

# Contenedores-cisterna de GNL en buques nuevos



Asociación de Navieros Españoles  
Dr. Fleming, 11 - 1ºD  
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40  
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es  
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:  
M-31023-2010

Imprime:  
Gráficas de Diego

**E**l concepto de gas natural licuado (GNL) como combustible marino está dejando de ser algo simplemente prometedor para convertirse en interesantes y variadas soluciones a las dificultades existentes para su suministro y manipulación.

Una de los principales obstáculos para la mayor penetración de este combustible "limpio" en el transporte marítimo es la no disponibilidad de instalaciones de suministro. Como éstas aún no existen en la mayoría de los puertos, los armadores se resisten a llevar a cabo costosas inversiones en la adaptación de los motores de sus buques o en la renovación de sus flotas, y viceversa. De ahí que se cite con tanta frecuencia el conocido dilema de "el huevo y la gallina".

Los tres sistemas de suministro de los que más se suele hablar son: camión-cisterna/buque (fácil, pero muy lento), terminal/buque (poco flexible) y buque/buque (que requiere una notable inversión). Pero existe una cuarta opción, de la que últimamente se hablaba poco: suministrar el gas en contenedores-cisterna, de modo que en puerto bastaría con reponerlos, en una operación muy rápida y sencilla. Es

el viejo concepto de la "bombona de butano", que hace años se pensaba que podría ser especialmente interesante para transformaciones de buques existentes. De hecho, es un sistema tan sencillo que bien podría ser el "huevo de Colón" que acabase con el dilema.

Pues bien, una empresa naviera australiana ha decidido aplicar este concepto a un buque ro-ro, pero de nueva construcción, que embarcará el GNL en 3 semirremolques-cisterna, que irán trincados sobre la cubierta de intemperie. Situados totalmente a popa de la zona de carga, los tanques de GNL serán los últimos en embarcar y los primeros en desembarcar, de modo que todas las operaciones de carga y descarga se desarrollarán sin GNL a bordo.

El proyecto se inició en 2008 con la colaboración de DNV GL y, finalmente, ha podido superar las diversas normas de seguridad del Código IGF de la OMI y de la Autoridad Australiana de Seguridad Marítima. Este último organismo también ha participado en el análisis del proyecto, junto a la Sociedad de Clasificación, para buscar soluciones a cuestiones de seguridad como el trincaje de las cisternas de combus-

tible, el sistema de alimentación de los motores o la disposición de la carga en la cubierta de intemperie.

La construcción comenzará en septiembre de este año en el astillero FSG de Flensburg, Alemania, y el resultado será un buque de un porte notable: 182 m de eslora, 26,6 m de manga, 6,3 m de calado y casi 2000 m lineales de espacio de carga ro-ro. Estará propulsado por dos motores duales de 7,2 MW de potencia cada uno y operará a una velocidad de servicio de 20 nudos, en línea regular entre Melbourne (Australia) y Devonport (Tasmania), que distan unas 250 millas, aunque estará clasificado para operaciones internacionales.

Este sistema hace posible un suministro muy rápido sin costosas inversiones en infraestructuras en el puerto y sin necesidad de simultaneizar la toma de GNL con el embarque o desembarque de la carga rodada (o del pasaje, si se tratase de un ro-pax). A primera vista, podría ser una opción interesante para los servicios de corta distancia en Europa, siempre que resulte práctico en mayores distancias y con mayores potencias propulsoras. (Ver información gráfica en la página 16 de este mismo número).

## Editorial

Contenedores-cisterna de GNL en buques nuevos **3**

## Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **13**

Foto portada: Imagen aérea del Puerto de Algeciras (puertos.es)

anave.es



Boletín informativo de ANAVE nº 561  
Agosto 2015

## Actividades

**22** ANAVE

**23** Agenda del mes

## Tribuna Profesional

**17** Seis años después de la adopción del convenio de Honk Kong sobre reciclaje de buques

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Reunión el MSC 95 de la OMI