

# Cuenta atrás para la fecha crítica del 1 enero 2015 en las SECAs



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

Aunque parecía muy lejana cuando se acordó en 2008, ya quedan menos de dos meses para la entrada en vigor del nuevo límite máximo al contenido de azufre de los combustibles marinos en las SECAs. Poco a poco, algunas cosas se van aclarando pero persisten dudas importantes.

Hasta bien entrado el próximo año no empezaremos a tener información real y detallada sobre en qué medida las empresas navieras serán capaces de trasladar a los fletes la repercusión que estos nuevos límites va a tener en sus costes de explotación. No obstante, en algunos sectores se van adelantando algunos datos que nos permiten tener alguna pista, al menos para buques portacontenedores y petroleros.

Empezando por estos últimos, hace pocos días se han hecho públicos los diferenciales de la conocida tarifa Worldscale que utiliza este sector como instrumento para facilitar las cotizaciones en el mercado. La tarifa o flat se obtiene como estimación del coste del transporte entre cada pareja de puertos para un petrolero estándar de 75.000 tpm navegando a 14,5 nudos. Pues bien, han calculado que el coste adicional por milla navegada en zona ECA

será de 48,35 \$/milla en Europa y de 65,31 \$/milla en Norteamérica y Caribe. Para Rotterdam, entre ida y vuelta los petroleros tendrán que hacer unas 1.000 millas en la ECA, lo que supondrá unos 50.000 \$ adicionales por viaje. Un problema añadido para este sector del mercado que lleva ya más de tres años con niveles de fletes muy deprimidos, aún teniendo en cuenta la ligera mejoría registrada este año, tras un 2013 verdaderamente catastrófico.

Algunas líneas de portacontenedores también han empezado a anunciar sus recargos. Las importaciones europeas desde Asia tendrán un coste adicional de entre 30 y 150 \$ por contenedor de 40' (FEU), cifra que deberá aumentar en 100 \$ adicionales si el puerto europeo se encuentra en el mar Báltico. Pero, entre un puerto del Báltico y otro en la costa Este de EEUU o Canadá, el recargo podría suponer al cargador hasta 370 \$/FEU adicionales.

En paralelo, persisten las dudas sobre la aplicación de los depuradores de gases de escape (*scrubbers*). A pesar de la existencia de una Directiva europea, las legislaciones de los Estados miembros difieren sobre la posibilidad o no de verter a la mar los residuos generados por

los *scrubbers*. Algunos armadores que ya han invertido cantidades muy importantes en esta tecnología están pidiendo que se unifiquen criterios cuanto antes y, a la vez, que no se concedan excepciones o plazos adicionales a quienes no han invertido en una u otra forma de cumplimiento (pág. 9).

Y es que el importante coste asociado a cualquiera de las opciones de cumplimiento de esta normativa, y la falta de seguridad jurídica en varios campos, siguen retrasando la toma de decisiones por las empresas armadoras, algunas de las cuales todavía están modificando sus estrategias. Así, Brittany Ferries, ha abandonado el proyecto de construir un nuevo ferry con propulsión por GNL y, en lugar de adaptar tres buques existentes para utilizar este combustible, ha decidido instalarles *scrubbers* (pág. 15).

Mientras, aún no está del todo claro cómo serán las inspecciones de los buques en relación con la Directiva. La Comisión continúa trabajando, con EMSA y el *European Shipping Sustainable Forum*, en unas directrices comunitarias al efecto.

Aunque quedan cosas pendientes, ya estamos en plena cuenta atrás.

## Editorial

Cuenta atrás para la fecha crítica del 1 enero 2015 en las SECAs **3**

## Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **5**

Internacional **9**

Foto portada: El ferry "Volcán de Tijarafe", de Naviera Armas.



Boletín informativo de Anave nº 552 noviembre 2014

## Actividades

**21** ANAVE

**22** Agenda del mes

## Tribuna Profesional

**16** Tercer estudio de la OMI sobre Emisiones de Gases de Efecto Invernadero procedentes de los buques

## Cuaderno Profesional Marítimo

Directrices dirigidas a los armadores y capitanes para la protección contra la piratería en el golfo de Guinea