



La OMI avanza en un marco regulatorio global para la descarbonización del sector

Introduce un límite obligatorio y un mecanismo de fijación de precios globales para las emisiones de gases de efecto invernadero a partir de 2028

NAVIERAS

Navieras y *Consell* de Ibiza acuerdan una mesa para abordar la Ley de control de afluencia de vehículos / **4**

TMCD

SPC Spain reclama revisar el programa de ecoincentivos marítimos para mejorar su eficiencia / **7**

PIRATERÍA

Los incidentes de piratería crecen un 35% en todo el mundo en el primer trimestre de 2025 / **13**

TRIBUNA

Acuerdo alcanzado en el MEPC 83 sobre las emisiones de GEI / **18**



Boletín informativo ANAVE
n.º 678 mayo 2025.

03

EDITORIAL

Descarbonizar el transporte marítimo sin duplicar costes: un desafío urgente para Europa.

06

TMCD

El TMCD internacional ro-ro cae un 3,7% respecto a 2024, según el informe más reciente de SPC Spain.

08

INSTITUCIONES

Ana Núñez, nombrada directora general de la Marina Mercante.

09

CLAÚSULAS

BIMCO revisa sus Cláusulas de Riesgo de Guerra ante la crisis geopolítica mundial.

10

PUERTOS

El tráfico exterior en los puertos españoles recupera en marzo de 2025 niveles similares a los del año anterior.

14

TECNOLOGÍA

B4B instala las velas de succión más grandes del mundo a bordo de un buque tanque.

16

BIOCOMBUSTIBLES

Nuevos campos normalizados para facilitar los informes sobre emisiones para la OMI.

18

TRIBUNA PROFESIONAL

Acuerdo alcanzado en el Comité de protección del medio marino (MEPC 83) de la OMI sobre las emisiones de GEI.

22

ANAVE

23

AGENDA



CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Perspectivas del sector sobre la descarbonización: maximizar el potencial de los biocombustibles en el transporte marítimo.

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.

Descarbonizar el transporte marítimo sin duplicar costes: un desafío urgente para Europa

La 83ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 83) de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrada en abril de 2025, ha logrado un importante hito en el proceso de descarbonización del transporte marítimo.

El acuerdo alcanzado no sólo ahonda en el marco regulatorio internacional para tratar de alcanzar las cero emisiones netas del transporte marítimo, que ya contaba con normas como el DCS, el CII, el EEXI o el EEDI, sino que introduce un sistema global de contribuciones económicas para quienes no cumplan los estándares de intensidad de gases de efecto invernadero (GEI), así como incentivos para los buques que utilicen tecnologías y combustibles limpios.

El transporte marítimo se convierte así en el primer sector económico del mundo sujeto a una norma global jurídicamente vinculante que obliga al pago por sus emisiones de GEI.

El nuevo capítulo 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que entrará en vigor en 2027, obligará a los buques de más de 5.000 GT a notificar y reducir la intensidad de GEI de sus combustibles mediante un enfoque desde el 'pozo hasta la estela' (desde la producción hasta el uso). Además, el fondo climático que se establecerá a través de este mecanismo financiará proyectos de innovación, transición justa e infraestructura limpia, con un tratamiento especial para los países en vías de desarrollo.

Este paso adelante en el establecimiento de normas de ámbito mundial debe dar lugar a una revisión de las normas europeas sobre emisiones de GEI para evitar que los buques que hacen escala en la UE soporten una doble carga administrativa y económica. No será una tarea fácil. El marco regulatorio europeo, compuesto por el régimen de comercio de derechos de emisión (EU ETS) y el reglamento Fuel EU Marítimo, difiere sustancialmente del enfoque adoptado por la OMI. Mientras que el EU ETS se basa en un sistema de mercado de carbono regional y el Fuel EU impone límites de intensidad de GEI aplicables directamente al combustible utilizado, el acuerdo global de la OMI introduce una combinación de obligaciones de reducción de intensidad, un mecanismo económico y un

fondo climático internacional. Estas diferencias estructurales hacen difícil su compatibilización práctica.

Por ello, la opción más coherente y eficaz sería la derogación progresiva de las normas europeas en favor del sistema global, una vez que éste entre en vigor plenamente. Mantener ambos marcos solo agravaría la fragmentación regulatoria, generaría inseguridad jurídica y penalizaría de forma injusta a los operadores europeos que ya están comprometidos con la transición verde. Esto requiere voluntad política, coordinación interinstitucional y visión estratégica.

El transporte marítimo se convierte así en el primer sector económico del mundo sujeto a una norma global jurídicamente vinculante que obliga al pago por sus emisiones de GEI

El acuerdo del MEPC 83 demuestra que la descarbonización del transporte marítimo es posible y que la cooperación internacional puede dar resultados tangibles. Ahora le corresponde a la UE avanzar en una acción climática inteligente viable en términos económicos y regulatorios.

La sección **Tribuna Profesional** de este número resume el acuerdo alcanzado y presenta una estimación preliminar de su impacto económico.

NAVIERAS / REGULACIÓN

Navieras y *Consell* de Ibiza acuerdan una mesa técnica para abordar la Ley de control de afluencia de vehículos

La patronal naviera comparte que la saturación en la isla de Ibiza es un problema, pero reitera que «esta ley no lo solucionará» y mantiene su oposición a su entrada en vigor

La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) reiteró su oposición a la entrada en vigor de la nueva Ley de control de afluencia de vehículos en Ibiza, en una reunión que tuvo lugar el 2 de abril con el presidente del *Consell* de Ibiza. Las navieras que operan en Baleares comparten que la saturación en la isla es un problema, pero consideran que esta ley no lo solucionará.

Las empresas navieras señalan que desde el *Consell* se mostraron receptivos a sus inquietudes y planteamientos, y entienden que no existe voluntad para perjudicarlas. Ambas partes acordaron crear una mesa técnica que permita analizar la puesta en marcha de la Ley de control de afluencia de vehículos en la isla, con el objetivo de garantizar que las medidas para reducir la congestión vial no afecten negativamente al transporte marítimo ni a la economía insular.

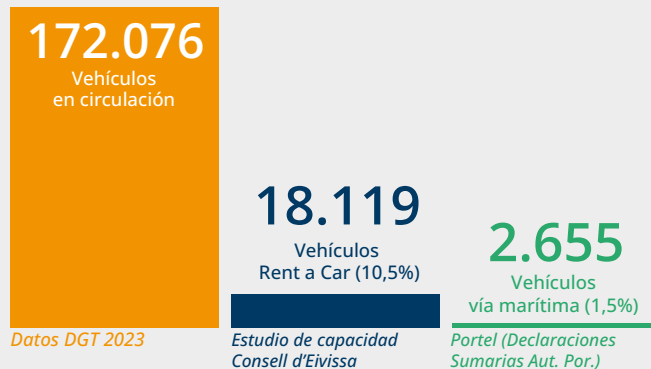
En el encuentro participaron representantes destacados del sector naviero, entre ellos la directora general de ANAVE, Elena Seco; el presidente de la Asociación Patronal de Empresarios de Actividades Marítimas de Baleares (APEAM), Santiago Mayol; el presidente de Baleària, Adolfo Utor; los directores generales de Tramed y GNV, Ettore Morace y Matteo de Candia, respectivamente; y el gerente de Trasmapi, Rafael Cardona. También estuvo presente el presidente del *Consell* de Ibiza, Vicente Marí y el vicepresidente, Mariano Juan,



Un momento de la reunión entre ANAVE, APEAM y las navieras Baleària, Tramed, GNV y Trasmapi; con el *Consell* de Ibiza / CONSELL DE IBIZA.

VEHÍCULOS POR VÍA MARÍTIMA EN CIRCULACIÓN EN IBIZA (*)

*Saldo medio diario entre el 01/06/2024 y el 30/09/2024



acompañados de varios de sus consejeros.

En la reunión, las navieras reiteraron su preocupación por el impacto de esta normativa, argumentando que el transporte marítimo tiene una incidencia mínima en el tráfico rodado de la isla.

