



Armas Trasmediterránea gestiona 4,5 millones de metros lineales de carga en 2024

La naviera ha presentado recientemente su plan de movilidad 2025

NORMATIVA

Preocupación en varios países de la UE por el impacto del ETS en el sector marítimo europeo / **6**

EUNAVFOR

El Consejo de la UE amplía las misiones ATALANTA, EUTM y EUCAP hasta 2027 / **9**

INSTITUCIONES

El chipriota Thomas Kazakos nombrado nuevo secretario general de ICS / **15**

TRIBUNA

Cuatro países europeos y seis asiáticos lideran el ránking de las potencias marítimas por país armador / **20**



Boletín informativo ANAVE n.º 674 enero 2025.

Foto portada: Varios buques de la flota de Naviera Armas Trasmediterránea en su terminal del puerto de Las Palmas / ARMAS.

03

EDITORIAL

¿Descarbonización o recaudación?

07

FISCALIDAD

La «cuota de solidaridad» no será bonificable para los buques inscritos en el REC.

08

NAVIERAS

UECC incorpora a su flota el *car carrier Blue Aspire* para fortalecer rutas clave en Europa.

10

PUERTOS

El tráfico portuario de mercancías suma 500,0 millones de toneladas hasta noviembre.

12

MERCADO

Los aranceles de la UE al coche eléctrico chino frenan la tendencia ascendente del mercado de *car carriers*.

14

MERCADO

Se desploman los encargos de graneleros de nueva construcción.

17

NAVIERAS

El *Margarita Salas* reduce en un 22% las emisiones de CO₂ entre Barcelona y Baleares.

20

TRIBUNA PROFESIONAL

Cuatro países europeos y seis asiáticos lideran el ranking de las principales potencias marítimas por país/armador.

26

ANAVE

27

AGENDA

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 109).

ANAVE, como editora del Boletín informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de éste, que corresponden exclusivamente a sus firmantes.

Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

Diseño y redacción: Rafael Cerezo.

Cuaderno profesional marítimo: Araiz Basurko.

Colaboran: Elena Seco, Álvaro Pedreira y Marina Ronda.

Edita: ANAVE.

Depósito legal: M-31023-2010.

¿Descarbonización o recaudación?

Termina el primer año de aplicación del régimen de comercio de derechos de emisión al transporte marítimo (ETS). De aquí a 2030, las empresas navieras españolas cuya autoridad responsable es España deberán adquirir derechos de emisión por un valor estimado de 1.000 millones de euros. Pero España recaudará también los derechos de emisión de otras 200 compañías no Europeas, por lo que los ingresos nacionales por la introducción del transporte marítimo en el ETS europeo es previsible que superen, con creces, los 5.000 millones de euros en el mismo periodo.

Una pequeña parte de estos ingresos irán a nutrir los Fondos de Innovación y Modernización, gestionados por la Comisión Europea. El primero de ellos está destinado a apoyar el desarrollo de tecnologías con bajas emisiones de carbono. La Comisión ya ha adelantado que dedicará 20 millones de derechos de emisión (unos 1.600 millones de euros) hasta 2030 a convocatorias específicas para apoyar la descarbonización del transporte marítimo. Por su parte, el Fondo de Modernización se destina íntegramente a proyectos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en los Estados de la UE con menores ingresos.

Sin embargo, el grueso de los ingresos procedentes del ETS europeo es gestionado por los Estados miembros, que deben destinarlos a proyectos relacionados con el clima y la energía y a los aspectos sociales de la transición. Si una buena parte de estos fondos no se destinan a la descarbonización del sector, estaremos hablando de una medida recaudatoria. Un impuesto disfrazado en la necesidad de salvaguardar el futuro de nuestro planeta, pero que en realidad no contribuye a preservarlo.

La Comisión Europea, el informe sobre la competitividad de la economía de la UE coordinado por Mario Draghi, o diversas ONGs consideran que el transporte marítimo, reconocido como un sector de difícil descarbonización, debe figurar entre las prioridades de los Estados miembros a la hora de definir las convocatorias.

El objetivo Europeo de liderar la transición energética del transporte marítimo solo tiene sentido si los fondos recaudados se reinvierten en la renovación de las flotas, en la implantación de medidas de eficiencia energética, en la producción de combustibles marinos menos intensivos en carbono o en la reducción del diferencial de precios entre las fuentes de energía más y menos sostenibles.

Las empresas navieras españolas han invertido ya más de 1.000 millones de euros en tecnologías de eficiencia energética o en buques aptos para el uso de combustibles alternativos

Las empresas navieras españolas han invertido ya más de 1.000 millones de euros en tecnologías de eficiencia energética o en buques aptos para el uso de combustibles alternativos, con una reducción estimada de las emisiones de GEI del 7%, es decir, unas 250.000 t anuales. Estos datos podrían crecer exponencialmente si, de la misma manera que están haciendo otros países europeos, España asumiera la transición energética del transporte marítimo como un reto compartido, en el que la colaboración público-privada resultará fundamental para acelerar el proceso y escalar la implantación de tecnologías innovadoras y el desarrollo de nuevos combustibles sostenibles.

Desde ANAVE no podemos más que esperar que España esté a la altura y que en 2025, el tan anunciado Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo vea por fin la luz.

Deseamos a todos nuestros lectores un feliz y próspero 2025.

NAVIERAS / SERVICIOS

Armas Trasmediterránea gestiona 4,5 millones de metros lineales de carga en 2024

La naviera ha presentado recientemente su plan de movilidad 2025

El Grupo Armas Trasmediterránea gestionó el transporte de más de 4,5 millones de metros lineales de carga en 2024 a través de las 26 conexiones que ofrece en territorio nacional e internacional. La naviera, que cuenta con una flota de 20 buques, trasladó más de 3,5 millones de pasajeros el pasado año.

El director comercial corporativo, Óscar Martínez, explica que la apuesta por el transporte de mercancías, a través de la adaptación de buques y vehículos, ha permitido a Armas Trasmediterránea

consolidar una amplia red de conexiones marítimo-terrestres, proporcionando un servicio integral que abarca «desde el origen hasta el destino final de las mercancías».

En esta misma línea, la naviera ha presentado recientemente su plan de movilidad 2025 que, entre otros aspectos que mejoran la conectividad de los territorios en los que opera, incluye la optimización de la operativa para continuar siendo un agente clave en el transporte de carga dentro y fuera del país. «Actualmente trabajamos todo tipo de mercancías, incluyendo

las peligrosas, y damos servicio a todo tipo de sectores como alimentación, distribución, textil, automoción y construcción entre otros», señala Martínez.

El grupo, a través de su empresa Trasmediterránea Logística, posee una amplia flota de tráiler frigoríficos multi temperatura, equipados con un sistema de trazabilidad GPS que permite al cliente conocer, en tiempo real, la ubicación geográfica de los vehículos y la temperatura a la que viajan. «Esto nos permite garantizar el mantenimiento de las cargas más delicadas, desde productos

hortofrutícolas hasta líquidos inflamables como combustibles o pesticidas», añade.

Con más de 100 años de experiencia en el sector, Armas Trasmediterránea conecta puntos estratégicos de comercio y distribución como Canarias, Cádiz, Algeciras, Almería, Ceuta, Melilla, Marruecos y Argelia.

La naviera ha fortalecido las rutas que enlazan a la ciudad de Melilla con Almería y Motril, que a partir de 2025 tendrá tres rotaciones semanales en cada ruta, tras la reciente adjudicación por parte

(PASA A PÁGINA 5)



El grupo, a través de su empresa Trasmediterránea Logística, posee una amplia flota de tráiler frigoríficos multi temperatura / ARMAS TRASMEDITERRÁNEA.

NAVIERAS / BUQUES

El fast ferry Levante Jet de DFDS vuelve a la ruta Ceuta-Algeciras

La naviera danesa DFDS anunció la vuelta de su fast ferry catamarán Levante Jet a la ruta que conecta el puerto de Algeciras con la Ciudad Autónoma de Ceuta, tras su parada técnica.

Durante el periodo que ha pasado en la grada del astillero de Gibraltar se han llevado a



cabo mejoras significativas en el casco del buque, optimizando el consumo de combustible. Asimismo, se ha procedido al pintado del casco con la identidad corporativa de DFDS.

La primera salida del Levante Jet tras su varada tuvo lugar el 5 de diciembre a las 7:15 horas desde Algeciras.

(VIENE DE PÁGINA 4)

del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de las dos líneas declaradas obligación de servicio público (OSP).

Conectividad en Canarias

El Grupo Armas Trasmediterránea, que conecta entre sí las ocho Islas Canarias, así como el archipiélago canario con la Península, ha reforzado la capacidad para el transporte de mercancías y garantiza el suministro continuo entre las dos capitales canarias.

«También hemos ampliado recientemente la ruta entre Cádiz y las Islas, incluyendo escalas en Arrecife (Lanzarote) y Puerto del Rosario (Fuerteventura). Además, el buque *Villa de Tzacorte*, el mayor de su clase en la marina mercante española, asegura el transporte de exportaciones clave de las islas, como el sector del plátano, hacia los principales mercados nacionales e internacionales», detalla Oscar Martínez.

Asimismo, Armas Trasmediterránea trabaja, en colaboración con el Gobierno de Canarias e instituciones insulares en la adecuación de sus servicios a las necesidades actuales de cada territorio en materia de eficiencia y sostenibilidad. «Desde enero tendremos operativo con *La Palma el fast ferry Volcán de Tirajana*, que conectará la capital de la isla con el sur de Tenerife. También daremos continuidad a la línea que une *Los Cristianos con Valverde*, en el Hierro y, sin duda, continuaremos trabajando para poder iniciar la operativa desde el puerto de *Agaete*, en *Gran Canaria*», indica Martínez.

En este sentido, la compañía ha iniciado los trámites para solicitar formalmente el comienzo de sus operaciones en el Puerto de Las Nieves (Agaete). Una posibilidad que supondrá una mejora del servicio tanto a nivel de carga como de pasaje para la compañía. Se trata de una oferta que se sumará a la que ya viene realizando entre las dos capitales, con más de 10 viajes al día durante los siete días de la semana.

Imagen aérea de puerto granadino de Motril / AP MOTRIL.



PUERTOS / SHORT SEA SHIPPING

El puerto de Motril refuerza su posición estratégica en el tráfico de carga con Tanger Med

Presentó sus inversiones en una jornada técnica organizada por SPC Spain

El puerto granadino de Motril quiere impulsar su competitividad con una serie de inversiones para reforzar su conectividad con el puerto de Tanger Med, uno de los principales nodos logísticos de Marruecos. Entre las mejoras previstas destacan la construcción de dos nuevos atraques ro-ro, la ampliación y unificación del punto de control fronterizo y la implantación de servicios de inspección avanzados, que estarán operativos en enero de 2025. Estas medidas buscan agilizar los tiempos de tránsito, optimizar recursos y ofrecer una solución sostenible y eficiente para el creciente tráfico marítimo entre ambos países.

El desarrollo de estas mejoras fue uno de los principales asuntos que se presentaron en la jornada técnica 'Oportunidades para el transporte marítimo entre Motril y

Tánger-Med', organizada por la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) y que tuvo lugar el pasado 29 de noviembre de 2024 en la sede de la Autoridad Portuaria de Motril.

La jornada contó con la participación del director de Operaciones de Importación y Exportación del puerto de Tánger-Med, Idriss Aarabi, quien destacó que el tráfico de carga rodada previsto para 2030 superará las 750.000 unidades anuales, lo que subraya la importancia de fortalecer esta conexión estratégica. La directora técnica de SPC Spain, Pilar Tejo, subrayó las ventajas del Transporte Marítimo de Corta Distancia frente al transporte terrestre. En la jornada intervinieron asimismo Jordi Selfa, del Centro de Estudios del Transporte en el Mediterráneo Occidental; la alcaldesa de Motril, Luisa

García Chamorro, quien inauguró el evento; y el subdelegado del Gobierno en Granada, José Antonio Montilla, encargado de la clausura.

Durante la jornada también se abordaron los desafíos y oportunidades del transporte marítimo en la conexión España-Marruecos, destacándose temas como la sostenibilidad, la competitividad y la eficiencia logística. El acto reunió a transportistas, navieras y operadores logísticos, reforzando la visión del puerto de Motril como un actor clave en el comercio internacional y la sostenibilidad del transporte.

Con estas iniciativas, el puerto de Motril busca posicionarse como un punto estratégico en la red de transporte marítimo entre España y Marruecos, ofreciendo soluciones sostenibles y competitivas para el comercio internacional.



