RECALADA

A GOLPE DE MAR, PECHO SERENO

ASOCIACIÓN VIZCAÍNA DE CAPITANES DE LA MARINA MERCANTE
Revista de Divulgación Marítima
Nº 165 / febrero-2018

AVCCMM
C/ Bailén,5 Planta -1
48003 BILBAO
Tfno. 94 416 65 06 Móvil: 636 44 90 54
email avccmm@a vccmm.org
Web www.avccmm.org

JUNTA DIRECTIVA
Presidente: Javier Zarragoikoetxea
Vicepresidente: M. Martínez Barturen
Secretario: Patxi Odiaga
Tesorero: Nacho Bilbao
Vocales: Ricardo Gónzalez
Ramón Baroja
Juanmi Laría
Asesor Presidencia: Xabier Cabellos

CONSEJO DE REDACCIÓN
Presidente: Javier Zarragoikoetxea
Vocales: E. Cruz
J. M. Laría
F. X. Cabellos
M. Elordi
M. Martínez Barturen

DISEÑO, MAQUETACIÓN E IMPRESIÓN Jm@
Fotos Bilbao: Gustavo García Galíndez
Depósito Legal: BI- 1389-94

RECALADA, es una revista técnica y plural que puede coincidir con las opiniones de los que en ella colaboren, aunque no quiera eso decir que necesariamente las compartan.

EDITORIAL

Como es habitual a lo largo de todos estos años, con la puntual publicación de la revista Recalada, correspondiente al mes de febrero, queremos cumplir con unos de los objetivos que se planteó la Junta Directiva de la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante, consistente en que todos los asociados puedan disfrutar cada dos meses, con la lectura de la información técnica, análisis, y de opinión, plasmada en nuestra Revista, en relación con el mundo marítimo.

Al comienzo de este número de Recalada, nos encontraremos con un interesante análisis de nuestro colaborador Capt. Eduardo Cruz Iturzaeta, que con el título "Injerencias Peligrosas", realiza un estudio sobre las posibles reacciones de un capitán ante una injerencia del armador en cuanto a sus obligaciones profesionales.

Para continuar contamos con un interesante artículo de opinión, de nuestro asociado y colaborador Capt. Ricardo González Placer, titulado "Banderas de Conveniencia vs Registros Abiertos", donde realiza una descripción y resumen muy real, tanto de los buque, compañías como de las distintas oficinas de embarque, que existieron para enrolarse en los también llamados buques extranjeros.

En relación con este artículo, quiero plasmar en las líneas de esta Editorial, nuestro agradecimiento a la labor realizada por las agencias de embarque que contábamos en Bilbao, más de una docena de agencias, donde contrataban tripulaciones para un número considerable de navieras con bandera de conveniencia. Comparto totalmente la opinión del articulista, en cuanto a que estas agencias, quizás pueda haber alguna excepción, han estado funcionando cumpliendo con todos los requisitos legales y con una profesionalidad digna de mención. Compartiendo igualmente el criterio sobre estas agencias con el de las navieras en las que embarcábamos, aun reconociendo que ha podido haber excepciones. Si centenares de marinos hemos estado navegando en estos barcos, no ha sido por capricho, era porque las condiciones que teníamos frente a las ofrecidas por compañías españoles estaban fuera de toda comparativa, salarios, comida, acomodación e incluso seguridad.

Más adelante podéis encontrar el artículo "Entrada en Vigor de la Enmienda 2010 Al Código STCW y Consecuencias", escrito por el Capt. Alatriste, donde realiza una crítica a la Administración española y a la DGMM, en base a que después de 7 años desde la creación de la enmienda de 2010 al Código STCW, llegó su entrada en vigor y con ella, la retrasada adaptación de la misma por la Administración española.

Nos indica que es increíble ver que, una y otra vez se cae en el mismo error; todo deprisa y corriendo y esto lleva siempre a grandes errores que afectan a la vida y desarrollo profesional de los marinos. Por lo que se pregunta ¿Qué ha hecho la DGMM desde el año 2012, en que se publica, hasta la entrada en vigor el 01.01.2017?

Llegamos al ecuador de la revista con un artículo técnico del Capt. Raúl Villa Caro, en el que desarrolla un estudio técnico sobre "La Pintura a bordo", donde trata sobre la mejora de la eficiencia energética mediante la eliminación de biocidas y el uso de los carbón credits.

Pasado el ecuador de la revista nos encontramos con el relato del Capt. Gerardo Barrios, que después de leer el mismo, nos damos cuenta de lo acertado del título del artículo. "Otro Tipo de Piratas – Garbanzos".

Llegados casi al final de este número de Recalada, encontraremos un boletín de la ITF donde hace un análisis sobre los buques autónomos, interesante su contenido.

Casi para finalizar encontraremos, para los aficionados a la vela un artículo del Capt. Daniel Lamelas Suárez, que con el título de "Virar por avante en Buques con Aparejo de Fragata", plasma en estas hojas las técnicas a realizar para llevar a cabo esta operación.