ANAVE insistió en que «para desarrollar una política de movilidad sostenible es fundamental comprender el origen

del problema y el primer paso es contar con datos fiables y actualizados». A partir de ahí, es necesario «un análisis exhaustivo de los mismos que permita definir las diferentes medidas que se pueden adoptar, detectando los posibles efectos no deseados que pudieran dar lugar a un problema todavía mayor que el que se pretende arreglar», explicaron desde la patronal naviera.

El sector naviero advirtió de que las restricciones propuestas no abordan el origen del problema y destacó experiencias exitosas aplicadas en otros territorios insulares, como en Tenerife. En la isla canaria, un paquete integral de medidas del Cabildo ha permitido eliminar 23 millones de desplazamientos en tan solo quince meses, mediante iniciativas como el transporte público gratuito, acuerdos con empresarios turísticos y sistemas inteligentes para gestionar flujos vehiculares. Además se están recopilando datos e información para definir nuevas acciones.

El acuerdo alcanzado entre las navieras y el *Consell* debería ser un paso hacia una solución equilibrada que permita abordar los problemas de movilidad en Ibiza sin comprometer su conectividad ni su economía, garantizando así un equilibrio entre sostenibilidad económica, medioambiental y social.

Baleària comenzará a operar la ruta entre Tarifa y Tánger la segunda semana de mayo

Ofrecerá cuatro conexiones diarias desde cada puerto, que se irán incrementando progresivamente

La naviera Baleària ha anunciado que comenzará a operar la ruta que conecta los puertos de Tarifa y Tánger la segunda semana de mayo. Contará inicialmente con cuatro servicios diarios desde cada puerto, que se irán incrementando progresivamente con el avance de la temporada estival, con salidas desde primera hora de la mañana y hasta la noche. Baleària resultó adjudicataria el pasado mes de diciembre de esta ruta, que expande su presencia en el estrecho de Gibraltar y supone su cuarta línea entre España y Marruecos.

En un primer momento, Baleària tiene previsto operar esta línea con el *fast ferry* catamarán *Avemar Dos*, recientemente renovado integralmente para ofrecer un mayor confort a los pasajeros. Se



El ferry *Avemar Dos*, durante sus pruebas de atraque en el puerto de Tarifa (Cádiz) / BALEÀRIA.

trata de un buque de 82 m de eslora, con capacidad para transportar hasta 900 personas y que puede alcanzar una velocidad de 34 nudos. Durante el mes de abril, la naviera ha llevado a cabo de manera satisfactoria las pruebas de atraque en los puertos de Tánger y Tarifa.

Posteriormente, la naviera construirá dos *fast ferries* gemelos en los Astilleros Armon de Gijón. Ambos catamaranes tendrán propulsión 100% eléctrica con cero emisiones y se prevé que estén operativos en 2027. Cada buque tendrá una potencia de 16 MW, gracias a cuatro propulsores

eléctricos alimentados por baterías, cuya capacidad de 11.500 kWh les permitirán cubrir las 18 millas de la travesía con propulsión eléctrica y sin emisiones. Cada buque contará también con cuatro generadores de apoyo de combustión diésel, con una capacidad total de 11.200 kW, para posibles contingencias.

La recarga completa de las baterías de los buques se llevará a cabo durante las escalas en los puertos de Tarifa y Tánger y durará una hora. Para ello se instalarán en ambos puertos unas baterías de 8 MWh brutos cada una, que se sumarán al suministro eléctrico en tierra (OPS) La carga se llevará a cabo mediante dos brazos robóticos autónomos que se conectarán al buque a través de su conexión OPS.

Armas Trasmediterránea presenta oficialmente la línea que conecta Motril con Melilla

El Grupo Armas Trasmediterránea presentó oficialmente el 2 de abril la línea marítima de obligación de servicio público que conecta el puerto de Motril (Granada) con la Ciudad Autónoma de Melilla. Esta ruta cuenta con tres rotaciones semanales, que serán reforzadas en periodos clave como la Operación Paso del Estrecho y según la naviera, «se posiciona como esencial tanto para el comercio como para la movilidad entre la Península y Melilla».

Esta nueva línea, operada por el renovado ferry *Volcán*

de Timanfaya, lleva en funcionamiento desde el 1 de enero de este año y en sus tres primeros meses ha registrado un aumento de un 9,7% en pasajeros, un 17,7% en turismos y un 52,5% en transporte de mercancías. Durante este periodo, se han movilizad 849 Unidades de Transporte Intermodal (UTIs), principalmente con productos de alimentación, bienes de primera necesidad y materiales de construcción destinados a Melilla.

Para el consejero delegado de Armas Trasmediterránea, Sergio Vélez, «son datos muy



El ferry *Volcán de Timanfaya*, de Armas Trasmediterránea / NAVIERA ARMAS.

positivos que nos animan a continuar mejorando y profundizar en nuestro compromiso con la excelencia en el transporte marítimo».

Armas Trasmediterránea ha lanzado varias iniciativas para fidelizar a los usuarios, entre las que destacan, el parking gratuito durante siete días en el puerto de Motril para quienes viajen sin vehículo y descuentos de un 15% para nuevos socios del programa SeaClub, entre otras promociones.

El *Volcán de Timanfaya* es un ferry construido en 2005 con 142 m de eslora, 17.343 GT y capacidad para 950 pasajeros, 300 vehículos y 1.350 metros lineales para carga. Ofrece servicios de cafetería, menú halal a bordo, zona infantil, área para mascotas, camarotes adaptados para personas con movilidad reducida y butacas. Además, ha sido renovado recientemente para mejorar su eficiencia energética, reduciendo el consumo y las emisiones.

TMCD / INFORME SPC SPAIN

El TMCD internacional ro-ro cae un 3,7% respecto a 2024, según el informe más reciente de SPC Spain

Segundo año de descensos en los tráficos de corta distancia, con importantes diferencias de crecimiento entre la fachada mediterránea y la atlántica

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, transportó 25,5 millones de toneladas (Mt) en 2024, lo que representa un descenso de un 3,7% respecto a 2023, según muestran los datos recogidos en la edición más reciente del informe semestral del Observatorio estadístico del TMCD, publicado el 9 de abril por la Asociación española de promoción del TMCD, SPC Spain. El informe, correspondiente al año 2024, muestra una tendencia negativa por segundo año consecutivo frente a la recuperación que el sector registró tras el COVID en 2021 y 2022.

Por fachadas, el comportamiento fue muy dispar. Mientras la fachada atlántica creció un 17,8%, la mediterránea experimentó un descenso de un 6,7%. Esta caída se puede atribuir principalmente a la reducción de los tráficos con Marruecos (11,0%) tras los elevados valores registrados en 2022 y 2023. El tráfico con Italia permanece estable, y crecen los tráficos con Argelia y Túnez. Muy notable es el aumento de las cifras de tráficos con Argelia, que casi se triplican (+183,0%), aunque siguen siendo reducidas en valor absoluto. El aumento de los intercambios con todos los países de la fachada atlántica, especialmente con

25,5 Mt

El transporte marítimo de corta distancia internacional ro-ro, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, transportó 25,5 millones de toneladas en 2024

atlántica suma cuatro servicios. Dos que conectan con Reino Unido, uno con Bélgica, y otro con Francia con un enlace con Marruecos. En total, uno más que en 2023, por lo que su capacidad en metros lineales ha aumentado un significativo 30,3%. Por su parte, la fachada mediterránea mantiene sus seis servicios, cuatro con Marruecos y dos con Italia, aunque su capacidad se reduce respecto a 2023 en un 18,5%.

Bélgica (+36,2%), Reino Unido (+12,1%), Francia (+8,0%) e Irlanda (+6,5%), explican el significativo aumento de los tráficos en esta fachada.

Respecto a las Autopistas del Mar, la oferta en la fachada

El informe también destaca el comportamiento negativo del transporte de vehículos en régimen de mercancía. Tras el notable crecimiento del año pasado, en 2024 alcanzó 3,3

(PASA A PÁGINA 7)



Terminal de ro-ro del puerto de Ellsmere, en Reino Unido, destino de una de las Autopistas del Mar que opera Suardiaz / SUARDIAZ.

(VIENE DE PÁGINA 6)

Mt, equivalente a unos 1,4 millones de vehículos y pierde un 11,0% respecto al 2023.