NORMATIVA / EU ETS

Preocupación en varios países de la UE por el impacto del ETS en el sector marítimo europeo

La fuga de carbono y la pérdida de competitividad, principales efectos no deseados de la Directiva EU ETS

Diez Estados europeos, entre los que se encuentra España, han alzado la voz sobre las consecuencias negativas que la inclusión del transporte marítimo en el Sistema de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU ETS) puede tener en el sector marítimo y en la competitividad de los puertos europeos. Chipre, Grecia, España, Croacia, Italia, Malta, Lituania, Polonia, Portugal y Rumanía han manifestado sus inquietudes en diversas reuniones del Consejo de la UE (la más reciente se celebró el 5 de diciembre en Bruselas) señalando riesgos como el desvío del tráfico marítimo a la carretera y hacia puertos no europeos y el debilitamiento de las cadenas logísticas del continente.

Los Estados han advertido, en una nota enviada al Consejo, un «*alto riesgo*» de que el EU ETS provoque una fuga de carbono, desviando el tráfico de mercancías hacia puertos fuera del Espacio Económico Europeo (EEE). Ya se observan tendencias preocupantes:

- **Crecimiento de puertos vecinos no europeos:** Según un informe de la Autoridad Portuaria de Algeciras, en 2024 los puertos no europeos cercanos incrementaron su capacidad operativa un 3%, mientras que los puertos europeos perdieron un 2%.
- **Inversiones en infraestructura no europea:** Se han anunciado importantes desarrollos en terminales portuarias de transbordo

(por ejemplo la entrada de MSC en el nuevo puerto marroquí de *Nador West Med*) y ajustes en los itinerarios de las navieras para minimizar las distancias reportables bajo el esquema de emisiones.

Según los Estados firmantes, esto pone en peligro la competitividad de los puertos europeos, «*debilitando las cadenas logísticas y exponiendo a la región a mayores riesgos de actividades ilegales, como el contrabando y el transporte de mercancías prohibidas*».

El transvase a la carretera, otro foco de preocupación

Asimismo, los firmantes destacan el riesgo de un cambio modal hacia el transporte por carretera, que actualmente no

se enfrenta a las mismas exigencias del ETS. Esta transición podría aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero, socavando el objetivo de la política climática europea.

«*Es irónico que una medida diseñada para reducir emisiones pueda acabar generando más emisiones en otros sectores*», señalaron los países durante la reunión del Consejo del 18 de junio de 2024.

Medidas concretas para corregir el rumbo

En respuesta a estos desafíos, los diez países han solicitado medidas correctoras inmediatas para mitigar los efectos adversos del EU ETS en el transporte marítimo. Entre las propuestas destacan:

(PASA A PÁGINA 7)

(VIENE DE PÁGINA 6)

- **Revisión del sistema ETS con criterios predictivos:** Incorporar herramientas que analicen riesgos futuros, como la desviación de rutas o el aumento de tráfico en puertos no europeos.
- **Ampliación de la lista de puertos en riesgo:** Identificar y monitorizar puertos con alto potencial de atraer tráfico desviado.
- **Plan de contingencia:** Diseñar, antes de junio de 2025, un plan de acción para activar medidas inmediatas si las amenazas previstas se materializan. En particular, se propone: asignar al transporte marítimo un mayor porcentaje de los fondos recaudados del sector y ajustar el EU ETS para tener en cuenta el resultado de las negociaciones en la OMI durante 2025 y evitar la doble imposición a las navieras.
- **Fuga de carbono y pérdida de ingresos en la UE:** Evaluar el impacto en otros subsectores marítimos como el *offshore*, el de suministro de combustibles, el de cargas a granel, y también en las conexiones ro-ro y ro/pax para evitar el trasvase de mercancías hacia otros modos con más emisiones de GEI.

Aunque la Comisión ha reconocido algunos riesgos y anunció un estudio que analizaba las posibles fugas de carbono, los países critican que dicho estudio carece de proyecciones suficientes para anticiparse al impacto a largo plazo. En su declaración conjunta, han advertido que «actuar tarde significará un daño irreversible para los puertos europeos y sus cadenas logísticas».

Los Estados firmantes están dispuestos a colaborar en soluciones internacionales que preserven tanto los objetivos climáticos como la competitividad del sector, pero subrayan que la acción debe ser inmediata para evitar que los problemas se conviertan en una realidad inamovible.

REC / FISCALIDAD

La «cuota de solidaridad» no será bonificable para los buques inscritos en el REC

La Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social ha confirmado que a la nueva cotización adicional «de solidaridad» aplicable desde el próximo 1 de enero de 2025 no se le podrá aplicar la bonificación del 90% en la cuota empresarial a la seguridad social de los tripulantes de buques inscritos en el Registro Especial de Canarias (REC) que prevé la Ley 19/1994, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF).

Le Ley del REF prevé una bonificación del 90% en la cuota patronal y la extiende «a todos los conceptos incluidos en la cotización». ANAVE considera que existen dudas, en virtud del principio de legalidad, sobre que un criterio del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones pueda dejar sin efecto lo dispuesto en una norma de rango de Ley. Para ello sería necesario que una norma de igual o superior rango, posterior en el tiempo, lo modifique.

Además, de no aplicarse la bonificación, el impacto de



El comisionado del REF y ANAVE consideran que esta interpretación afectará de forma negativa a la competitividad del registro canario

esta nueva cotización adicional en la cuota empresarial a la seguridad social de un marino enrolado en un buque del REC sería, en porcentaje, significativamente mayor a la de cualquier trabajador en tierra (diez veces más), lo que supondría una merma adicional de la competitividad del pabellón nacional.

En términos parecidos se ha pronunciado el comisionado del Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias, José Ramón Barrera, quien expresó su preocupación por el alcance del nuevo gravamen, tanto en términos de competitividad empresarial como de respeto. Barrera ha advertido de que el Gobierno central «ha vuelto a olvidar las especificidades del fuero canario», y tiene la «esperanza en que este criterio pueda rectificarse y evitar que este cambio repentino acabe perjudicando al régimen especial de Canarias».

SASEMAR / NUEVOS BUQUES

España invertirá 80 millones en dos nuevos buques para Salvamento Marítimo

El Gobierno de España, a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ha autorizado la licitación de dos nuevos remolcadores destinados a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima por un valor de 80 millones de euros. Dichos buques estarán equipados con tecnología de última generación y medios necesarios para todo tipo de operaciones de salvamento y rescate de vidas humanas y embarcaciones.

Los nuevos remolcadores tendrán 60 m de eslora y 15

m de manga. Estarán equipados con un sistema de propulsión diésel-eléctrico de alta eficiencia, capaz de optimizar el consumo energético a bajas velocidades, ofreciendo una autonomía de 21 días y un alcance de 6.000 millas náuticas. Con una potencia de tiro a punto fijo de 100 toneladas, podrán llevar a cabo operaciones de remolque de emergencia en condiciones extremas.

Los nuevos buques podrán albergar una tripulación de 14 personas más 10 operarios en funciones especiales, e incluirán un sistema de gobierno y

navegación integrado. La zona de rescate contará con un rebaje en la cubierta principal para facilitar el acceso seguro desde el nivel del mar.

Esta inversión forma parte del plan de modernización de la flota de Salvamento Marítimo, que actualmente cuenta con 75 embarcaciones y 14 aeronaves dedicadas al rescate y lucha contra la contaminación. Según el Ministerio, estos nuevos buques consolidan el compromiso de España con la seguridad marítima y la protección del medioambiente.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

UECC incorpora a su flota el *car carrier Blue Aspire* para fortalecer rutas clave en Europa

La naviera también ha firmado un acuerdo estratégico con Titan Clean Fuels para el suministro de biometano licuado como combustible y reducir sus emisiones en un 30%

La naviera United European Car Carriers (UECC) ha incorporado a su flota de *car carriers* el *Blue Aspire*, un PCTC (*Pure Car and Truck Carrier*) de nueva construcción, equipado con un motor *dual-fuel* propulsado por gas natural licuado (GNL), para reforzar su red comercial entre el norte y el sur de Europa. El nuevo buque, construido en el astillero chino CIMC Raffles Offshore Engineering, comenzó a operar a mediados de diciembre, aumentando la capacidad de la compañía en una de sus rutas más transitadas.

Con 200 metros de eslora, el *Blue Aspire* tiene capacidad para casi 7.000 vehículos distribuidos en doce cubiertas de carga, incluidas cuatro elevables aptas para cargas pesadas. Además contará con una rampa de popa con una capacidad de carga de hasta 250 toneladas. Este buque formará parte de un servicio que conecta los puertos turcos de Yenikoy y Autoport con Cuxhaven, en Alemania, y Zeebrugge, en Bélgica, con una frecuencia de salida cada 4,5 días.

Según Per Christian Mørk, director de Operaciones de UECC, «la incorporación del *Blue Aspire* aumentará significativamente nuestra capacidad y frecuencia de servicio, mejorando la eficiencia de nuestras operaciones en esta importante ruta comercial». Este nuevo buque se suma a los cinco que ya operan en la red Norte-Sur de la empresa, elevando el total a seis y ampliando la cobertura a 10 puertos estratégicos.

El *Blue Aspire* también forma parte de la estrategia de crecimiento de UECC, que



El *Blue Aspire* durante se botadura en las instalaciones del astillero chino CIMC Raffles Offshore Engineering / UECC.



Una gabarra de Titan Fuels suministra combustible a un buque de UECC / TITAN FUELS.

incluye una flota de 15 *car carriers* equipados con tecnología avanzada, cinco de ellos con sistemas de propulsión *dual-fuel* de GNL.

Acuerdo con Titan Clean Fuels

Por otro lado, la naviera ha cerrado un importante acuerdo con Titan Clean Fuels para el suministro de biometano licuado (*Liquid bio-methane, LBM*) como combustible para sus buques, que le permitirá reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en más de 75.000

toneladas durante 2025, lo que supone aproximadamente un tercio de las emisiones directas de sus operaciones marítimas.

El acuerdo garantiza un suministro mínimo de 12.000 toneladas de biometano, certificado por ISCC-EU (*International Sustainability & Carbon Certification*) en el puerto de Zeebrugge, para los cinco buques de combustible dual de UECC. Este paso refuerza la colaboración entre ambas empresas, iniciada a principios de este año con la

iniciativa de sostenibilidad *Sail for Change*, a la que ya se han sumado marcas como Toyota y Ford.

Para el responsable de Energía y Sostenibilidad de UECC, Daniel Gent, «el biometano combina viabilidad técnica y comercial con un claro beneficio ambiental. Es la herramienta perfecta para reducir emisiones rápidamente mientras navegamos hacia objetivos regulatorios más exigentes».

Gent señala que la empresa aspira a alcanzar un 20% de uso de bioGNL, así como un 17% de biocombustibles y un 20% de GNL en toda su flota actual de 15 buques para 2030, cuando espera que el uso de combustibles alternativos alcance el 55%. Además, la compañía está evaluando el uso de e-metano producido con electricidad renovable, una opción que se integrará en sus operaciones a partir de 2025, como parte de un plan más amplio para reducir su dependencia de combustibles fósiles y su total eliminación para 2040.

El Consejo de la UE amplía las misiones ATALANTA, EUTM y EUCAP hasta 2027

La operación contará con un nuevo mandato para seguir combatiendo la piratería y el contrabando

El Consejo de la Unión Europea decidió el 16 de diciembre prolongar el mandato de la Operación EUNAVFOR ATALANTA y de la misión de entrenamiento militar en Somalia (EUTM Somalia) hasta el 28 de febrero de 2027. Esta decisión se suma a la tomada el 5 de diciembre, que extendió el mandato de la misión civil de desarrollo de capacidades (EUCAP Somalia) hasta la misma fecha. Estas medidas pretenden «fortalecer la respuesta de la UE en un contexto de seguridad en evolución y consolidar su papel como garante de la seguridad marítima», tras una revisión estratégica integral de la política común de seguridad y defensa (PCSD) en Somalia y el Cuerno de África.

Desde su lanzamiento en diciembre de 2008, la Operación ATALANTA ha sido un pilar fundamental en la lucha contra la piratería y la protección de rutas marítimas críticas frente a las costas de Somalia. Hasta la fecha, ATALANTA ha contribuido significativamente a la reducción

de actos de piratería en la región: el número de incidentes reportados ha pasado de 176 en 2011 a cero desde 2019. Además, la operación ha escoltado más de 430 buques, integrados en el Programa Mundial de Alimentos y otras misiones de ayuda humanitaria, permitiendo la entrega segura de suministros esenciales a Somalia.

El Consejo también ha actualizado el mandato de ATALANTA para reforzar la seguridad marítima en el golfo de Adén, el océano Índico occidental y ciertas áreas del mar Rojo. Además, se buscará «apoyar la construcción de una arquitectura regional más amplia de seguridad marítima». Con este nuevo mandato, la operación continuará combatiendo la piratería y reduciendo el contrabando de drogas, armas y carbón. También se potenciarán las sinergias con la Operación ASPIDES, que actualmente protege el transporte marítimo en el mar Rojo. Paralelamente, el Centro de Seguridad Marítima (*Maritime Security Center, MSC*) del

430

Número de buques integrados en el Programa Mundial de Alimentos y otras misiones de ayuda humanitaria, escoltados por la Operación ATALANTA, desde su puesta en marcha en 2008.