Como noticia que afecta a la Autoridad Portuaria de Bilbao y para finalizar este número, encontramos un artículo que con el nombre de "Carga de GNL Barco a Barco", relata la primera prueba piloto, en el Arco Atlántico y Mediterráneo, realizada por el buque Oizmendi, en el puerto de Bilbao.

Por otra parte informaros que la Junta Directiva con la colaboración de algunos asociados, estamos inmersos en la organización y participación en los siguientes eventos.

Estamos trabajando en un proyecto de cuatro años de duración, en relación con la celebración del V Centenario de la primera vuelta al mundo realizada por Juan Sebastián Elkano. En relación con este evento indicaros que en todas las revistas que editemos durante los cuatro años de celebración de este gran evento, encontraréis un artículo dedicado a la época (Siglo XVI), empezamos en este número, como preparación del viaje, con el artículo de Telmo Samikola titulado "Hace 500 Años - Capitulaciones".

Asimismo, informaros que por acuerdo de la Junta Directiva, se ha decidido que nuestra **Asamblea General Anual**, se celebre el próximo día **10 de marzo**, espero que ya habréis recibido la correspondiente convocatoria, enviada a todos los Asociados.

Con el deseo de encontrarnos, el próximo día 10 de marzo con el mayor número posible de Asociados, disfrutando de nuestra sede, recibid de esta Junta Directiva y en especial de su Presidente

Un fuerte abrazo para todos

El Presidente
Capitán Fco. Javier Zarragoikoetxea

LA PINTURA EN LOS BUQUES

MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA MEDIANTE LA ELIMINACIÓN DE BIOCIDAS Y EL USO DE LOS "CARBON CREDITS"

Capt. RAÚL VILLA CARO

En el número de febrero de 2017 de esta revista informé sobre la discreción con la que acababa de entrar en vigor un nuevo convenio internacional, llamado Código IGF, que ya controla las emisiones contaminantes de los buques que queman LNG, así como otros combustibles de baja temperatura de ignición, para su propulsión. Y en relación con ese convenio, y también sin apenas ser conocidos, en los últimos años dentro de la industria marít ima, están jugando un papel muy importante los "créditos de carbono" (carbon credits), también denominados "bonos de carbono". Se trata de instrumentos financieros en los que cada crédito representa la eliminación de una tonelada de dióxido de carbono de la atmósfera, es decir, cada crédito supone que se evite la contaminación equivalente a una tonelada de anhídrido carbónico (CO^2). Este sistema representa un mecanismo internacional cuya finalidad persigue el promover el uso de tecnologías de reducción de emisiones, mediante la generación de ingresos provenientes de esa reducción de gases de efecto invernadero. Esta medida corresponde a uno de los tres mecanismos propuestos en el Protocolo de Kioto para la reducción de las emisiones causantes del calentamiento global o efecto invernadero (GEI o gases de efecto invernadero). Los "Carbon Credits" (CC) pueden ser comercializados en los mercados del carbono de una forma similar a las acciones y participaciones, por lo que poseen un importa nte valor. De alguna forma se podría considerar que estos "CC" de la industria marítima, se corresponden con los "carbon footprints" de la vida de a pie.

Como ya se ha comentado, estos créditos (CC) fueron creados para promover el uso de tecnologías enfocadas a la reducción de CO^2, a través de la generación de ingresos, mediante la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Este sistema ofrece incentivos económicos para que empresas privadas contribuyan a la mejora de la calidad ambiental y de esa forma se consiga regular la emisión generada por sus procesos productivos, considerando el derecho a emitir CO^2 como un bien canjeable y con un precio establecido en el mercado. La transacción de los bonos de carbono permite, por tanto, por un lado, la reducción de la generación de gases invernadero, beneficiando de esta forma a las empresas que no los emitan (o a las que reduzcan la emisión), y, por otro lado, penaliza a aquellas empresas que los emitan por encima del umbral permitido. Las reducciones de emisiones de GEI se miden en toneladas de CO^2 equivalente, y se traducen en Certificados de Emisiones Reducidas (CER). Un CER equivale a una tonelada de CO^2 que se deja de emitir a la atmósfera, y puede ser vendido en el mercado de carbono a diferentes países.

Créditos de Carbono en la pintura del negocio marítimo

La empresa holandesa "AkzoNobel" ha creado junto a "The Gold Standard Foundation" la primera metodología para la concesión de CC de la industria marítima. Esta metodología es singular debido a que es la única metodología de concesión de CC para buques. Además, de esta forma, se recompensa a los armadores y fletadores por invertir en tecnologías más sostenibles.

La fundación "The Gold Standard"

representa una institución en la que se han integrado y colaboran más de 80 ONG, cuyo objetivo no es otro que la lucha contra el cambio climático. En diez años ha auditado más de 1.000 proyectos de reducción de emisiones de CO y ha canalizado miles de millones de euros. En los proyectos de reducción de emisiones, la medición se lleva a cabo con precisión y su revisión corre a cargo de una organización independiente que debe comprobar que la reducción de las emisiones es superior a la media habitual. Durante el periodo de acreditación, se lleva a cabo un seguimiento periódico del proyecto.

