

Un año 2017 especialmente complejo para el sector naviero



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

El recién acabado año 2016 ha sido muy duro para el mercado del transporte marítimo, seguramente uno de los más difíciles desde la crisis financiera. El bajo ritmo de crecimiento de la demanda, muy lejos del de hace algunos años, unido al fuerte excedente de flota, ha llevado los fletes a niveles mínimos en casi todos los segmentos del mercado. Incluso en los de carga seca, que se iban recuperando en cierta medida de febrero a noviembre, han vuelto a derrumbarse en las últimas semanas. Para este 2017 no se aprecian indicios de recuperación, por lo que promete ser de nuevo un año difícil.

A ello se une el incesante aumento de la presión regulatoria internacional, especialmente en los asuntos medioambientales, que va a exigir a las navieras grandes esfuerzos en los próximos meses y años. Por mencionar solo las más acuciantes:

- En agosto de 2017, en cumplimiento del Reglamento MRV de la Unión Europea, las navieras deberán elaborar y remitir a verificadores independientes sus planes de recopilación de datos sobre las emisiones de CO₂ de cada buque. A partir de 2018 de-

berán remitir esos datos anualmente a su Administración de bandera.

- El 8 de septiembre de 2017, entrará en vigor globalmente el Convenio de agua de lastre y todos los buques deberán gestionar sus lastres mediante intercambio en alta mar o instalar sistemas de tratamiento. Los armadores deberán desarrollar para ello un Plan específico para cada buque.

Todo ello sin perder de vista que, desde el 1 de enero de 2020, el límite del contenido máximo de azufre de los combustibles marinos bajará del 3,5% actual al 0,5%. Las empresas deben dedicar el tiempo necesario para decidir, en función de sus tráfico, la edad y características de sus buques y otros factores, si instalan scrubbers, utilizan combustibles alternativos o se desprenden de sus buques de mayor edad. Este trabajo debe abordarse ya este año, porque algunas de las soluciones requerirán muchos meses para su diseño detallado, construcción e instalación a bordo.

Los armadores que, como resultado de esos estudios, opten por desgazar algunos de sus buques antes de

2020, deberán tener muy en cuenta que, desde 2019, los buques con bandera europea solo podrán reciclarse en instalaciones autorizadas por la UE.

En conjunto, estas cuatro nuevas normas, además de cuantiosas inversiones y notables aumentos de los costes de explotación, van a exigir a las empresas navieras dedicar una considerable carga adicional de trabajo y adoptar importantes decisiones estratégicas y de inversión, concentradas en su mayor parte en este año.

Por todo ello, el sector del transporte marítimo y las empresas y profesionales que lo integran, a pesar de ser, con gran diferencia, el modo de transporte que produce menos emisiones de efecto invernadero, menos ruido, menos atascos, menos accidentes..., a pesar de su extraordinaria contribución al comercio mundial y a la sociedad en general, va a pasar en 2017, con toda probabilidad, un año de máxima exigencia y complejidad.

En consecuencia, enviamos a todo el sector nuestros mejores deseos de paciencia, acierto y éxito para los próximos meses, porque seguro que los van a necesitar.

Editorial

Un año 2017 especialmente complejo para el sector naviero **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **10**

Foto portada: Suministro de GNL al remolcador Borgoy en el puerto de Vigo



Boletín informativo de Anave nº 578 enero 2017

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 El transporte marítimo acepta el reto de avanzar hacia su descarbonización

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Reunión en Londres del Comité de Seguridad Marítima de la OMI