Cuerno de África, que presta apoyo tanto a ATALANTA como a ASPIDES, será renombrado como MSC Océano Índico y su rol será ampliado.

En varias ocasiones, la Operación ATALANTA ha estado bajo mando español, destacando el compromiso de España con la seguridad marítima internacional. En total, España ha asumido el mando en siete periodos distintos, siendo el más reciente de marzo a diciembre de 2023, con el contralmirante Juan J. Nieto Fernández al frente. España también ha sido uno de los principales contribuyentes

en términos de efectivos y medios, con la participación continua de unidades como el buque de aprovisionamiento Cantabria y diversas fragatas de la Armada.

En Somalia, la acción de la PCSD de la UE se ha ampliado para respaldar el desarrollo de las Fuerzas de Seguridad y las instituciones somalíes con el objetivo de que éstas asuman la responsabilidad de su propia seguridad, conforme a la 'Hoja de Ruta Conjunta UE-Somalia'. Con los mandatos renovados, EUCAP Somalia y EUTM Somalia «continuarán apoyando la construcción de instituciones de seguridad somalíes capaces, sostenibles y responsables mediante asesoramiento estratégico, tutorías y formación». Esto irá acompañado de apoyo en equipamiento financiado por el Mecanismo Europeo para la Paz. Para fortalecer el enfoque regional, las misiones y la operación también respaldarán los esfuerzos de desarrollo de capacidades de las fuerzas de seguridad marítima regionales, especialmente las de Yibuti.

La fragata Canarias de la Armada española escolta un buque granelero en aguas de Somalia / EUNAVFOR.



PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

El tráfico portuario de mercancías suma 500,0 millones de toneladas hasta noviembre

Los puertos españoles movieron casi 500 millones de toneladas de mercancías (Mt) hasta noviembre, lo que supone un 2,9% más en comparación con el mismo periodo de 2023.

Por tipos de mercancías, se movieron 164,5 Mt (+2,6%) de graneles líquidos, impulsados principalmente por el crecimiento de los productos químicos, que pasan de 8,2 Mt a 19,3 Mt, así como del crudo (+4,6%), el gasoil

(+7,9%) y la gasolina (+30,2%); que consiguen compensar las caídas del fueloil (-34,9%), el gas natural (-27,6%) y los biocombustibles (-32,2%). También crece el tráfico de mercancía general: hasta 178,4 Mt (+8,7%) la mercancía en contenedores y hasta 79,1 Mt (+1,7%) la carga general convencional. Destaca, nuevamente, el incremento de productos químicos (+19,2%). Por su parte, el descenso de los graneles sólidos hasta

78,0 Mt (-6,7%) se ha visto propiciado fundamentalmente por la caída del 43,2% del carbón y de coque de petróleo y del 12,9% de los cereales y sus harinas.

Entre enero y noviembre el número de pasajeros totalizó 38,1 Mpax (+3,6%). Suben un 2,7% los pasajeros de línea regular (26,2 Mpax) y un 5,6% los de crucero (11,9 Mpax). La carga ro-ro se mantuvo en niveles similares con 67,1 Mt (+0,8% respecto a 2023).

Las importaciones sumaron 179,7 Mt (+0,4%). Subieron los graneles sólidos (+1,0% con 50,1 Mt) y la carga general (+5,4% con 36,4 Mt), y descendieron los graneles líquidos (-1,7% con 93,1 Mt). Las exportaciones alcanzaron 82,4 Mt (+5,0%) y todas las partidas presentaron aumentos: los graneles líquidos un +8,4% (23,0 Mt) y los graneles sólidos y la mercancía general un 3,7% (hasta 20,1 Mt y 39,4 Mt, respectivamente).

			ACUMULADO HASTA NOVIEMBRE			VAR. %	VAR. %
			2022	2023	2024	2023-2024	2022-2024
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	165.496.692	160.382.496	164.531.485	2,6%	-0,6%
		Sólidos	85.711.286	83.564.292	77.973.454	-6,7%	-9,0%
	Mercancía general	Convencional	76.602.735	77.710.228	79.048.455	1,7%	3,2%
		En contenedores	173.343.468	164.067.353	178.423.104	8,7%	2,9%
		Total	249.946.203	241.777.581	257.471.559	6,5%	3,0%
Total		501.154.181	485.724.369	499.976.498	2,9%	-0,2%	
Otras mercancías	Total	14.349.084	13.926.062	14.113.813	1,3%	-1,6%	
TRÁFICO PORTUARIO			515.503.265	499.650.431	514.090.311	2,9%	-0,3%

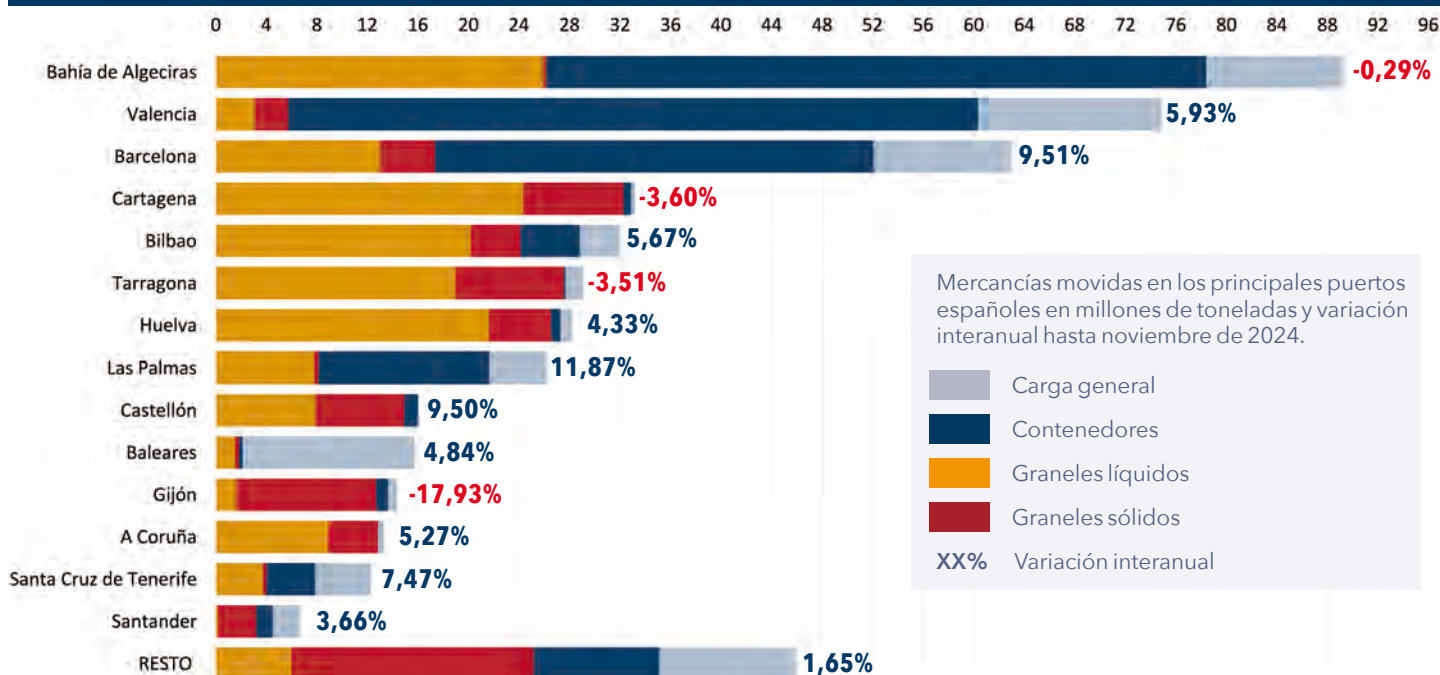
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS HASTA NOVIEMBRE Y VARIACIÓN INTERANUAL



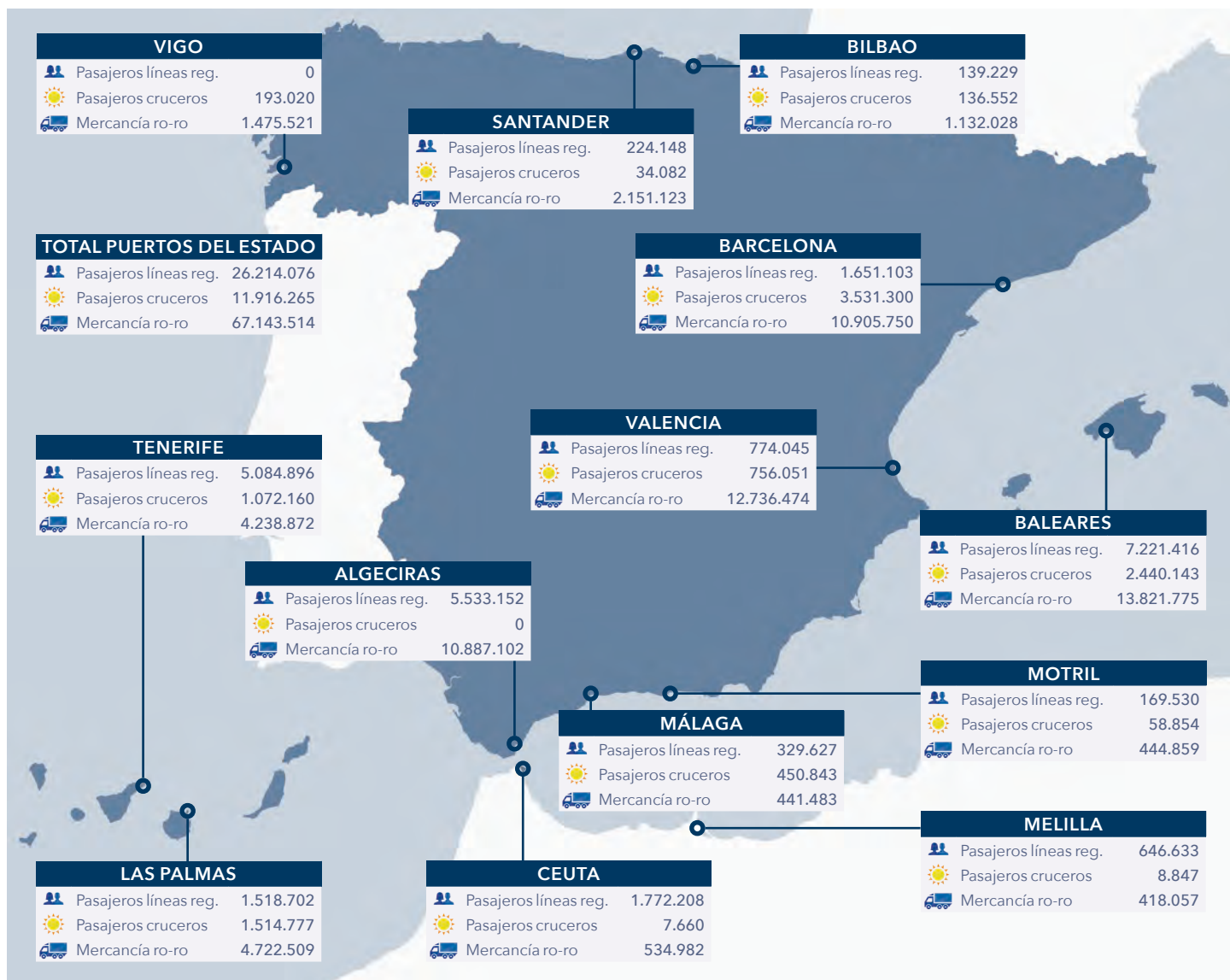
Gr. sólidos Gr. líquidos Carga general



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS HASTA NOVIEMBRE



MOVIMIENTOS DE MERCANCÍAS RO-RO Y PASAJEROS. DATOS ACUMULADOS HASTA NOVIEMBRE



Los aranceles de la UE al coche eléctrico chino frenan la tendencia ascendente del mercado de *car carriers*

Una cartera de pedidos equivalente al 39% de la flota existente añadirá un significativo 11% a la oferta de transporte, lo que afectará profundamente al mercado en 2025

Los aranceles de hasta un 45,3% aprobados por la Unión Europea a la importación de vehículos eléctricos fabricados en China, han provocado un cambio de tendencia en el mercado de fletes de *car carriers*. Según el analista VesselsValue, «han afectado a la confianza del mercado y creado importantes obstáculos a los operadores». Dichos aranceles entraron en vigor en noviembre, tras una investigación sobre subsidios estatales chinos a fabricantes de automóviles, y estarán vigentes al menos durante los próximos cinco años.