La primera solicitud presentada mediante la metodología de los CC, desarrollada por "AkzoNabel", supuso la concesión da 128785 CC, procedentes de los 15 barcos que formaron parte de su programa. Destacar que los CC se conceden después de un riguroso proceso de validación y verificación, llevado a cabo por organizaciones reconocidas de la Unión Europea, y en este caso, finalmente cada buque presentó una reducción de emisiones, validada y verificada, de 4.000 toneladas de CO^2.

A los beneficios del control de la reducción del CO^2 se deben sumar las posibilidades de control, también de la reducción, de las emisiones de óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y hollín. Y adicionalmente esta nueva metodología aporta a la pintura de los buques, el valor añadido de la eliminación de los biocidas, que evita la liberación de productos químicos en la mar, utilizados habitualmente en la lucha contra el crecimiento de las incrustaciones marinas en los cascos de los buques.

Además, de cara a las empresas navieras, la generación de CC aporta una mejora de su imagen ecológica, genera liquidez gracias a la posible obtención de ingresos provenientes de la venta de CC y puede reducir los costes operacionales de sus flotas.

Los diez pasos del proceso de validación y verificación de los CC

1. Se cambia la pintura del barco.

2. El armador del buque proporciona los datos del ciclo completo entre las varadas anterior y posterior a la aplicación de la pintura.

3. Se analizan los datos y se presenta la solicitud a "The Gold Standard Foundation".

4. Un auditor independiente y "The Gold Standard" validan la solicitud presentada.

5. Registro del proyecto, lo que garantiza que los CC serán expedidos para el barco.

6. El armador proporciona información actualizada

después de la aplicación de la pintura.

7. Se calculan exactamente los CC a solicitar.

8. Un auditor independiente verifica la cantidad exacta de CC a conceder.

9. "Gold Standard" lleva a cabo una revisión del proceso.

10. Finalmente se emiten los CC.

El buque "SPES", un caso práctico:
El buque "Spes" es un "Ro-Ro" (PCC: "pure car carrier") de 16.802 TPM perteneciente a la empresa "Grimaldi Lines", que fue pintado dentro del proyecto ya citado, con pintura sin biocidas, en agosto de 2013. Posteriormente se reclamaron los CC correspondientes al periodo que abarcaba desde 2013 hasta junio de 2015, obteniéndose 4230 CC, que representaron una reducción de 4230 toneladas de CO^2 emitidas a la atmósfera en un periodo de 22 meses, lo que equivale a un ahorro verificado de combustible del doce por ciento.

"Balearia" también en el negocio de los CC:
La naviera Balearia ha entrado en el negocio de los CC mediante el buque "Martín i Soler", con el siguiente plan de trabajo:

1. Se aplicó la pintura de última generación en la varada.

2. Balearia presentó un informe sobre el ahorro de combustible que se ha producido presentando un histórico de consumos desde el año de la última varada (2011) hasta el año en el que se aplicó la silicona y pintura (2013/14).

3. Los datos se presentaron a GOLD STANDARD.

4. Un auditor independiente, verificó la información.

5. GOLD STANDARD validó y comunicó la concesión de los "carbon credits".

Como resultado, se espera un impacto económico que suponga un ahorro sustancial de los costes de combustible, y en lo referente al impacto ambiental una reducción de las emisiones de CO2 de un 12% aproximadamente.
Recordar que el ferry "Martín i Soler" fue galardonado en 2009 con el premio a la innovación por su diseño interior. Este buque recibió por parte de la publicación "ShipPax Information", el premio al ferry europeo con mejor diseño de los espacios interiores, distinción que le fue entregada en el marco del "Shipping Conference", que organiza esta empresa anualmente y que reúne a más de 300 navieras. ShipPax premió a Balearia al considerar que los interiores del ferry "Martín i Soler tenían una disposición muy atractiva, moderna y a la vez funcional. También destacaron la innovación y el excepcional diseño de diferentes espacios como la cubierta principal, los salones, las atractivas escalas de forma cilíndrica y las cafeterías de doble altura. Destacar que Balearia encargó a la empresa vizcaína Oliver Design" y al decorador valenciano Jorge Belloch que diseñaran, con una imagen vanguardista, los interiores del Martín i Soler. De esta forma, priman las líneas modernas y los acabados de calidad en todos los compartimentos. Por su lado, Ramón Pérez Carrió aportó una colección de pinturas que tienen como hilo conductor la vida y obras del compositor Martín i Soler, que da nombre al buque.
Este ferry posee una capacidad para 1.200 pasajeros, y en él Balearia invirtió 89 millones de euros, presentando un nuevo concepto de barco, con los mejores servicios y prestaciones para sus clientes, y, además, eficiente desde un punto de vista energético.