TMCD alternativo a la carretera

La demanda de TMCD alternativo a la carretera aumentó un 3,6% hasta 14,0 Mt. Por fachadas, en la atlántica aumentó un 17,8% (3,8 Mt) y en la mediterránea disminuyó un 0,8% (10,2 Mt).

La oferta de TMCD alternativo a la carretera en 2024 también varía en función de las fachadas. En la atlántica pasa de 2,7 a 3,0 millones de metros lineales (+12,1%), mientras que en la mediterránea la capacidad disminuye un notable 10,2%, pasando de 7,2 a 6,4 millones de metros lineales, si bien en este caso venía de un impresionante incremento próximo al 40,0% durante el segundo semestre de 2023.

La ocupación estimada en 2024 fue de un 63,2%, que supone un aumento significativo respecto a la registrada en 2023 (57,4%). En la fachada atlántica creció ligeramente, pasando de un 51,2% en 2023 a un 53,7% en 2024, debido al mayor aumento de la demanda (17,8%) que de la oferta (12,1%). En la mediterránea, el incremento resultó notable, pasando de un 59,6% en 2023 a un 67,7% en 2024, debido a que la oferta se redujo en un 12,6%, mientras que la demanda se mantuvo estable (0,8%).

TMCD total

Finalmente, el tráfico global de TMCD, que incluye cabotaje y graneles, registró un incremento interanual de un 3,7%, con un crecimiento mayor del tráfico exterior (+4,2%) frente al cabotaje (+2,2%). El mayor aumento se ha producido en el tráfico contenerizado (+19,1%) con una notable caída en los graneles sólidos (6,6%) y cierta estabilidad en el resto de los tráficos.

En el [siguiente enlace](#) se puede acceder al informe del Observatorio estadístico del TMCD del año 2024 y a una infografía resumen.

TMCD / ECOINCENTIVOS

SPC Spain reclama una revisión de los ecoincentivos marítimos para mejorar su eficiencia

En la segunda convocatoria, sólo se han adjudicado un 8,5% de los fondos y a menos de un tercio de las empresas solicitantes

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) ha reclamado una revisión del actual programa de ecoincentivos marítimos, ya que «en su concepción actual, demuestra su incapacidad de cumplir los objetivos marcados». Para SPC Spain es urgente «disponer de un programa de Ecoincentivos Marítimos efectivo, pues es clave para la sostenibilidad del transporte de mercancías en España».

Estas declaraciones se producen tras la publicación, el 23 de abril, de la Resolución provisional de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible sobre la concesión de ayudas de la segunda convocatoria del programa de ecoincentivos marítimos. Según dicha Resolución, del presupuesto total de 20 millones de euros (M€) de la convocatoria sólo se han adjudicado 1,7 millones, lo que supone un 8,5% de los fondos.

Asimismo, de las 52 empresas que solicitaron la ayuda, tan solo 15 han resultado

beneficiarias. De ellas únicamente seis recibirán un importe próximo al solicitado (>89%); y apenas cuatro, un importe superior a los 100.000 €. Las nueve restantes obtienen, como media, un 20% de las cantidades solicitadas.

Para SPC Spain estos datos muestran que todos los esfuerzos de los operadores de transporte usuarios de los servicios, las compañías navieras que los prestan, el conjunto del sector e incluso el propio Ministerio, «son claramente baldíos e incapaces de conseguir los objetivos para los que se desarrolló este programa largamente reclamado desde el sector».

La Asociación destaca que «existe una clara incompatibilidad entre la normativa que rige este programa y su aplicación eficiente». Y pone como ejemplo programas similares puestos en marcha por otros países, como Italia, que resultan mucho más sencillos de aplicar y más eficientes en la consecución de sus objetivos.

Según SPC Spain, el desarrollo del Transporte Marítimo

de Corta Distancia (TMCD) en España ha sido un éxito en las últimas dos décadas, como lo reflejan los datos de su informe semestral, el Observatorio Estadístico del TMCD. «Este modelo de transporte ha contribuido a la reducción de emisiones, la descongestión de infraestructuras terrestres y la disminución de la siniestralidad en carretera», explican desde la asociación y añaden: «No debemos permitir que la entrada en vigor de las normativas ETS en 2024, FuelEU en 2025 y, en breve, la SECA en el Mediterráneo, malogren los importantes avances conseguidos en los últimos 20 años».

SPC Spain considera imprescindible garantizar la continuidad del programa de ecoincentivos marítimos, reitera su compromiso con la promoción del TMCD y reclama a las autoridades competentes asegurar la disponibilidad de un programa adaptado a la realidad del sector, garantizando así un futuro más sostenible para el transporte de mercancías en España.



Camiones esperando a desembarcar del ferry Salamanca de Brittany Ferries / BRITTANY FERRIES.

INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

Juan Riva, nuevo Académico de Número de la Real Academia de la Mar

En su discurso de ingreso, el consejero delegado de Suardiaz Group abordó los profundos cambios del sector marítimo en el último siglo

El miércoles, 9 de abril de 2025, tuvo lugar en el Salón de Actos del Instituto de Ingeniería de España la ceremonia de ingreso como Académico de Número en la Real Academia de la Mar de Juan Riva, consejero delegado de Suardiaz Group. En su discurso, titulado 'La gran transformación del transporte marítimo visto desde el puente de una naviera centenaria', Riva abordó los profundos cambios en el sector marítimo en el último siglo y destacó la importancia de equilibrar tradición y progreso para hacer frente a los retos futuros. El discurso fue respondido en nombre de la Academia por José María Blanco.

Posteriormente, el director de la institución, Carlos Cremades, impuso al nuevo académico la medalla correspondiente y le entregó el diploma acreditativo que certifica su ingreso oficial como Académico de Número. El acto contó con la presencia de autoridades,

académicos, profesionales del sector marítimo, familiares y amigos.

Actualmente, Juan Riva es vicepresidente de la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, organización que presidió de 2003 a 2009. Asimismo forma

parte de la *Board of Directors* de ECSA European Shipowners —que agrupa a las asociaciones nacionales de armadores de la UE más Noruega y que también presidió— y de la International Chamber of Shipping (ICS). Desde noviembre

de 2014 preside el Comité Naval Español de Bureau Veritas, es miembro del Consejo Asesor Europeo de Bureau Veritas Marine & Offshore y, desde febrero de 2024, miembro de la Junta Directiva de la Real Liga Naval Española, entre otros.

Juan Riva, durante su discurso de aceptación como académico de número de la Real Academia de la Mar / SUARDIAZ.



INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

Ana Núñez nombrada directora general de la Marina Mercante

El Consejo de Ministros del martes 8 de abril acordó el nombramiento de Ana Núñez como nueva directora general de la Marina Mercante, puesto en el que sustituye a Gustavo Santana que ha sido nombrado nuevo presidente de Puertos del Estado. Núñez ocupaba hasta ahora el cargo de subdirectora general de Seguridad, Contaminación e

Inspección Marítima en la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM).

Ana Núñez es ingeniera naval y oceánica por la Universidad Politécnica de Madrid e ingresó en el Cuerpo de Ingenieros navales del Estado en 2006. Fue jefa de servicio de estabilidad y francobordo en la DGMM entre 2012 y 2016. Posteriormente ocupó

el cargo de subdirectora adjunta, entre marzo de 2016 y junio del 2020, fecha desde la que ocupaba su cargo actual.

Núñez es además presidenta del grupo de trabajo del sector marítimo pesquero de la comisión nacional de seguridad y salud en el trabajo desde el 2016; consejera de la Sociedad de Salvamento Marítimo desde 2020 y del Consejo

Rector de AESA desde septiembre del 2024.

Gustavo Santana Hernández, es Ingeniero Naval y Oceánico por la Universidad Politécnica de Madrid y funcionario del Cuerpo de Ingenieros Navales desde el año 2018.

Ha trabajado como inspector naval en la Capitanía Marítima de Las Palmas en los años 2018 y 2019 y ha ocupado, entre otros, los puestos de director de PRL, Calidad y Medioambiente de la naviera Armas y de gerente del Consejo Insular de Aguas de Fuerteventura. También ha trabajado como ingeniero naval en Navantia y en la Compañía Logística de Hidrocarburos.