Según VesselsValue, el precio de las acciones de

Wallenius Wilhelmsen, un importante operador del sector de los *car carriers*, sufrió una caída de casi un 20% a finales de octubre, tras la publicación de sus resultados financieros del tercer trimestre, aunque logró recuperarse parcialmente. Esto ocurrió después de que analistas destacaran previsiones más débiles para las ventas globales de automóviles. A pesar de ello, las proyecciones actualizadas de la empresa apuntan a otro año sólido en 2025, con un crecimiento del EBITDA estimado entre un 7% y un 12%.

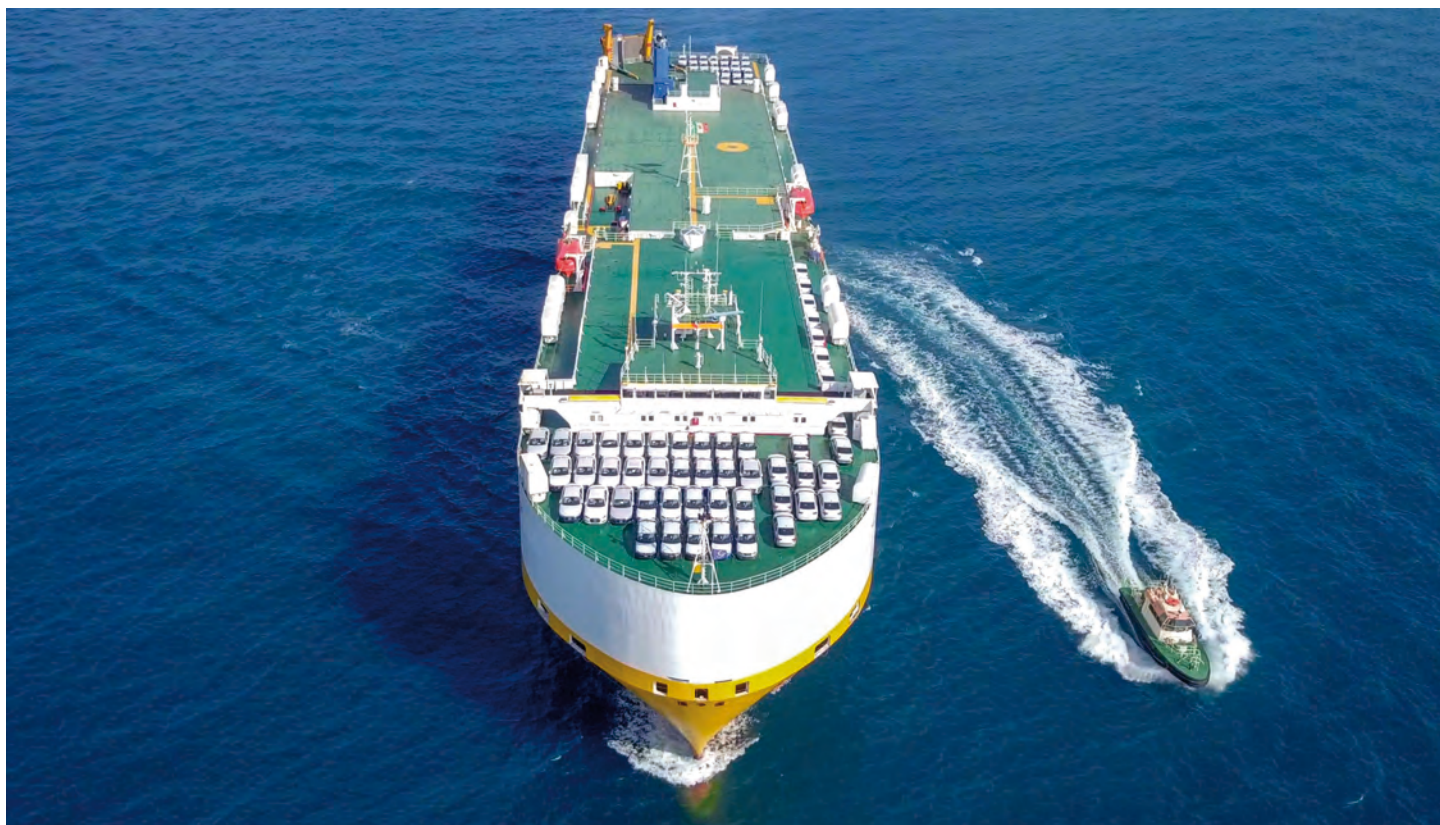
A pesar del cambio de tendencia, hay indicios de que la demanda de transporte

de vehículos desde China seguirá siendo suficiente para evitar un colapso de los fletes a corto y medio plazo. De hecho, VesselsValue ha identificado cerca de un millón de 'automóviles en contenedores' procedentes de China, que probablemente volverán al modelo ro-ro en 2025-2026, generando un impulso inesperado a la demanda.

Sin embargo, los fletes de transporte de vehículos ligeros de China a Europa han comenzado a debilitarse. Esto se debe a un crecimiento más lento de las exportaciones chinas y al aumento en las entregas de *car carriers* de nueva

La demanda de transporte de vehículos desde China seguirá siendo suficiente para evitar un colapso de los fletes a corto y medio plazo

(PASAA PÁGINA 13)



(VIENE DE PÁGINA 12)

construcción. Entre ellos, el *Hoegh Aurora*, un PCTC (*Pure Car and Truck Carrier*) con capacidad para 9.100 CEU (*Car Equivalent Units*), entregado en agosto por China Merchant Heavy Industries a Höegh Autoliners, así como una flota de otros 30 PCTC encargados por COSCO y que está previsto que empiecen a operar antes de 2026.

China necesita a Europa más que a Estados Unidos

China domina el mercado automotriz global, con ventas anuales de aproximadamente 26 millones de unidades, lo que representa casi uno de cada tres automóviles vendidos a nivel mundial. Esto subraya el enorme potencial de China para continuar exportando.

Sin embargo, desde *VesselsValue* estiman que el aumento de aranceles impuesto por la UE a los vehículos eléctricos podría reducir la demanda de vehículos chinos a nivel global en aproximadamente un 10%. Esto equivale a una disminución del 2% en la demanda mundial, difícil de compensar en otros mercados. Además, la UE necesitará cooperar con China para encontrar soluciones inmediatas, si aspira a reducir un 55% las emisiones de CO₂ para 2030 y alcanzar la neutralidad en carbono para 2035.

El sector de los *car carriers* se enfrenta a un periodo lleno de incertidumbres. Una cartera de pedidos equivalente al 39% de la flota existente añadirá un significativo 11% a la oferta de transporte, lo que afectará profundamente al mercado en 2025. Además, una resolución anticipada de la crisis del mar Rojo podría aumentar dicha oferta en un 6% adicional, un 17% en total, al reestablecerse las rutas a través del canal de Suez. Aunque este escenario es poco probable, podría desequilibrar el mercado hacia un exceso de oferta, presionando a la baja los fletes y el valor de los activos, y desencadenando una nueva ola de desguaces.



El mercado de buques quimiqueros muestra signos de madurez, con cargas más grandes y una mayor estandarización, similares a las del mercado de productos derivados del petróleo / MARFLET.

MERCADO / QUIMIQUEROS

Baltic Exchange presenta dos nuevos índices ante el auge del mercado de quimiqueros

La flota de quimiqueros se ha duplicado en los últimos 15 años

El Baltic Exchange ha lanzado dos nuevos índices para los productos químicos y aceites vegetales ante la creciente demanda de herramientas de referencia en el mercado de los quimiqueros, impulsada por el aumento del comercio marítimo, que han transformado un sector de nicho en «convencional».

Según unas declaraciones de Mark Roberts, director de operaciones de SPI Marine y experto en el sector, a pesar de estos avances, los altos tipos de interés y la desaceleración económica global han moderado el crecimiento reciente. Roberts calificó el sector como «fascinante» y señaló su evolución significativa en los últimos 15 años.

Por el lado de la oferta, la flota de quimiqueros se ha duplicado en ese periodo de 15 años, aunque el crecimiento se ha desacelerado recientemente. No obstante, la cartera de pedidos está en aumento,

con un crecimiento previsto de la flota de un 2,7% para este año, un 3,3% para 2025 y un 4,6% para 2026. Mientras, el mercado muestra signos de madurez con cargas más grandes y una mayor estandarización, similares a las del mercado de productos derivados del petróleo.

En el corto plazo, Oriente Medio se posiciona como epicentro del comercio marítimo de productos químicos, gracias a la expansión de sus capacidades petroquímicas. Además, los buques operan con relativa estabilidad en velocidad y rutas, debido a la complejidad de los múltiples puntos de carga y descarga. Sin embargo, las regulaciones ambientales, como las impulsadas por la OMI, podrían reducir la velocidad operativa, disminuyendo la capacidad efectiva de transporte. Por ejemplo, una reducción de un nudo de la velocidad podría dar lugar a una reducción de la oferta del 10%. A esto se suma

el envejecimiento de la flota, que podría acelerar los desguaces si las condiciones del mercado se debilitan.

En términos de oferta y demanda, el sector enfrenta incertidumbres. Aunque la demanda podría crecer al ritmo del PIB global (entre el 3% y el 4% anual), la oferta depende de la evolución de la cartera de pedidos y de las decisiones de desguace de los buques más antiguos.

En este contexto, el lanzamiento de índices de referencia como los del Baltic Exchange es fundamental para mejorar la eficiencia y la transparencia en el mercado de quimiqueros. «Hace 15 años, este sector era poco conocido», explicó Roberts. «Hoy, los índices desempeñan un papel crucial en la toma de decisiones». Estos indicadores permiten a los actores del mercado evaluar mejor sus estrategias en un entorno cada vez más competitivo y regulado.



MERCADO / CONSTRUCCIÓN NAVAL

Se desploman los encargos de graneleros de nueva construcción

Caen un 70% respecto al promedio anual por los bajos fletes en el sector, la incertidumbre del mercado y los elevados precios de los nuevos buques

Durante los últimos tres meses, los encargos de nuevas construcciones en el sector de los graneleros han disminuido un 70% respecto al promedio anual, según datos de un reciente informe de BIMCO. Este descenso se debe a la caída de los fletes en el sector, las perspectivas inciertas del mercado y los elevados precios de los nuevos buques. Se espera que la contratación en 2024 quede por debajo de los niveles registrados en 2023.

El mercado de graneleros se mantuvo fuerte durante la mayor parte de los tres primeros trimestres de 2024, impulsado por una demanda robusta. Sin embargo, en los

últimos meses, la débil demanda de importaciones de China, unida a la recuperación de los tránsitos a través del canal de Panamá, ha impactado negativamente en los fletes. En octubre, el Baltic Dry Index (BDI) cayó un 15% respecto a la media del mes anterior, y tras una nueva caída en noviembre, cerró el mes con un descenso del 16% respecto al mismo mes del año pasado.

Los armadores siguen enfrentándose a una significativa incertidumbre, tanto de mercado como regulatoria. Se prevé que el crecimiento de la demanda de carga seca podría desacelerarse en los próximos años debido a una reducción de la demanda de

Pese a la ralentización, la cartera de pedidos de graneleros sigue representando el 10,4% de la flota

carbón y al aumento de la producción de acero reciclado, lo que afectaría al comercio marítimo de mineral de hierro. Asimismo, persiste una gran incertidumbre respecto a qué combustible alternativo deberían usar los nuevos buques y su disponibilidad en los distintos puertos y regiones.

Desde agosto de 2024, los precios de los buques de segunda mano de cinco años han caído un 7% debido a las condiciones más débiles del mercado, mientras que los precios de las nuevas construcciones se han mantenido estables. Al ser comparativamente más baratos, los buques de segunda mano resultan más atractivos, aunque los precios de los activos siguen siendo elevados: un granelero de segunda mano con cinco años se vende, en promedio, al 90% del precio de un nuevo buque.

Según BIMCO, los precios de las nuevas construcciones permanecen elevados debido al gran volumen en cartera de buques petroleros, portacontenedores y metaneros, —todos ellos sectores con más buques encargados que en 2023—, compitiendo por los limitados espacios disponibles en los astilleros. Esto agrava la incertidumbre para la contratación de nuevas construcciones en el mercado de graneleros, ya que los buques de mayor porte cuyo contrato se cierre a finales de 2024 no podrían ser entregados hasta 2028.

Pese a los tiempos de entrega más largos para los buques de mayor porte, los *capsize* han sido el único segmento que ha registrado un aumento en las contrataciones durante 2024, creciendo un 42% en términos de toneladas de peso muerto respecto a 2023. Por su parte, las contrataciones de *panamax* y *supramax* disminuyeron, aunque siguen siendo los segmentos más contratados en términos de capacidad y número de buques.

