españoles: <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-29042020-1354>





## España es uno de los países más perjudicados por el descenso del tráfico marítimo desde el inicio de la pandemia

El objetivo del informe "Impacto de la Covid-19 en el transporte marítimo" es proporcionar a los agentes implicados en la U.E. -la industria naviera, las administraciones marítimas y otros organismos internacionales, como la OMI- un diagnóstico que ayude a determinar una estrategia de recuperación del tráfico marítimo, atendiendo sobre todo a los puertos y los buques con pabellón de la U.E., pero sin obviar las estadísticas relacionadas con las rutas Europa-China y Europa-EE.UU.

Desde el inicio de la pandemia -se analizan 37 semanas desde el mes de marzo-, el número de escalas de buques en los puertos de los estados miembros de la U.E. (entendiendo como tales los países de la U.E, los países de la AELC -Islandia y Noruega- y el Reino Unido) se redujo en un 14,7% con respecto al mismo período del año pasado, aunque este porcentaje ha ido disminuyendo y en la última semana del análisis (del 7 al 13 de septiembre) se cifraba en una bajada media del 7,7%, en comparación con la misma semana del año 2019. Los sectores más afectados han sido cruceros, buques de pasajeros y de transporte de vehículos: el resto

de buques -quimiqueros, petroleros, graneleros y pasajeros Ro-Ro- solo disminuyeron un 5% durante este período.

### El puerto de Algeciras, uno de los más afectados

Por otra parte, España está siendo uno de los países más perjudicados en cuanto a la reducción de escalas portuarias. En la última semana del análisis el número de escalas en los puertos españoles disminuía un 34% con respecto al mismo período del año pasado, siendo nuestro país el cuarto país de los estados miembros de la UE más afectados por esta situación, solo superado por Islandia, Croacia y Eslovenia. El informe también analiza las escalas en los puertos europeos incluidos en el Top 20, entre los que se encuentran Algeciras, Barcelona y Valencia. Pues bien, Algeciras lidera la lista de puertos europeos más afectados por la reducción de escalas durante el período de pandemia, con un -42% en la semana 37. No obstante, el informe evidencia que el comercio marítimo, que supone el 80% del comercio internacional total, sigue activo, asegurando el movimiento de mercancías y demostrando la importancia estratégica de la navegación marítima a nivel global.







## La draga "Barlovento Primero", reflotada y depositada en el puerto de Gijón dos años después del hundimiento

En mayo de 2018, mientras se encontraba realizando trabajos de dragado en las proximidades de la barra de Suances (Cantabria), el buque sufrió una rotura del tubo de dragado que produjo una vía de agua. En menos de 20 minutos se hundió. No hubo que lamentar daños personales, pero el hundimiento generó un proceso administrativo que se ha dilatado durante más de dos años, a pesar de que la empresa armadora, SATO, ha colaborado en todo momento con la Administración Marítima para el reflote de la embarcación.

### Éxito de la operación

La DGMM califica de éxito una operación compleja que, después de más de dos años desde el hundimiento de la draga, parecía irresoluble, pero finalmente se ha logrado que la empresa aseguradora lleve a cabo el reflote dentro de los plazos establecidos por la normativa, evitando así una actuación de oficio que habría dilatado en el tiempo la operación e incrementado los costes para la empresa armadora. Este tercer intento de reflote comenzó a finales del mes de julio a cargo de la empresa UCS Algeciras. Inicialmente, se procedió al

### El destino final de la draga será el desguace

dragado de la arena que rodeaba y cubría parcialmente el pecio de la embarcación y, después, se extrajo la arena que se encontraba en su interior. A continuación, los buzos instalaron cientos de cáncamos en la quilla del buque, volcado y hundido a 17 metros de profundidad, para fijar en ellos una veintena de flotadores de 10 metros de largo que cubrían toda la eslora.

A comienzos de septiembre se inició el hinchado de los flotadores de forma gradual y eso facilitó el reflote de la draga invertida. El remolque hasta puerto precisó de dos días de buena mar, ya que tuvo que producirse a una velocidad inferior a los dos nudos. El depósito del pecio en el muelle de la empresa DDR, encargada del desguace, se llevó a cabo en una operación espectacular que precisó de dos grandes grúas.

En estos dos años y cuatro meses en los que el barco ha permanecido hundido, no ha habido ningún peligro de contaminación, ni tampoco ha supuesto un obstáculo para la navegación en la zona, gracias a la labor realizada por la Capitánía de Santander y los efectivos de Salvamento Marítimo.