Núñez sustituye a Gustavo Santana, nuevo presidente de Puertos del Estado

BIMCO revisa sus Cláusulas de Riesgo de Guerra ante la crisis geopolítica mundial

El Comité Documentario del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) ha aprobado las revisiones de sus Cláusulas de Riesgo de Guerra para 2025 como respuesta a los desafíos geopolíticos y las preocupaciones actuales del sector sobre la seguridad marítima, con la crisis del mar Rojo y la guerra de Ucrania como ejemplos principales.

Los cambios aprobados incluyen dos actualizaciones importantes en la cláusulas VOYWAR 2025, para los contratos de fletamento por viaje, y CONWARTIME 2025 para los de fletamento por tiempo. El Comité también consideró una revisión de la Cláusula de

Cancelación de Guerra 2004, pero se decidió que es adecuada para su propósito.

Para el presidente del Comité Documentario, Nicholas Fell, «*las revisiones de las Cláusulas de Riesgo de Guerra son esenciales para reflejar con precisión la dinámica de los conflictos actuales, sin olvidar la guerra en Ucrania y los recientes ataques al transporte marítimo en el mar Rojo*».

Un aspecto fundamental de esta revisión se centra en las primas del seguro de riesgo de guerra, en particular para los buques que entran en las zonas de la lista del Comité Conjunto de Guerra (*Joint War Committee, JWC*) afectadas por la guerra, la piratería, el



Incendio en la cubierta del petrolero MV Sounion, atacado por los hutíes en el mar Rojo en agosto del año pasado / EUNAVFOR ASPIDES.

terrorismo y riesgos relacionados. Las actualizaciones aclaran las responsabilidades de pago de primas entre fletadores y propietarios, que son especialmente importantes dados los recientes ataques de los hutíes a buques mercantes en aguas del mar Rojo.

Las cláusulas revisadas también introducen un método de cálculo mejorado de las modificaciones del flete, diseñado específicamente para dar cabida a escenarios como los desvíos de las rutas

establecidas debido a pasos inseguros, ampliando las situaciones de puerto inseguro.

«Al revisar nuestras Cláusulas de Riesgo de Guerra, nos hemos centrado en los desafíos y amenazas que afectan a nuestro sector por su forma de operar. Al mismo tiempo hemos tratado de introducir el menor número posible de cambios en las cláusulas, ya que son ampliamente utilizadas y reconocidas», afirma Stinne Taiger Iøv, vicesecretaria general de BIMCO.

Green gas Mobility summit

25 & 26 junio, Madrid

El encuentro clave para analizar el futuro sostenible del transporte marítimo

<https://greengasmobilitysummit.com>



Organizado por



PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

El tráfico exterior recupera en marzo de 2025 niveles similares a los del año anterior

En el primer trimestre de 2025 los puertos españoles de interés general movieron 131,6 millones de toneladas de mercancías (Mt). Esto supone un ligero descenso respecto marzo de 2024 (-0,7%), aunque se redujo la tasa de variación interanual en comparación con los meses anteriores (enero, -6,1%; y febrero, -1,6%, respecto a los mismos meses del año anterior).

Los graneles líquidos sumaron 43,0 Mt, un -4,7% respecto a 2024 debido al descenso de

las partidas de fueloil (-36,9%; 2,5 Mt), crudo (-5,6%; 0,9 Mt) y otros productos derivados (-37,3%; 0,8 Mt). Los graneles sólidos se mantuvieron en 20,3 Mt (+0,1%) y la mercancía general aumentó hasta 68,3 Mt (+1,7%), de la cual 45,8 Mt (-1,7%) se transportó en contenedores y 22,5 Mt (+9,2%) como mercancía convencional.

Por naturaleza de las mercancías, también destaca el crecimiento de los grupos de los productos químicos (+17,2%; 12,6 Mt); los minerales

no metálicos (+11,4%; 4,6 Mt); y los productos utilizados en la industria siderometalúrgica (+8,0%; 9,4 Mt). Decrecieron los grupos energéticos (-8,5%; 38,6 Mt) y agroganadero y alimentario (-8,8%; 22,8 Mt).

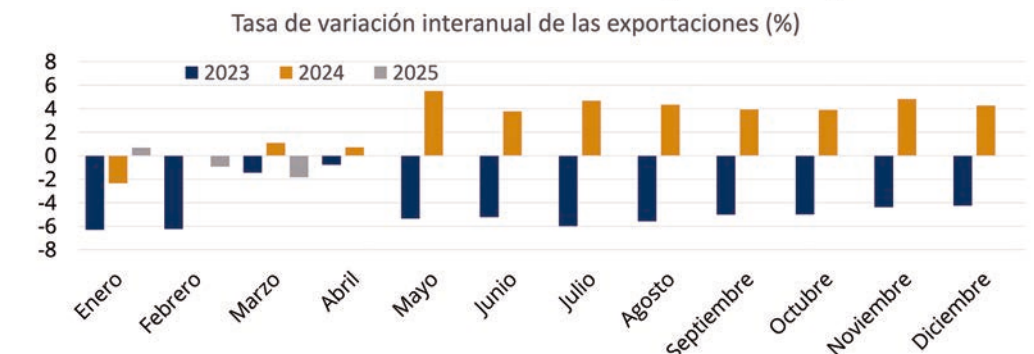
Hasta marzo de 2025, los puertos españoles movieron un total de 6,9 Mpax (+5,2% respecto a 2024), de los cuales 4,5 Mpax (-3,4%) fueron pasajeros regulares y 2,4 Mpax de crucero (nada menos que un 27,7% más que un año antes). Los buques ro-ro registraron

niveles saludables, con 19,2 Mt y una subida del 8,2% en comparación con el mismo mes de 2024.

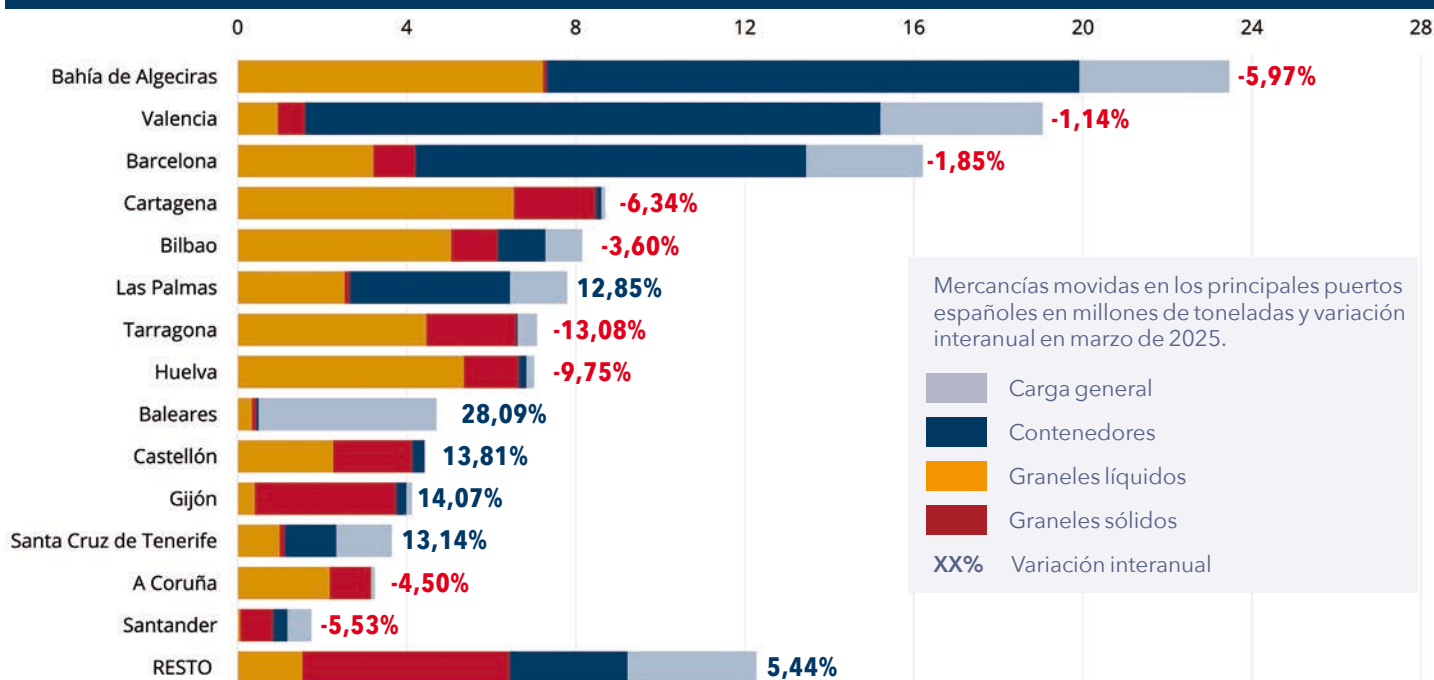
En los primeros tres meses el tráfico exterior (importaciones + exportaciones) registró niveles cercanos a 2024 (-0,7%; 69,7 Mt). Las importaciones sumaron 48,4 Mt (-0,1%) con subidas en las partidas de graneles sólidos (+1,4%; 13,4 Mt) y la mercancía general (+5,7%; 9,8 Mt) y caída de los graneles líquidos (-3,0% con 25,2 Mt). Las exportaciones totalizaron 21,4 Mt (-1,8%), con una fuerte caída de la partida de graneles líquidos (-23,0% hasta 5,2 Mt) y aumentos de los graneles sólidos (+5,7%; 5,2 Mt) y de la mercancía general (+8,3%; 11,1 Mt).