Pese a la ralentización, la cartera de pedidos de graneleros sigue representando el 10,4% de la flota, suficiente para garantizar la renovación en un mercado estable. Además, en los próximos años, la contratación inevitablemente repuntará, ya que el sector se enfrenta a normativas climáticas cada vez más estrictas, lo que podría incentivar el reciclaje de los buques más antiguos.

Los recortes en la producción de crudo de la OPEC+ no afectarán al mercado de petroleros

Los países pertenecientes al cártel petrolero OPEC+ anunciaron el 5 de diciembre su decisión de prolongar los recortes en su producción de crudo durante tres meses más. Según publica el bróker Gibson, los recortes de 2,2 millones de barriles diarios (Mbd), introducidos en noviembre de 2023, se mantendrán al menos hasta abril de 2025. A partir de ahí, la producción se incrementará gradualmente hasta septiembre de 2026.

Esta decisión se une a los recortes de 1,65 Mbd introducidos en abril de 2023, que seguirán en vigor hasta finales de 2026 y la reducción de 3,7 Mbd establecida en octubre de 2022, que probablemente continuará de forma indefinida. Dentro de la OPEP, los Emiratos Árabes Unidos han negociado una cuota mayor, con un aumento de 300.000 barriles diarios en su producción que se introducirá gradualmente a lo largo de



18 meses, a partir de abril del año que viene.

Según el informe de Gibson, «el aumento en 2025 de la producción de crudo de países no pertenecientes al cártel petrolífero sugiere que las perspectivas de la OPEC+ no mejorarán mucho. Sin embargo, los acontecimientos geopolíticos

podrían cambiar rápidamente el panorama». La previsión de sanciones más estrictas contra Irán —miembro fundador de la OPEP—, que puedan provocar un descenso significativo de su producción, podría abrir una ventana para que el resto del cártel aumente la suya; de igual manera que si se adopta

una postura más dura frente a las exportaciones de petróleo de Rusia.

Para Gibson, los recortes de la OPEP+ no deberían afectar al mercado de los buques petroleros en el corto plazo. El crecimiento de la demanda de transporte de crudo en 2025 vendrá impulsado por el aumento de la producción en la cuenca atlántica, que normalmente genera una mayor distancia de navegación que desde oriente medio, lo que provocará un aumento en toneladas-milla. Por otro lado, cualquier aumento en la producción de crudo ruso beneficiaría principalmente a la denominada 'flota fantasma' y no al mercado tradicional de petroleros. Aunque existe el riesgo de que la OPEP+ opte por aumentar su producción de forma indiscriminada para obtener una mayor cuota de mercado, el cártel ha demostrado una notable cohesión en sus decisiones recientes.

INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

El chipriota Thomas Kazakos nombrado nuevo secretario general de ICS

La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha nombrado a Thomas Kazakos próximo secretario general. Kazakos ocupa desde 1995 el cargo de secretario general de la Cámara Naviera de Chipre y, a partir de junio del año que viene, sustituirá a Guy Platten, que ha estado al timón de ICS desde hace casi siete años.

Kazakos comenzó su carrera en la Federación de Empresarios e Industriales de Chipre antes de incorporarse a la Cámara Naviera de este país. Ha representado a Chipre en el consejo de ICS y en la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), además de ser miembro del

Sustituirá a Guy Platten, que dejará el cargo en junio de 2025, después de casi siete años al timón de la Cámara

consejo administrativo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Según Thomas Kazakos, «los próximos años van a producirse cambios significativos para nuestro sector y nuestros miembros, y es vital que

contemos con una organización fuerte y resistente que represente hábilmente sus puntos de vista». Para el próximo secretario general de la Cámara Naviera Internacional, la agenda de descarbonización de la OMI será una prioridad. «ICS está trabajando estrechamente con la OMI, los gobiernos y otras partes interesadas para desarrollar un sistema creíble que apoye la transición. Pero hay mucho más por hacer y estoy encantado de tener esta oportunidad de liderar el equipo de ICS y de trabajar con nuestros miembros a medida que abordamos los muchos desafíos a los que se enfrenta nuestro sector», declaró Kazakos.



Para el presidente de ICS, Emanuele Grimaldi, «la próxima década va a ser crucial para el transporte marítimo y era importante contar con la persona adecuada para dirigir ICS. Thomas aporta una gran y es el candidato ideal para continuar el gran trabajo que Guy ha llevado a cabo en los últimos años».



DESCARBONIZACIÓN / INFORMES

DNV presenta en Madrid su informe 'Energy Transition Outlook 2050' para España

La competitividad del hidrógeno producido en España posicionará a nuestro país como un líder en la exportación de combustibles limpios hacia Europa a partir de 2040

El 3 de diciembre DNV presentó en Madrid su informe 'Energy Transition Outlook 2050 Spain 2024', que ofrece una visión detallada sobre el camino hacia la descarbonización de la economía española en las próximas décadas. Aunque el informe analiza diferentes sectores, el transporte marítimo ocupa un lugar destacado debido a los retos y oportunidades que presenta para alinearse con los objetivos climáticos nacionales e internacionales.

Según el informe, el transporte marítimo deberá reducir significativamente sus emisiones de CO₂, pasando

de los actuales 120 millones de toneladas (Mt) a solo 24 Mt en 2050. Para lograrlo, el sector adoptará combustibles alternativos derivados del hidrógeno, como el amoníaco y los llamados combustibles sintéticos (e-fuels), que reemplazarán paulatinamente a los combustibles fósiles tradicionales. Este cambio será posible gracias al desarrollo de una infraestructura de producción de energía renovable robusta que impulse la producción de hidrógeno verde, alimentada por una capacidad instalada proyectada para 2050 de 120 GW de energía eólica y 230 GW de energía solar fotovoltaica.

El hidrógeno y sus derivados, esenciales para el transporte marítimo y otros sectores como la aviación, tendrán un impacto significativo en la transición energética. Según DNV, a partir de la década de 2030 el hidrógeno electrolítico será un pilar energético en España, con una producción estimada de 2,6 Mt anuales para 2050. Aunque gran parte de esta producción se destinará a la exportación y a usos industriales, también desempeñará un

papel clave en la descarbonización del transporte marítimo.

La competitividad del hidrógeno producido en España, impulsada por el bajo coste de la electricidad renovable, posicionará a nuestro país como un líder en la exportación de combustibles limpios hacia Europa a partir de 2040. Este desarrollo estará respaldado por inversiones en infraestructuras clave que asegurarán la producción, almacenamiento y distribución eficiente de estos combustibles alternativos. Asimismo, los puertos españoles desempeñarán un papel fundamental en este proceso. Su electrificación no solo reducirá la dependencia de combustibles fósiles, sino que también mejorará la eficiencia energética y reducirá las emisiones locales, contribuyendo a una mayor sostenibilidad en las operaciones portuarias.

A pesar de que el transporte marítimo internacional no está completamente cubierto por los objetivos de reducción de emisiones del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), el informe enfatiza la importancia de este sector en

la estrategia global de descarbonización. Las normativas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y las políticas europeas serán determinantes para fomentar la adopción de combustibles alternativos en la navegación internacional, alineando al sector con los estándares climáticos globales.

El informe subraya que la posición estratégica de España como puerta de entrada al sur de Europa y su sólida infraestructura portuaria convertirán al país en un *hub* logístico y energético clave. Este rol no solo facilitará el intercambio de combustibles limpios y derivados del hidrógeno entre continentes, sino que también fortalecerá la capacidad de España para liderar la transición energética del transporte marítimo en Europa y más allá.

El 'Energy Transition Outlook 2050 Spain 2024' traza un camino claro para la descarbonización del transporte marítimo en España, combinando energías renovables, hidrógeno verde y una visión estratégica que posicionará al sector como referente en sostenibilidad y eficiencia.



El *Margarita Salas* reduce en un 22% las emisiones de CO₂ entre Barcelona y Baleares

Baleària alcanzó en 2024 un récord de suministro de GNL en el puerto de Barcelona, con 325.000 MWh

Baleària ha reducido en un 22% sus emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en la ruta que conecta Barcelona con Alcudia y Ciudadela gracias al *Margarita Salas*, su nuevo fast ferry catamarán propulsado por motores duales a gas natural licuado (GNL). Según la naviera el nuevo buque «supone un avance significativo en sostenibilidad dentro del transporte marítimo y refleja el compromiso de Baleària con la descarbonización y la innovación tecnológica».

En una presentación en el puerto de la Ciudad Condal, el presidente de Baleària, Adolfo Utor, se mostró muy satisfecho con los resultados de esta primera conexión de alta velocidad propulsada por GNL. Utor subrayó que el *Margarita Salas* «supone un salto cualitativo y cuantitativo, en capacidad, confort y eficiencia energética».

El buque, que comenzó a operar en julio de este año, evitará la emisión de 13.000 toneladas de CO₂ anuales,



gracias al uso de gas natural como combustible principal.

Baleària inició su estrategia para el uso de GNL como combustible en 2017 en el puerto de Barcelona con un proyecto piloto. Entre 2019 y 2024, la empresa ha incorporado progresivamente once unidades, entre buques de

nueva construcción y remotorizados que emplean esta tecnología. En 2024, alcanzó un récord de suministro de GNL en el puerto de Barcelona, con un volumen de 325.000 MWh, triplicando el registro del año anterior y representando el 80% de las operaciones de suministro de dicho combustible

en el puerto catalán. En 2024, Baleària transportó más de 500.000 pasajeros desde Barcelona, un 12% más que el año anterior. Con sus cuatro salidas diarias que conectan la Ciudad Condal con Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, es responsable de más de la mitad del tráfico de pasajeros y carga entre ambas regiones.

El *Margarita Salas*, con capacidad para 1.200 pasajeros y 425 vehículos, es el buque mejor valorado por los usuarios

en las rutas hacia Baleares, obteniendo una puntuación media de satisfacción de 8,8. Este fast ferry está equipado con sistemas avanzados para reducir vibraciones, ruidos y movimientos durante la navegación, lo que mejora significativamente la experiencia de los pasajeros, y puede alcanzar una velocidad de servicio de 35 nudos. El buque supuso una inversión de 126 millones de euros, financiada en parte por los fondos *Next Generation* de la Unión Europea, dentro del Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia.

INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

Adolfo Utor, nombrado presidente de la nueva Comisión de buques operados por fuentes de energía alternativas de ANAVE

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, ha sido elegido presidente de la nueva Comisión de buques operados por fuentes de energía alternativas, de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Dicha comisión, de reciente creación, agrupa a las empresas miembros de ANAVE que tengan buques propulsados o equipados con algún tipo de energía



alternativa con un mejor desempeño ambiental.

La nueva comisión se une a las ya existentes relativas a las líneas regulares de carga, líneas regulares de pasaje, buques tanque y tráficos *tramp* de carga seca a granel; cuya labor consiste en gestionar aquellos asuntos más específicos de cada uno de los tráficos que operan las empresas que forman parte de ANAVE.



DESCARBONIZACIÓN / NUEVAS TECNOLOGÍAS

Oxidogeneras, una revolución tecnológica para la sostenibilidad del transporte marítimo

Una consultora tecnológica española, Headup Services, junto a su socio estratégico Hydrogen-Era, empresa especializada en tecnología de hidrógeno, desarrollan una innovadora tecnología, las oxidogeneras, que ofrece beneficios significativos en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el consumo de combustible.

Las oxidogeneras son sistemas modulares que inyectan una mezcla de hidrógeno y oxígeno (conocida como gas HHO) en los motores marítimos. Este gas se produce mediante electrólisis del agua y se introduce en el sistema de combustión del motor, mejorando la eficiencia de la quema de combustible. Este proceso no solo reduce las emisiones contaminantes, sino que también optimiza el consumo energético, permitiendo operar de manera más económica y ecológica.

El uso de esta tecnología a bordo de los buques permite obtener importantes beneficios para el sector marítimo:

- **Ahorro en el consumo de combustible:** Al mejorar la eficiencia de combustión, las oxidogeneras ayudan a reducir el consumo de combustible hasta un 5% y por tanto los costes operativos de los armadores.
- **Reducción de emisiones contaminantes:** Las pruebas



Una oxidogenera instalada por la empresa Headup Services a bordo de un buque pesquero / ABS.

llevadas a cabo han demostrado una disminución de hasta un 20% en las emisiones de gases contaminantes.

- **Adaptabilidad y escalabilidad:** Estos sistemas son modulares, lo que facilita su instalación y adaptación

a diferentes tamaños de barcos, desde yates y pesqueros hasta grandes buques mercantes.

- **Acceso a subvenciones:** La instalación de oxidogeneras a bordo puede clasificarse como una «mejora sostenible», permitiendo

a los armadores acceder a ayudas económicas de hasta el 50% del coste del proyecto. En algunos casos y para ciertos sectores, esta subvención podría alcanzar el 100%.

En Ferrol (Galicia) se han instalado oxidogeneras en varios barcos pesqueros, obteniendo resultados positivos tanto en reducción de emisiones como en ahorro de combustible.

Según Headup Services, estos equipos modulares pueden ser una gran oportunidad para la descarbonización del transporte marítimo. Su escalabilidad permite cubrir las necesidades de grandes buques mercantes, contribuyendo a reducir su huella de carbono y alineándose con las normativas internacionales sobre emisiones.

DESCARBONIZACIÓN / NUEVOS COMBUSTIBLES

MAN avanza en las pruebas de su motor de dos tiempos alimentado por amoníaco

MAN Energy Solutions ha iniciado las pruebas a gran escala de su motor propulsado por amoníaco en su centro de investigación en Copenhague. Tras doce meses de pruebas en un motor monocilíndrico, el nuevo prototipo de dos tiempos avanza hacia su fase de optimización, con ensayos enfocados en combustión, emisiones, ajuste del motor, atomización y control de sistemas. Las pruebas se extenderán hasta mediados de 2025.

«Hemos trabajado intensamente en el proceso de conversión para garantizar que todas las medidas de seguridad cumplan con nuestros estándares. Ahora estamos preparados para abordar esta nueva fase de pruebas a gran escala», señaló Ole Pynedt Hansen, jefe de investigación y desarrollo



de motores de dos tiempos de MAN Energy Solutions.

Competencia tecnológica

WinGD también avanza con su motor X-DF-A, diseñado para operar con amoníaco. Este modelo se encuentra en las últimas etapas de desarrollo y ya acumula 30 pedidos, con la entrega de su primera unidad prevista para 2025.

Ambas compañías lideran la innovación en motores duales, lo que refleja el creciente interés de los armadores por tecnologías sostenibles.

El amoníaco está considerado como un combustible limpio y de bajas emisiones que podría desempeñar un papel crucial en la transición energética del transporte marítimo.



bound4blue instalará tres eSAIL a bordo de un petrolero de nueva construcción de Estern Pacific Shipping

Bound4blue, empresa española especializada en el desarrollo de sistemas auxiliares de propulsión eólica para el transporte marítimo, ha anunciado la instalación de tres velas de succión eSAIL a bordo de un petrolero MR de nueva construcción encargado

por la naviera Eastern Pacific Shipping (EPS) de Singapur. Se trata del segundo proyecto de la startup tecnológica española con dicha naviera, tras la firma en febrero de este año de un contrato para la instalación de otras tres eSAIL a bordo del *Pacific Sentinel*, de 50.000 tpm. El

nuevo petrolero se construirá en los astilleros chinos de New Times Shipbuilding en la provincia de Jiangsu, a finales de 2025, donde se instalará el sistema auxiliar de propulsión eólica de tres velas de succión de 22 metros de altura. Dicho sistema, que recibió la

certificación de DNV el pasado mes de junio, utiliza ventiladores para hacer circular el aire a través de la superficie de la vela, generando así eficiencia propulsiva. De esta manera reduce el consumo de combustible, los costes operativos (OPEX) y las emisiones, además de asegurar el cumplimiento de las regulaciones europeas e internacionales.

Según bound4blue, en 2024 la empresa ha experimentado un crecimiento exponencial, pasando de tener cuatro proyectos en su cartera de pedidos a catorce, con cuatro instalaciones ya operativas. La adaptabilidad de las velas eSAIL las hace adecuadas tanto para buques de nueva construcción como ya operativos y se pueden instalar en una amplia variedad de segmentos, incluyendo petroleros, graneleros, ro-ros, cruceros, ferries, gaseos y buques de carga general, entre otros.



Fotomontaje de las velas de succión de bound4blue instaladas a bordo del petrolero de EPS / B4B.

EMSA publicará un estudio sobre el uso de la energía nuclear como propulsión en buques

En un esfuerzo por contribuir a la descarbonización de los puertos y el transporte marítimo, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) ha ampliado su evaluación de los combustibles y fuentes de energía alternativos para incluir la energía nuclear.

En un taller celebrado el 26 de noviembre en la sede de la EMSA en Lisboa, se informó de que la organización ha iniciado un estudio sobre las posibilidades de los buques propulsados por energía eléctrica de origen nuclear, en respuesta a varias peticiones tanto de los Estados miembros como de otras partes interesadas del sector.

Haciendo hincapié en los reactores modulares de fisión nuclear a pequeña escala, se presentó el primer Estudio sobre Energía Nuclear que se publicará próximamente. Dicho estudio abarcará cuestiones de sostenibilidad, idoneidad y seguridad, en consonancia con anteriores investigaciones de la EMSA sobre combustibles alternativos.

Entre los temas examinados figuran la tecnología adecuada de los reactores, el trabajo en torno al ciclo de vida del combustible nuclear, la gestión de los materiales nucleares y los marcos reguladores.

El director del Centro Global de Sistemas Navales de

ABS y miembro de la Organización Marítima para la Energía Nuclear (Nuclear Energy Maritime Organisation, NEMO), Spyros Hirdaris, presentó cuatro ponencias en el taller, en las que se ofrecía una visión general de los resultados del estudio encargado por la EMSA hasta la fecha. En su primera charla trató los fundamentos de la fisión, las distintas tecnologías de reactores y los tipos de combustible. En su segunda ponencia, examinó el entorno reglamentario y normativo, así como la sostenibilidad e idoneidad de varios diseños de reactores para la propulsión civil. Tras completar un análisis de costes, presentó

un resumen de los escenarios y sugerencias para identificar los riesgos.

Pueden consultar un borrador del estudio sobre energía nuclear en el transporte marítimo en el [siguiente enlace](#).



Cuatro países europeos y seis asiáticos lideran el ránking de las principales potencias marítimas por país armador

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE ISL SOBRE PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS

De acuerdo con los datos del bróker Clarksons Research Services Limited para ISL Bremen, a mediados de 2024, la flota mercante mundial (buques de 1.000 GT o más) sumaba 51.010 unidades y 2.280 millones de tpm (Mtpm), lo que supone un aumento interanual del 3,7% en términos de tpm.

El sector del transporte marítimo internacional está en manos de un reducido número de países navieros, tanto en términos de control de la flota como de pabellón de los buques.

En la actualidad, las diez principales naciones marítimas controlan el 71% del tonelaje de la flota mundial. Todas ellas son economías desarrolladas que

se sitúan entre las veinte primeras del mundo. El 77% del tonelaje mundial navega bajo pabellón distinto al de la nacionalidad de su armador. Sólo dos de estos diez países armadores, China y Singapur, tienen más del 25% de su flota inscrita en un registro extranjero o en un registro abierto.

A su vez, una gran parte del tonelaje en pabellones extranjeros corresponde a registros abiertos.

Tres registros abiertos lideran el ranking de banderas y suman el 47,0% de la capacidad de transporte mundial (Liberia, Panamá y las Islas Marshall). En los últimos cinco años su cuota de la flota mercante mundial ha aumentado en cinco puntos porcentuales.

Diez principales países armadores

A mediados de 2024, la parte alta de la lista de los diez principales países armadores (en tpm) se mantiene sin cambios respecto del año anterior. La encabeza Grecia, con una cuota del 18,7%; seguida de China (18,2%); y Japón (11,1%).

En el extremo inferior Italia ha escalado dos puestos hasta el noveno lugar, mientras que EE.UU., que ocupaba

la décima posición en julio de 2023, ha dejado de figurar en el ranking (ocupa la undécima).

La tasa de crecimiento entre los principales países armadores es muy variada. Mientras que China, Singapur y Hong Kong registraron las mayores tasas medias de crecimiento anual en el periodo julio 2019-julio 2024 (8,0%; 8,3%; y 7,7%; respectivamente), la flota alemana ha

perdido más de 20 Mtpm (-4,8% anual). De hecho, la flota controlada por armadores alemanes es la única de la lista de los diez primeros países con un crecimiento negativo en los últimos cinco años. Aún así, ocupa la séptima posición en el ránking mundial.

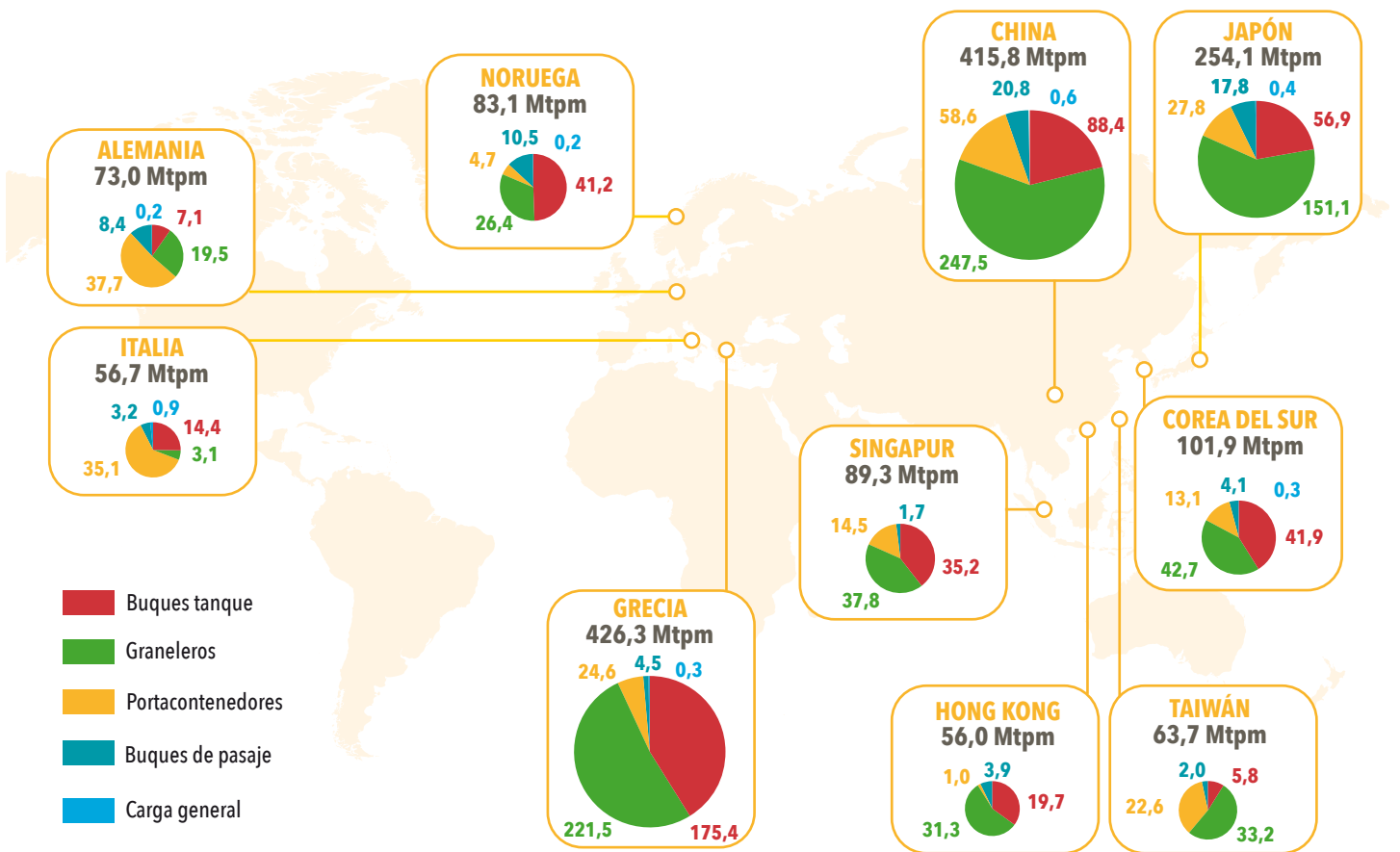
En total, la flota mercante mundial ha crecido, de media, un 3,5% anual en tpm en los últimos cinco años

Grecia: se mantiene como principal país armador

A mediados de 2024, los armadores griegos controlaban la mayor flota mercante, con 5.276 buques y una capacidad de transporte de 426 Mtpm, lo que supone un aumento de 108 buques y 5 Mtpm en

DNV

DIEZ PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS POR FLOTA CONTROLADA



Datos en millones de tpm. Fuente: ISL

los últimos doce meses. Más de la mitad del tonelaje de armadores griegos son graneleros, y otro 41% buques tanque. De estos dos tipos de buques, los armadores griegos controlan el 22% y el 23% del tonelaje mundial, respectivamente, lo cual también se muestra en el tamaño medio de su flota (80.000 tpm), casi el doble que la controlada por armadores chinos. Tan sólo es superada por el tonelaje medio de los buques controlados por armadores saudíes y omaníes, cuyas flotas están compuestas en su inmensa mayoría por petroleros de crudo y tienen una capacidad media superior a 100.000 tpm. Esto evidencia el control del mercado de transporte de materias primas por los armadores griegos.