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2023	2024	2025	2024-2025	2023-2025
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	44.360.090	45.135.460	43.035.380	-4,7%	-3,0%
		Sólidos	23.537.774	20.311.267	20.329.760	0,1%	-13,6%
	Mercancía general	Convencional	20.537.704	20.591.511	22.495.918	9,2%	9,5%
		En contenedores	42.164.075	46.544.166	45.755.292	-1,7%	8,5%
		Total	62.701.779	67.135.677	68.251.210	1,7%	8,9%
Total	130.599.643	132.582.404	131.616.350	-0,7%	0,8%		
Otras mercancías	Total	3.457.438	3.705.638	3.620.640	-2,3%	4,7%	
TRÁFICO PORTUARIO			134.057.081	136.288.042	135.236.990	-0,8%	0,9%

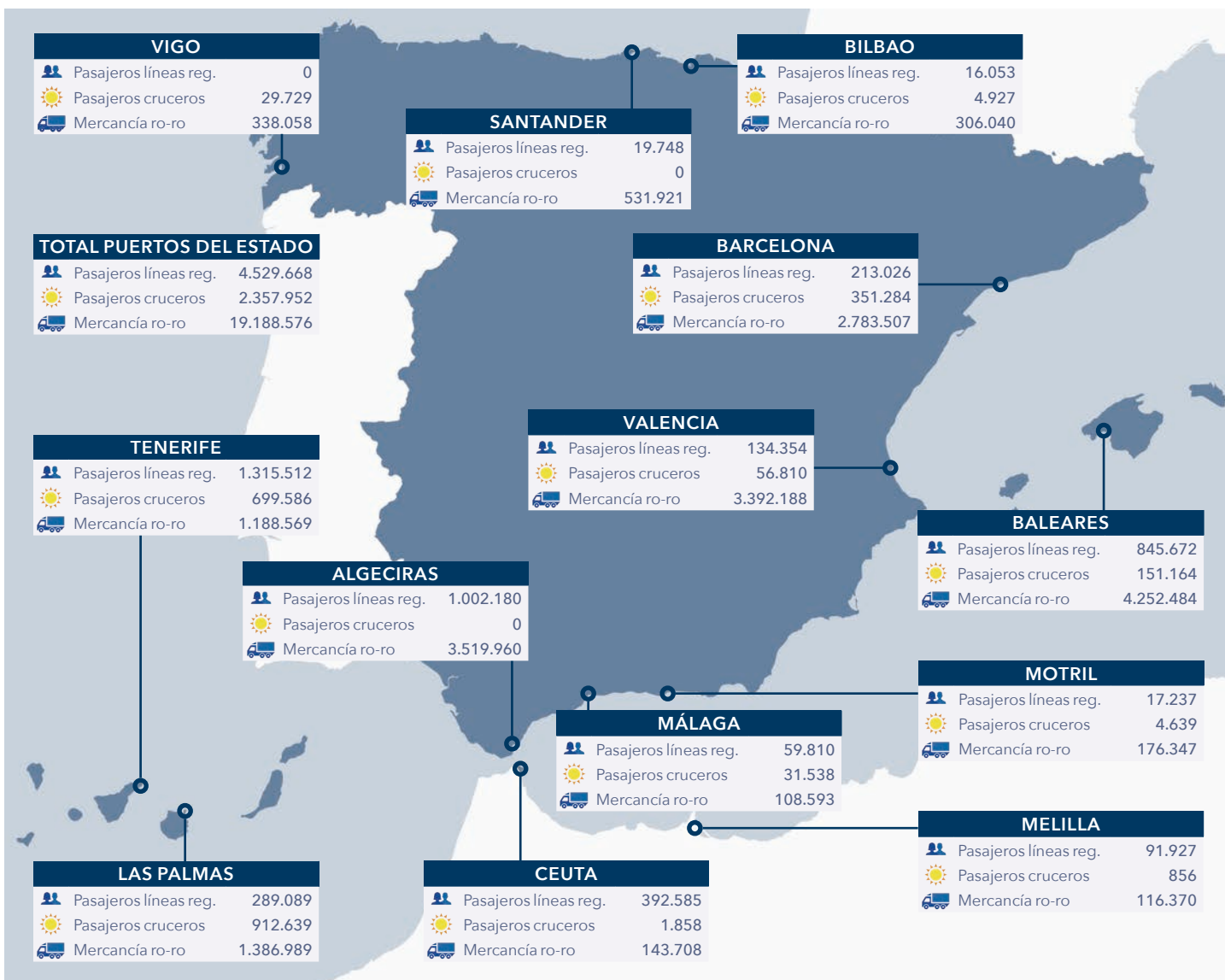
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN MARZO Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN MARZO



MOVIMIENTOS DE MERCANCÍAS RO-RO Y PASAJEROS. DATOS ACUMULADOS EN MARZO



La 83ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional tuvo lugar del 7 al 11 de abril en Londres / OMI.



MEPC 83 / NORMATIVA

La OMI avanza en un marco regulatorio global para la descarbonización del sector

Introduce un límite obligatorio y un mecanismo de fijación de precios globales para las emisiones de gases de efecto invernadero a partir de 2028

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional (OMI), ha aprobado un nuevo marco regulatorio que combina límites obligatorios de emisiones y un mecanismo global de fijación de precios para los gases de efecto invernadero (GEI) en el sector marítimo. Esta decisión, que deberá ser ratificada para su adopción en la próxima sesión del MEPC el próximo mes de octubre, marca la primera vez que un sector industrial al completo acuerda un precio global para las emisiones de carbono.

El denominado 'Marco de Cero Emisiones Netas de la OMI' (*IMO NetZero Framework*) acordado establece una norma mundial sobre combustible y un sistema de precios para las emisiones de GEI que será obligatorio para los buques de más de 5.000 GT, responsables del 85% de las emisiones del sector. El objetivo a largo plazo es alcanzar

las cero emisiones netas «cerca de 2050», alineado con la Estrategia de la OMI de 2023 sobre reducción de GEI y el Acuerdo de París.