En cuanto a los demás tipos de buques, los datos muestran una cuota de armadores griegos claramente inferior al 10% del tonelaje mundial en cada tipología.

En comparación con los países que ocupan el segundo y tercer lugar en el ranking de armadores (China y Japón), llama la atención que los armadores griegos abanderan más de dos tercios de su tonelaje en registros abiertos, mientras que dos tercios de la flota controlada por armadores chinos navega bajo su propio

EE.UU. ha perdido cuatro puestos en los últimos cinco años y ha salido de la lista de los diez principales países armadores

pabellón o bajo el pabellón de Hong Kong.

Parece poco probable que la posición de liderazgo de la flota mercante griega cambie a corto plazo. Por un lado, los armadores griegos son tradicionalmente activos en el mercado de segunda mano. Según Clarksons, han invertido 4.300 millones de dólares (M\$) en el mercado de segunda mano en los tres primeros trimestres de 2024. Por otro lado, han contratado hasta octubre de 2024 unos 179 buques con una inversión total estimada

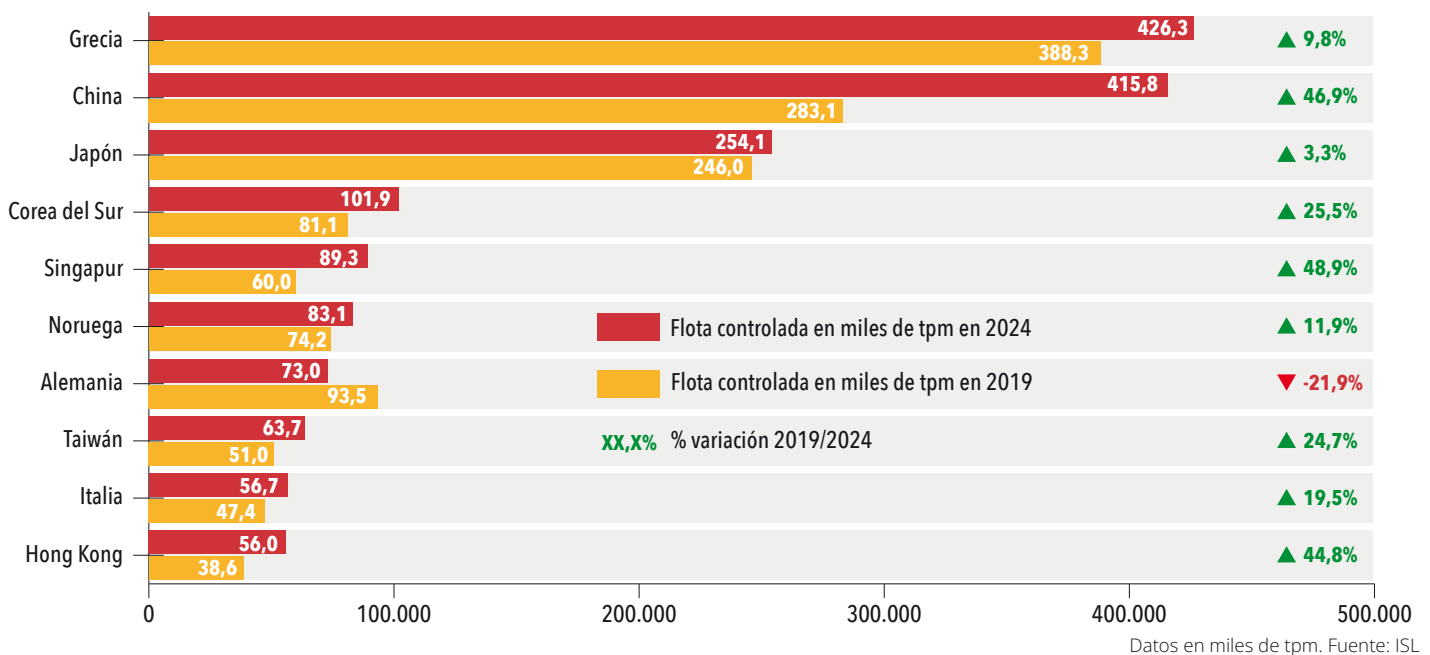
de 13.600 M\$, que se suman a los 20.100 M\$ (307 buques mercantes) de todo el año 2023.

China: crecimiento del 40,3% en cinco años

El notable aumento de la flota controlada por armadores chinos pone de manifiesto el creciente dominio de este país en el transporte marítimo y sus esfuerzos por adoptar una posición de liderazgo en los ámbitos más significativos de la economía y del comercio mundial. Desde mediados de 2019, la flota de control chino ha aumentado un 46,9% (más de 130 Mtpm), significativamente por encima del crecimiento de Grecia (+9,8%) o de Japón (+3,3%).

El 60% del incremento se atribuye a buques graneleros, seguido de buques tanque (21,9%) y de portacontenedores y buques de carga general (13,3% y 5,2%, respectivamente). En su mayor parte es

DIEZ PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS POR FLOTA CONTROLADA



consecuencia de la entrega de buques de nueva construcción.

En tpm, los armadores chinos controlan ya la mayor flota de buques graneleros y portacontenedores, así como las segundas mayores flotas de petroleros y de carga general. A mediados de 2024, su flota mercante sumaba unos 9.400 buques y 416 Mtpm, y ocupaba el segundo lugar de las principales naciones armadoras por tonelaje total, con un margen de más de 160 Mtpm por encima de Japón (en tercer lugar).

Dos tercios del tonelaje de la flota mercante china estaban registrados en países extranjeros, incluidos 1.250 buques en Hong Kong (126 Mtpm, lo que supone un 30% de su flota controlada) y unos 1.100 buques en Panamá (57 Mtpm, 13,7%).

La flota de titularidad china sigue al alza, impulsada por empresas estatales como China COSCO Shipping o China Merchant Group (las dos mayores navieras del mundo) se están consolidando y contratando nuevos buques. China COSCO Shipping (constituida en 2016 mediante la fusión de COSCO y China Shipping Group) controla el 25% de la capacidad total de transporte de China (en tpm) y es, con diferencia, la mayor naviera del mundo, con una flota de 744

Los armadores chinos controlan la mayor flota de buques graneleros y portacontenedores, en tpm, así como las segundas mayores flotas de buques tanque y de carga general

buques mercantes y 71 Mtpm. China Merchants Group opera una flota de 300 buques con un total de 28 Mtpm, situándose como cuarta naviera del mundo.

Japón: Crecimiento moderado, pero con una flota todavía muy joven.

A pesar de su intensa actividad en contrataciones de nuevos buques, la flota mercante controlada por armadores japoneses se ha mantenido prácticamente estancada en los últimos cinco años (0,6% de crecimiento medio anual entre 2019 y 2024). Ello es debido a que los armadores japoneses fueron los mayores vendedores netos de tonelaje en el mercado de segunda mano.

Por consiguiente, la flota japonesa tiene la edad media más baja de los diez

principales países armadores, con 9,6 años. En comparación, la edad media de la flota griega es de 13,9 años y la de la flota china es de 13,0 años. En el caso de los buques controlados por EE.UU. esta cifra alcanza los 18 años.

A mediados de 2024, la flota mercante japonesa constaba de 4.291 unidades con un total de 254 Mtpm, lo que supone un descenso interanual del 0,7%. Con una cuota del 11,1% de tpm sobre la flota mercante mundial, Japón cuenta con la tercera flota más grande.

El 59% de su flota controlada (en términos de capacidad), eran buques graneleros (la tercera flota mundial de este tipo de buques). Un total de 151 Mtpm que equivalen al 15,4% de la flota global de graneleros. Además del segmento de los graneleros, casi un tercio de la flota mundial de portavehículos (*car carriers*) y una quinta parte de la de gaseros están controlados por armadores japoneses.

El pabellón preferido de los armadores nipones es el registro abierto de Panamá, donde está inscrito casi la mitad de su tonelaje.

Previsiones de crecimiento de la flota de los principales países armadores.

A mediados de 2024 la cartera de pedidos mundial ascendía a 4.476 buques con un total de 290 Mtpm (buques de 1.000 GT o más). Un 27% de las unidades en cartera a mediados de 2024 y cerca del 50% de la capacidad (1.250 unidades con 132 Mtpm) pertenecía a los tres primeros países armadores (Grecia, China y Japón).

La cartera de pedidos para armadores griegos suma 337 buques y 33,2 Mtpm,

CARTERA DE PEDIDOS DE LAS DIEZ PRINCIPALES POTENCIAS MARÍTIMAS POR FLOTA CONTROLADA

	BUQUES TANQUE		GRANELEROS		PORTACONTENEDORES		CARGA GENERAL		PASAJE		TOTAL	
	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	Cuota	Mtpm	% flota
Grecia	36,2	30,1%	12,7	14,1%	1,8	2,9%	0,4	2,3%		0,0%	51,6	12,1%
China	12,6	10,5%	17,3	19,2%	8,4	13,5%	6,6	38,6%	0,2	3,2%	45,9	11,0%
Japón	12,8	10,7%	15,0	16,7%	6,2	9,9%	1,6	9,4%	0,1	1,6%	36,2	14,2%
Corea	4,4	3,7%	1,4	1,6%	2,4	3,8%	0,7	4,1%	0,1	1,6%	9,1	9,0%
Singapur	5,9	4,9%	5,1	5,7%	2,0	3,2%	0,4	2,3%		0,0%	13,6	15,2%
Noruega	8,4	7,0%	1,7	1,9%		0,0%	1,4	8,2%	0,1	1,6%	11,8	14,2%
Alemania	1,1	0,9%	4,0	4,4%	2,4	3,8%	1,2	7,0%	0,3	4,8%	9,2	12,5%
Taiwán	0,1	0,1%	1,5	1,7%	10,4	16,7%		0,0%		0,0%	12,2	19,1%
Italia	0,4	0,3%	0,1	0,1%	9,2	14,7%	0,6	3,5%	1,2	19,0%	11,7	20,6%
Hong Kong	0,4	0,3%	0,9	1,0%		0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	1,3	2,3%
Total 10 primeros	82,3	68,5%	59,7	66,3%	42,8	68,6%	12,9	75,4%	2,0	31,7%	202,5	12,5%
Resto	37,8	31,5%	30,3	33,7%	19,6	31,4%	4,2	24,6%	4,3	68,3%	87,6	13,3%
TOTAL MUNDIAL	120,1	100,0%	90,0	100,0%	62,4	100,0%	17,1	100,0%	6,3	100,0%	290,1	12,7%

Datos en Mtpm a 1 de julio de 2024. Fuente: ISL

de los cuales casi dos tercios son buques tanque. Además de este ingente volumen de buques en cartera, que equivale al 12% de la flota actual controlada por el principal estado armador, los armadores griegos, como han hecho tradicionalmente, acudirán al mercado de compraventa de buques de segunda mano.

Los armadores de China tienen en cartera 763 buques con 45 Mtpm, que equivalen al 11% de la capacidad actual de la flota china. Además, de acuerdo con la política industrial de este país, casi el 90% de los buques mercantes encargados se están construyendo en astilleros nacionales, a excepción de 18 buques con un total de 0,6 Mtpm.

Los buques en cartera para armadores japoneses, en julio de 2024, sumaban 150 unidades con un total de 35,7 Mtpm. Esto supone el 14% (tpm) de la flota mercante de control japones actual. Los graneleros suponen el 40% del tonelaje en cartera. A diferencia de los armadores griegos y chinos, activos también en el mercado de segunda mano, los armadores japoneses invierten casi exclusivamente en nuevas construcciones.

Principales Estados de bandera

Desde enero de 2024, Liberia lidera el ranking mundial en tpm de flota abanderada (402,2 Mtpm), seguida de Panamá (366,5 Mtpm). En tercer lugar, a cierta distancia, se sitúa Islas Marshall (302,9 Mtpm). En conjunto, estos tres registros abanderan casi el 48% del tonelaje de la flota mundial.

En los últimos cinco años (julio 2019 a julio de 2024), la flota abanderada en

Cinco de los diez primeros países de bandera de la flota mercante mundial son registros abiertos, que a menudo tienen su sede en pequeñas economías en desarrollo.

Liberia ha registrado la mayor tasa de crecimiento de los principales registros del mundo. Durante el último quinquenio, su flota ha aumentado más de 150 millones de tpm (+61%), una media del 10% anual, aunque el ritmo se ha ralentizado en los últimos años. Entre julio de 2023 y julio de 2024 registró un aumento del 3,7%.