El paquete regulatorio, que entrará en vigor en 2027, incluye enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, añadiendo un nuevo capítulo dedicado a la emisiones de GEI de los buques. Entre las novedades introducidas en la nueva normativa destacan:

- **Norma mundial sobre combustibles (*Greenhouse Gas Fuel Intensity, GFI*):** Los buques deberán reducir progresivamente la intensidad de carbono de sus combustibles, es decir, la cantidad de GEI emitida por unidad de energía consumida, utilizando una metodología del pozo a la estela (*Well-to-Wake, WtW*).
- **Mecanismo económico global:** Se introduce un sistema de créditos y penalizaciones con dos niveles de cumplimiento: un objetivo

base y un objetivo de cumplimiento directo (*Direct Compliance Target, DCT*). Los buques cuyas emisiones superen el primero deberán adquirir unidades de recuperación (*Remedial Units, RU*) con un coste de 380 dólares por tonelada de CO₂ equivalente (tCO₂eq). Los que superen el objetivo de cumplimiento directo pero se mantengan por debajo del base pagarán una penalización de 100 dólares por tCO₂eq.

- **Créditos de cumplimiento:** Aquellos buques con emisiones por debajo del DCT generarán unidades excedentarias (*Surplus Units, SU*), que podrán ser utilizadas para equilibrar sus niveles de intensidad de carbono por un periodo de hasta dos años. También podrán ser vendidas a través de un registro de la OMI. Este sistema permite la transferencia de créditos entre buques, facilitando el

cumplimiento para aquellos con menor acceso a combustibles verdes.

- **Fondo NetZero de la OMI:** Los ingresos recaudados por la compra de unidades excedentarias se destinarán a recompensar a los buques con emisiones nulas o casi nulas, financiar proyectos de innovación marítima y descarbonización en países en desarrollo y mitigar impactos negativos en Estados vulnerables, como pequeños Estados insulares y países menos desarrollados.
- **Revisión periódica:** Las regulaciones serán revisadas cada cinco años para evaluar su eficacia y, en su caso, modificar su requisitos y exigencias en función de los avances tecnológicos y del mercado.

El complejo diseño del sistema hace difícil estimar con precisión los costes de cumplimiento, que dependerán

(PASAA PÁGINA 13)

(VIENE DE PÁGINA 12)

en parte de la disponibilidad de combustibles que cumplan, así como de los factores de conversión de GEI del pozo a la estela que finalmente se acuerden.

Según la Cámara Naviera Internacional (ICS) y teniendo en cuenta las reducciones de intensidad requeridas y cómo funciona el sistema de dos niveles, se estima que para un buque que siga usando combustibles convencionales (y que no haga uso del sistema de *pooling* mediante la compra de unidades excedentarias de otros buques), esta nueva regulación en 2028 tendrá un sobrecoste de aproximadamente 140\$ por tonelada de combustible, aumentando a unos 200\$ por tonelada para 2030 y potencialmente a más de 500\$ por tonelada en 2035

Por su parte para la OMI, los objetivos iniciales de cumplimiento serán relativamente accesibles mediante el uso de biocombustibles, aunque se prevé que la competencia con otros sectores (como la aviación) los encarezca en el futuro.

La nueva regulación prevé una reducción de un 17% en la intensidad de carbono para 2028 respecto a 2008, aumentando al 21% en 2030. Sin embargo, según un informe del UCL Energy Institute de Londres (Reino Unido), el impacto real será una reducción de apenas un 8% para 2030, muy por debajo de la meta del 2030% establecida previamente por la OMI en su estrategia del año 2023. El UCL estima que el sistema podría recaudar entre 30.000 y 40.000 millones de dólares hasta 2030.

El proceso normativo continuará con la adopción formal prevista para octubre de 2025, seguida de la aprobación de directrices detalladas en la primavera de 2026 y la entrada en vigor en 2027. Además, la OMI deberá definir criterios claros sobre qué combustibles se considerarán realmente verdes y garantizar la transparencia y eficacia del sistema de créditos y del Fondo *NetZero*.

PIRATERÍA / INFOME IMB

Los incidentes de piratería crecen un 35% en todo el mundo en el primer trimestre de 2025

Según el informe más reciente de IMB, el principal foco de preocupación son las aguas del estrecho de Singapur, en las que se cuadruplican los ataques

Durante el primer trimestre de 2025 se ha registrado un fuerte repunte en los incidentes de piratería y robos a mano armada contra buques mercantes, según el informe más reciente de la Oficina Marítima Internacional (IMB). Entre enero y marzo se notificaron 45 ataques en todo el mundo, lo que supone un incremento cercano al 35% respecto a los 33 casos registrados en el mismo periodo de 2024.

Según dicho informe en los primeros tres meses de 2025, un total de 37 buques fueron abordados, cuatro fueron secuestrados y se intentaron otros cuatro ataques. La violencia contra las tripulaciones sigue siendo elevada: 37 marinos fueron tomados como rehenes, trece secuestrados, dos amenazados y uno resultó herido. El número de rehenes y secuestrados prácticamente se ha duplicado respecto a 2024, cuando se notificaron 35 rehenes y nueve secuestrados en los primeros tres meses del año.

El principal foco de preocupación es el estrecho de Singapur, donde se ha producido un aumento sin precedentes: 27 incidentes frente a sólo siete en el primer trimestre de 2024. Aunque el informe considera la mayoría como delitos oportunistas de bajo nivel, la amenaza para la seguridad de los marinos es real, ya que en catorce de los casos los atacantes portaban armas de fuego. Diez tripulantes fueron tomados como rehenes en seis incidentes distintos, dos resultaron amenazados y uno

herido. Un 92% de los intentos de abordaje en esta zona culminaron con éxito para los piratas, incluidos nueve graneros y petroleros de más de 100.000 tpm.

Las aguas del golfo de Guinea concentran todos los secuestros de tripulantes: trece marinos en dos ataques distintos. El más grave ocurrió en marzo, en el que diez tripulantes fueron secuestrados a bordo de un buque asfaltero al sureste de Santo Tomé y Príncipe. En otro incidente, un pesquero, fue abordado al sur de Acra (Ghana) y tres marinos fueron capturados. A pesar de estos datos, el número de ataques contra buques se mantiene en mínimos históricos, con solo seis incidentes registrados en la región de enero a marzo.

La amenaza de la piratería somalí persiste en el océano Índico y el mar Rojo. Entre

febrero y marzo, dos pesqueros y un *dhow* fueron secuestrados frente a Somalia, con un total de 26 tripulantes tomados como rehenes. Aunque todos fueron liberados posteriormente, el informe subraya la capacidad operativa de los piratas somalíes y la necesidad de extremar la vigilancia en la región.

El director del IMB, Michael Howlett, ha instado a reforzar la protección de los marinos: «El aumento de incidentes en el estrecho de Singapur pone de relieve la urgente necesidad de proteger la seguridad de los marinos que navegan por estas aguas. Es esencial mantener la seguridad de estas rutas vitales y tomar todas las medidas necesarias para salvaguardar a las tripulaciones».

El informe completo sobre piratería y robos a mano armada puede solicitarse en el siguiente enlace.



Concertinas instaladas en un buque para evitar los abordajes piratas / MARFLET.

B4B instala las velas de succión más grandes del mundo a bordo de un buque tanque

La operación se llevó a cabo en el astillero Astander en el *Atlantic Orchard*, fletado por Louis Dreyfus

La empresa española bound4blue, especializada en sistemas de propulsión eólica auxiliar, ha anunciado la instalación de cuatro velas de succión *eSAIL* a bordo del *Atlantic Orchard*, un buque tanque de 28.243 GT, construido en 2014 y reconvertido en 2020 para el transporte especializado de zumo, propiedad de la naviera sueca Wisby Tankers y fletado por el armador francés Louis Dreyfus.

Las cuatro unidades, de 26 metros de altura, son las velas de succión más grandes del mundo y fueron instaladas en menos de un día por unidad, ocupando el espacio donde originalmente se encontraban las grúas de cubierta del buque.

Este sistema *eSAIL* de propulsión eólica auxiliar desarrollado por bound4blue se basa en el uso de un perfil aerodinámico de gran espesor con un sistema de succión inteligente. Las velas son fáciles de instalar, de operar y de mantener, disponen de muy pocas piezas móviles y son adecuadas para casi todos los tipos de buques. Con este sistema se prevé una reducción del consumo anual de combustible y las emisiones de CO₂ del buque de al



El buque *Atlantic Orchard*, fletado por Louis Dreyfus, en las instalaciones del astillero Astander, en Santander / BOUND4BLUE.

menos un 10%, en función de su ruta y de las condiciones de navegación.

La opción de bound4blue fue seleccionada tras una evaluación exhaustiva por el equipo de descarbonización

marítima de Louis Dreyfus y de una revisión independiente llevada a cabo por Lloyd's Register. Según José Miguel Bermúdez, CEO y cofundador de bound4blue, este proyecto demuestra la

simplicidad y versatilidad de la propulsión eólica asistida, ya que la operación se ejecutó en una única escala, incluyendo todos los trabajos eléctricos, estructurales y de programación necesarios.

DESCARBONIZACIÓN / NUEVOS COMBUSTIBLES

LR aprueba un sistema de combustible dual de amoniaco en los nuevos gaseros de Trafigura

La sociedad de clasificación Lloyd's Register (LR) ha aprobado un proyecto de desarrollo conjunto para los sistemas de combustible dual de amoniaco en los gaseros de mediano porte (*Medium Gas Carriers, MGC*) de nueva construcción de Trafigura, una empresa de materias primas con sede en Singapur.

LR ha llevado a cabo una exhaustiva evaluación del proyecto y de su seguridad para su aprobación de acuerdo con las normas y reglamentos internacionales.

Según LR, la implantación de sistemas de doble combustible de amoniaco en estos buques supone un paso

importante hacia un mayor uso de combustibles con bajas emisiones de carbono. Trafigura es uno de los primeros operadores en utilizar comercialmente esta tecnología en sus MGC.

Trafigura firmó un contrato con los astilleros coreanos HD Hyundai Mipo en 2024 para la construcción de cuatro gaseros de 45.000 m³ de capacidad, propulsados por motores WinGD de amoniaco de doble combustible y equipados con un sistema para mitigar la liberación de dicho combustible, desarrollado por Alfa Laval. Estos buques están proyectados para el transporte tanto de gases licuados del petróleo

(GLP) como amoniaco. La última entrega de esta serie está prevista para 2028.

Los buques propulsados por amoniaco pueden reducir significativamente las emisiones de carbono respecto a las de un buque que utilice combustible convencional. Asimismo, el amoniaco transportado por vía marítima también puede contribuir a la descarbonización de una amplia gama de industrias pesadas.

Estos encargos son el fruto de un proyecto de desarrollo conjunto para estudiar el rendimiento del amoniaco como combustible marítimo, que continuará hasta la entrega de los nuevos buques.



Siport21 analiza la maniobrabilidad de un metanero de gran porte equipado con eSails

La consultora utiliza gemelos digitales y simuladores para estudiar el impacto de las velas de bound4blue en condiciones reales de operación

La consultora española de ingeniería Siport21 ha utilizado gemelos digitales y simuladores avanzados para analizar la maniobrabilidad de un buque metanero de gran porte, equipado con los sistemas de velas de succión eSail como propulsión auxiliar. Siport21 evaluó el impacto de estas velas en condiciones operativas reales, a través de un caso de estudio basado en el *Traiano Knutsen*, propiedad de Knutsen OAS Shipping y fletado a Endesa. A este buque se le equipó virtualmente con un sistema de cuatro velas eSAIL de bound4blue.

El proyecto ha llevado a cabo simulaciones en el puerto de Huelva, evaluando el impacto del aumento de la superficie vélica en la maniobrabilidad y visibilidad del buque durante las maniobras en puerto bajo diferentes condiciones meteorológicas. En el caso estudiado, se ha observado que la superficie vélica permite llevar a cabo



Simulación del metanero *Traiano Knutsen* equipado con velas de succión operando en el puerto de Huelva / SIPORT21.

operaciones de navegación y maniobra en puerto con normalidad. También se resalta la importancia de la adaptación de capitanes y prácticos a estas nuevas configuraciones para optimizar su resultado.

Siport 21 también llevó a cabo una evaluación del impacto que tendría la instalación de dicho sistema en un buque similar al *Traiano*

Knutsen en la reducción de emisiones. Para ello se utilizó la herramienta ECO-BUQ-NEOBUQ, desarrollada conjuntamente por Siport21, Gasnam Neutral Transport y Cotenaval. Los resultados estimaron un ahorro de combustible de un 10% con respecto al buque original.

Los resultados del estudio, que fue presentado en el 64º Congreso de Ingeniería Naval

de Gijón en el mes de marzo, muestran cómo estas tecnologías permiten diseñar estrategias que consiguen llegar a un punto de equilibrio entre el cumplimiento de normativas medioambientales, la seguridad y la eficiencia operativa, mientras facilitan la transición hacia una navegación más sostenible. Además, subrayan la importancia del uso de gemelos digitales y simuladores avanzados no sólo como herramientas técnicas, sino también como medios para apoyar la formación y entrenamiento de las tripulaciones y prácticos, facilitando maniobras seguras y eficientes en puerto.

EMISIONES / NORMATIVA

Maersk y CMA CGM introducen un recargo en el Mediterráneo por la nueva ECA

Los operadores de líneas regulares de portacontenedores AP Møller Maersk y CMA CGM han notificado a sus clientes un nuevo recargo para las mercancías que transiten por la nueva Zona mediterránea de Control de Emisiones (MED ECA) de la OMI, destinado a cubrir el incremento de costes por el cumplimiento de esta normativa, más estricta, sobre emisiones de azufre. Desde el 1 de mayo, el mar Mediterráneo es

oficialmente una nueva zona ECA, lo que obliga a los buques a utilizar un combustible marítimo con un contenido de azufre no superior al 0,1% o a utilizar sistemas de depuración de gases de exhaustación (*scrubbers*) para mantener sus emisiones de azufre dentro de los límites permitidos.

Maersk anunció el 31 de marzo un aumento en su 'Tasa de combustible fósil' para las rutas marítimas afectadas a partir del 1 de mayo

de 2025; mientras que CMA CGM anunció que introducirá un recargo por bajo contenido de azufre para todos los buques que transiten por la Zona ECA. Este recargo estará destinado a cubrir «los costes adicionales asociados al uso de combustibles con bajo contenido en azufre y a la adopción de otras medidas para cumplir las estrictas normas medioambientales», declaró el operador francés en un comunicado.





Representantes de las organizaciones asociadas del proyecto de datos normalizados sobre emisiones. De izq. a dcha.: Mark Warner, Lloyd's Register; Tatsuya Hayashi, ClassNK; Alan Ennis, Shell International Trading and Shipping Company/ Energy LEAP; Vincent Joly, Bureau Veritas/IACS; Jeppe Skovbakke Juhl, BIMCO; Rob O'Dwyer, Smart Maritime Network; Barry Authers, DNV; Gareth Lewis, ABS.

DATOS / NORMALIZACIÓN

Nuevos campos normalizados para facilitar los informes sobre emisiones para la OMI

Representantes de las principales Sociedades de Clasificación y asociaciones del sector han participado en la actualización del Compendio OMI, su modelo de referencia de datos

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha ampliado su modelo de referencia de datos en el Compendio sobre Facilitación y Negocios Electrónicos de la OMI (Compendio OMI), incluyendo por primera vez más de 140 campos normalizados para informes sobre emisiones. Este avance, aprobado durante la 49ª reunión del Comité de

Facilitación (FAL 49) del regulador marítimo internacional, busca simplificar los procesos para elaborar informes medioambientales y ayudar a las navieras a cumplir las regulaciones actuales y futuras.

El proyecto, desarrollado a lo largo de doce meses, ha contado con la colaboración de las principales sociedades de clasificación que forman parte del *Smart Maritime Council*, como Lloyd's Register, ABS, Bureau Veritas, ClassNK y DNV, junto con BIMCO, la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) y Energy LEAP, entre otros.

Según el presidente del Consejo Marítimo Inteligente, Rob O'Dwyer, «*estos estándares representan una oportunidad para mejorar la calidad y eficiencia en el intercambio de datos operativos requeridos para los informes obligatorios.*»

El Compendio sobre Facilitación y Negocios Electrónicos de la OMI incluye por primera vez más de 140 campos normalizados para informes sobre emisiones

Las sociedades de clasificación participantes en el proyecto señalaron la importancia de esta iniciativa para gestionar las emisiones a escala global y cómo la normalización es un desafío importante para navieros y operadores marítimos.