Panamá, con un crecimiento medio del 3,3% anual en los últimos cinco años, se mantuvo en segunda posición, a pesar de haber registrado un crecimiento nulo en el último ejercicio. Marshall Islands ocupa la tercera posición con un crecimiento medio anual en los últimos cinco años del 4,3%.

Si bien la mayoría de los armadores disponen de una gran parte de su flota

inscrita bajo pabellón extranjero, China sobresale como uno de los países con un alto porcentaje registrado en su pabellón nacional. El mayor 'registro nacional', entendiéndose como tal a aquel que acoge un mayor tonelaje de flota de sus propios armadores (no en porcentaje sino en valores absolutos), es, con diferencia, el de China, con 125 Mtpm, seguido del griego (53,4 Mtpm) y del japonés (39,8 Mtpm).

Los diez principales registros abiertos

Cinco de los diez primeros países de bandera de la flota mercante mundial son registros abiertos, que a menudo tienen su sede en pequeñas economías en desarrollo. El tonelaje inscrito bajo los diez mayores pabellones de libre matrícula alcanzó 1.280 Mtpm a mediados de 2024, lo que equivale al 56% del tonelaje mundial de buques mercantes.

Tan sólo Liberia representa el 17,6%. Bajo pabellón liberiano navegan unos 5.000 buques, lo que supone un tamaño medio de casi 80.000 tpm, mientras que el tamaño medio de la flota panameña, compuesta por cerca de 7.000 unidades, es significativamente menor: 53.000 tpm. Por comparación, China cuenta con unos 6.600 buques mercantes registrados y Grecia con sólo 805.

EVOLUCIÓN FLOTA ABANDERADA EN LOS DIEZ PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS

	2019	2023	2024	VARIACIÓN (24-23)	CRECIMIENTO MEDIO ANUAL (24-19)
Liberia	249,7	387,7	402,2	3,7%	10,0%
Panamá	311,8	366,5	366,5	0,0%	3,3%
Islas Marshall	245,5	296,2	302,9	2,3%	4,3%
Malta	114,0	100,6	105,5	4,9%	-1,5%
Bahamas	66,4	58,3	54,3	-6,9%	-3,9%
Chipre	33,9	27,9	30,2	8,2%	-2,3%
Antigua y Barbuda	7,2	6,2	8,9	43,5%	4,4%
Islas Caimán	6,8	5,9	6,0	1,7%	-2,5%
Belice	3,0	3,7	4,0	8,1%	6,0%
Vanuatu	1,4	1,0	1,0	0,0%	-6,5%
Total 10 primeros	1.039,7	1.254,0	1.281,5	2,2%	4,3%
Resto	876,3	943,6	998,2	5,8%	2,6%
TOTAL MUNDIAL	1.916,0	2.197,6	2.279,7	3,7%	3,5%

Datos en Mtpm a 1 de julio de 2024. Fuente: ISL

En términos porcentuales, la bandera de Panamá ha experimentado un crecimiento moderado entre 2019 y 2024 (media anual del 3,3%, por debajo del 3,5% de la flota mundial). En comparación, Liberia y las Islas Marshall registraron un crecimiento medio anual del 10,0% y 4,3% respectivamente.

Cada registro abierto se especializa en tipos de buques determinados. Casi el 20% de la flota de graneleros está inscrita en Panamá. Liberia se mantiene como el registro más importante para los buques portacontenedores (21%), mientras que en el caso de buques petroleros comparte preferencia con Islas Marshall,

con una cuota de alrededor del 16% cada uno. Por su parte, Bahamas concentra la mayor cuota de la flota de buques de pasaje y cruceros (36%).

Los registros europeos

Aproximadamente el 37% del tonelaje de la flota mercante mundial está controlado por armadores europeos, pero sólo el 15% enarbola pabellón de un Estado del viejo continente.

Malta ocupa el primer puesto del ranking europeo, con unos 1.750 buques y un tonelaje total ligeramente superior a 105 Mtpm. Le sigue, a mucha distancia, Grecia (55,3 Mtpm); Portugal (con 31,4 Mtpm) y Chipre (30,2 Mtpm). Entre los diez primeros pabellones europeos, el del Reino Unido (-25%) y el de Alemania (-3%) son los que más han disminuido en los últimos cinco años. Por el contrario, el que más ha crecido en dicho periodo es el registro portugués de Madeira, con un aumento de 311 unidades y 10 Mtpm (+47%).

Los tres principales registros internacionales de Europa (por tonelaje) son el Registro Internacional de Madeira (MAR), el Registro Internacional de Dinamarca (DIS) y el Registro Internacional de Noruega (NIS). En los últimos años el MAR ha ganado gran relevancia y ha pasado al primer puesto de la clasificación, superando al DIS.

ESPAÑA: ESCALA POSICIONES EN FLOTA CONTROLADA PERO EL PABELLÓN SE HUNDE EN EL RANKING

De acuerdo con el mismo informe de ISL Bremen, la flota controlada por armadores españoles (buques de 1.000 GT o más) ocupaba, en julio de 2024, el puesto 39 del ranking mundial, frente al puesto 41 que tenía hace cinco años.

Por su parte, la flota mercante que navega bajo pabellón español ocupaba, en la misma fecha, el puesto 57 en el ranking mundial, descendiendo dos posiciones respecto de un año antes. En los últimos cinco años ha perdido doce posiciones (a comienzos de 2019 ocupaba el puesto 45). Por número de unidades, el 42% de la flota de bandera española son buques de pasaje y un 37% buques tanque (fundamentalmente metaneros). En tonelaje, el 84% se corresponde con buques tanque.

Lamentablemente, este año 2024 no se ha producido ningún avance que permita vislumbrar un cambio en la política de marina mercante de España, especialmente en lo que al pabellón se refiere. Muy al contrario, la recién aprobada cuota de solidaridad, a la que no será de aplicación la bonificación prevista para los buques abanderados en el Registro Especial de Canarias, supondrá un nuevo mazazo para la competitividad de nuestra bandera.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.



Siga la ola

de la revista más importante
del Sector Naval

suscríbete aquí

www.sectormaritimo.es



DICIEMBRE

02

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Comité de Bienestar de la Gente de Mar del puerto de Bilbao.

03

Dña. Elena Seco asistió a la presentación del informe Energy Transition Outlook para España, de DNV. También se reunió con el secretario general de ECSA, Mr Sotiris Raptis. Ese mismo día y el siguiente, Dña. Araiz Basurko y D. Álvaro Pedreira asistieron a una reunión del *Safety and Environment Committee* de ECSA en la EMSA, en Lisboa.

04

Dña. Elena Seco se reunió en representación de SPC Spain con el secretario general de Transporte Aéreo y marítimo, D. Benito Núñez, sobre ecoincentivos. Ese mismo día y junto a Dña. María Fdez.-Llamazares, se reunieron con representantes de la empresa asociada Ership para tratar el tema de las exenciones del IVA en los tráficos internacionales.

05

Dña. Elena Seco participó en una reunión del plenario del European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

09

Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko, presentaron el Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medioambiente, en la ETSI de Navales de la Universidad Politécnica de Madrid. Asistieron el director general de la Marina Mercante, D. Gustavo Santana; así como Dña. Ana Núñez, subdirectora general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM. También asistieron D. Álvaro Pedreira y Dña. Marina Ronda, además de numerosos representantes de las navieras asociadas, sociedades de clasificación y empresas del sector.

10

Dña. Elena Seco participó en una reunión del *Board of Directors* de ECSA, en Bruselas. Ese mismo día, Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.

11

Dña. Elena Seco y Dña. María Fdez.-Llamazares se reunieron con la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) sobre la nueva regulación de las solicitudes de dispensa de bandera contenida en el Proyecto de RD para la modificación de diversas normas en materia de Marina Mercante. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en la conferencia 'Las profesiones marítimas y el rol de los armadores', organizada por la Facultad de Náutica de Barcelona, la Asociación Catalana de Capitanes de la Marina Mercante y la Asociación de Jefes de Máquinas de la Marina Mercante de Barcelona.

12

Dña. Elena Seco se reunió en representación de SPC Spain con la subdirectora general de Planificación, Red Transeuropea y Logística del MITMA, Dña. María Corral.

13

Dña. Elena Seco participó en el acto de entrega de diplomas y premios al alumnado, así como distinciones de medallas y placas al personal de la ETSIN de Madrid. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko se reunió con representantes de la consultora Price Waterhouse Coopers sobre la evolución, tendencias y perspectivas que afectarán a las ocupaciones del sector de marina mercante en el medio plazo.

16

Dña. Elena Seco se reunió con representantes grupo de trabajo de Puertos de la Asociación Española del Transporte.

17

Dña. Elena Seco participó en una reunión del Consejo General del ISM. Ese mismo día, Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a la reunión del Grupo de Trabajo de Fiscalidad de la CEOE.

18

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM. Ese mismo día, Dña. Desirée Martínez participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

19

Dña. Elena Seco y Dña. María Fdez.-Llamazares se reunieron con el subdirector general de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, D. Julio Fuentes; la subdirectora general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Dña. Ana Núñez; la subdirectora adjunta de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Dña. Clara Estela Lazcano; y el jefe de Área de Tráfico y Seguridad de la Navegación, D. Aaron Fernández, en la sede de la DGMM. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la Comisión de Faros de Puertos del Estado.

30

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la Comisión Paritaria Sectorial de Marina Mercante de la Fundación Estatal para la formación en el empleo.

6 de febrero de 2025**JORNADA SOBRE ECONOMÍA AZUL Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

La Fundación Valenciana Premios Rei Jaume I organiza en Valencia esta jornada sobre economía azul y transporte marítimo bajo el lema 'Oportunidades profesionales en un sector a la vanguardia tecnológica'. El objetivo de esta jornada es dar a conocer la relevancia del transporte marítimo para la economía, sus salidas profesionales y las oportunidades que abre en otros sectores de la economía azul. Próximamente podrán acceder a más información, programa e inscripciones en la página web de la Fundación <https://fprj.es/>

12 y 13 de febrero de 2025**IV CONGRESO MARÍTIMO NACIONAL**

La Real Liga Naval Española y el Clúster Marítimo Español organizan el VI Congreso Marítimo Nacional en el que se abordará la realidad por la que atraviesa el sector marítimo español, así como su futuro más inmediato. Una vez más el VI Congreso servirá para expresar la voz conjunta de un sector cuya importancia desconoce en su totalidad la sociedad española. Más información, programa y formulario de inscripción en <https://www.realliganaval.com/congresomaritimo/>

19 y 20 de marzo de 2025**EUROPEAN SHIPPING SUMMIT 2025**

La Cumbre Europea del Transporte Marítimo 2025 tendrá lugar en los Reales Museos de Bellas Artes de Bruselas. Incluirá ponencias y debates sobre el sector, oportunidades para establecer contactos y diálogos de alto nivel en los que participarán responsables políticos europeos e internacionales, reguladores y partes interesadas. Más información, programa e inscripciones en el [siguiente enlace](#).

19 y 20 de marzo de 2025**WORLD MARITIME WEEK 2025**

La World Maritime Week es un punto de encuentro para el sector marítimo global, cada dos años. Organizado por el BEC en Bilbao este foro se divide en cuatro congresos dedicados a los sectores naval (Sinaval), pesquero (Eurofishing), portuario (Futureport) y Energías Renovables Oceánicas (Marine Energy Week). Más información, programas e inscripciones en los congresos en el [siguiente enlace](#).

Del 26 al 28 de marzo de 2025**64º CONGRESO INTERNACIONAL DE INGENIERÍA NAVAL E INDUSTRIA MARÍTIMA**

La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) organiza, los próximos 26 a 28 de marzo de 2025, la 64ª edición de su Congreso internacional de Ingeniería Naval e industria marítima. El lema de este año es 'La industria naval y marítima como motor de la economía azul. Por un futuro sostenible para todos'. El congreso tendrá lugar en el Palacio de Congresos de Gijón (Principado de Asturias). Más información, programa y formulario de inscripción en el [siguiente enlace](#).



NOVEDADES NORMATIVAS SOBRE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Informe semestral que recopila las novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional (OMI, OIT), comunitario y nacional

**EDICIÓN
DICIEMBRE 2024**
95 € + IVA
(Disponible desde
9/12/2024)

ÍNDICE

1. SOLAS Y OTROS CÓDIGOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DEL BUQUE
 - 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento
 - 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas
 - 1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima
2. MARPOL Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO
 - 2.1. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas
 - 2.2. Anexos de MARPOL
 - 2.3. Otros asuntos relacionados con la protección del medioambiente
3. UNIÓN EUROPEA (UE)
 - 3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE
 - 3.2. Otros asuntos comunitarios
4. PIRATERÍA
5. PORT STATE CONTROL
 - 5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2021
 - 5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español
 - 5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)
 - 5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC
6. NORMATIVA ESPAÑOLA
 - 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE
 - 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española