Para Jeppe Skovbakke Juhl, ingeniero naval jefe en BIMCO, la normalización es fundamental para alcanzar las emisiones netas cero en 2050. «*Este enfoque agiliza la notificación de las emisiones de los buques y mejora su precisión, fomentando la confianza en los datos notificados*», explica Juhl.

Los nuevos campos normalizados satisfacen los requisitos obligatorios de notificación del sistema de Recopilación de Datos (*Data Collection System, DCS*) de la OMI, el de Monitorización, Reporte y Verificación (*Monitoring, Reporting, and Verification, MRV*) de la UE, el Indicador de Intensidad de Carbono (*Carbon Intensity Indicator, CII*) y el FuelEU Marítimo.

El Compendio actualizado está disponible de forma gratuita en el [sitio siguiente enlace](#).



Portugal lanza una convocatoria para subvencionar tecnologías sostenibles en el transporte marítimo

El Gobierno de Portugal ha abierto oficialmente una convocatoria para subvencionar inversiones en tecnologías sostenibles en el sector del transporte marítimo, bajo el marco del Plan de Recuperación y Resiliencia de dicho país (PRR). Con un presupuesto total de 12,8 millones de euros (M€), esta iniciativa busca impulsar la descarbonización y digitalización de buques e infraestructuras portuarias, alineándose con los objetivos de neutralidad climática establecidos en la Hoja de Ruta de Neutralidad de Carbono 2050 y el Pacto Verde Europeo.

El objetivo del programa es permitir la modernización de hasta diez buques de más de 400 GT con al menos un 70% destinado a buques con un arqueo superior a 5.000 GT.

Entre las actuaciones consideradas como subvencionables destacan la conversión de buques en 'no contaminantes'



Terminal de contenedores del puerto de Lisboa / AP LISBOA.

o 'cero emisiones'; la instalación de sistemas de propulsión híbridos que utilicen combustibles con cero emisiones directas de CO₂; y la puesta en marcha de infraestructuras para repostaje y recarga eléctrica, así como para hidrógeno, amoníaco o metanol, tanto en puertos marítimos como fluviales.

Las ayudas se otorgarán en forma de subvenciones a fondo perdido, cubriendo

hasta el 100% de los gastos subvencionables por operación, con un máximo de 3,2 M€ por proyecto. En el caso de los proyectos relacionados con infraestructuras portuarias, el apoyo estará limitado al 25% del coste total. En todos los casos las acciones financiadas deberán completarse antes del 30 de junio de 2026.

El Gobierno portugués priorizará aquellos proyectos que

«demuestren una significativa reducción de emisiones de CO₂ (CII), mejoras en la eficiencia energética (EEXI) y una sólida racionalidad económica, basada en la relación entre potencia instalada y reducción de emisiones».

Las empresas interesadas tienen hasta el 9 de mayo de 2025 para presentar sus solicitudes a través del portal Balcão dos Fundos del PRR. El proceso es completamente digital y está diseñado para facilitar el acceso a los fondos. Esta convocatoria representa una oportunidad para modernizar la flota marítima portuguesa y avanzar hacia un modelo más sostenible. Además, refuerza los compromisos internacionales del país luso en materia ambiental y su Estrategia Nacional para el Mar 2021-2030. Con esta iniciativa, Portugal se posiciona como un referente en la transición ecológica del transporte marítimo en Europa.

DESCARBONIZACIÓN / NUEVOS COMBUSTIBLES

El canal de Panamá incentiva el transporte marítimo sostenible con el 'NetZero Slot'

La Autoridad del Canal de Panamá ha anunciado la puesta en marcha de su *NetZero Slot* para buques *neopanamax* con bajas emisiones de carbono, que ofrece ventajas como la elección de la fecha de tránsito, la garantía de tránsito a través del Canal en 24 horas y el servicio 'Justo a tiempo' (JIT, por sus siglas en

inglés) incluido. Esta iniciativa forma parte de su compromiso de alcanzar las cero emisiones netas para el año 2050.

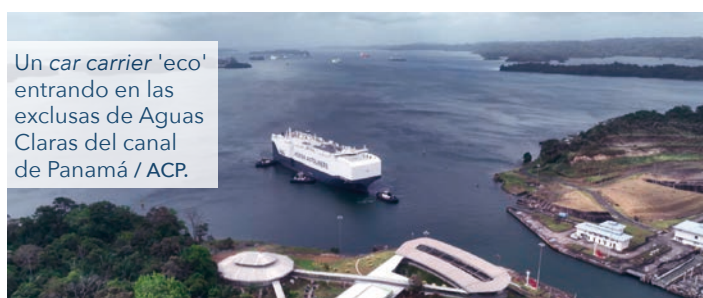
Según establece en su 'Aviso a las Navieras No. A072025' del 24 de marzo, a partir del 5 de octubre de 2025, el canal de Panamá pondrá en marcha la primera fase de un *NetZero Slot* semanal

para buques *neopanamax* que cumplan unos requisitos específicos de bajas emisiones de carbono. Los espacios disponibles se asignarán por concurso 30 días antes de la fecha de tránsito, con prioridad para los buques cargados y aquellos con una mayor capacidad según el sistema de medición universal del Canal de Panamá (*Panama Canal Universal Measuring System, PCUMS*).

La primera fase tendrá en cuenta los buques equipados con motores de combustible dual que utilicen, como mínimo, un combustible con una intensidad de carbono inferior a 75 gCO₂eq/MJ, contando su ciclo de vida del pozo a la estela (*Well to Wake, WtW*). Las

especificaciones dispuestas para una segunda fase (prevista para el 2026) se informarán oportunamente a través de un 'Aviso a las Navieras'.

Con el *NetZero Slot*, el canal de Panamá continúa impulsando el camino hacia un transporte marítimo más limpio y sostenible, reconociendo y recompensando los esfuerzos de sus usuarios para lograr las cero emisiones netas de carbono para el año 2050.



Un car carrier 'eco' entrando en las esclusas de Aguas Claras del canal de Panamá / ACP.



Acuerdo alcanzado en el Comité de protección del medio marino (MEPC 83) de la OMI sobre las emisiones de GEI

RESUMEN DE ANAVE

El 11 de abril el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 83) de la OMI aprobó un 'Marco de Cero Neto de la OMI' (IMO Net Zero Framework) para la reducción de gases de efecto invernadero (GEI). Si es adoptado por los Estados Parte del Anexo VI del Convenio MARPOL en una reunión extraordinaria del MEPC en octubre de 2025, estas medidas entrarían en vigor en marzo de 2027.

El mismo establece que desde 2028 (el pago se haría en 2029) la mayoría de los buques que

consuman combustibles fósiles deberán efectuar contribuciones por sus emisiones de GEI a un nuevo 'Fondo Cero Neto de la OMI'. Estos cargos aumentarán progresivamente hasta 2035 y más allá.

A continuación se resume lo que ha sido acordado por la OMI, que debido a la complejidad del acuerdo, **requerirá de un análisis más detallado, especialmente en lo que respecta a los posibles costes económicos.**

Resultados clave

La OMI ha adoptado un mecanismo global de fijación de precios de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), con la esperanza de desalentar la aplicación de mecanismos unilaterales como los de la UE al transporte marítimo internacional. Sería el primer mecanismo global de fijación de precios de GEI aplicado a todo un sector industrial, con pagos obligatorios hechos directamente por empresas privadas a una agencia de la ONU. Aún se desconoce en qué medida la UE alineará sus normas regionales existentes con la OMI (FuelEU Marítimo y el EU ETS) para evitar el doble cobro por las mismas emisiones.

Los costes de cumplimiento para la mayoría de los buques que continúen usando combustibles marinos convencionales serán relativamente elevados, aunque difíciles de estimar con precisión.

El mecanismo de precios acordado es muy complicado. En lugar de un sistema de contribución directo mediante una

tasa, estará basado en penalizaciones ('Remedial Units, RU' compradas por los buques a la OMI) por no cumplir con un estándar de dos niveles de la intensidad de GEI de los combustibles marinos.

Algunos buques que mejoren los objetivos de intensidad de GEI (lo que podría incluir buques que usen mezclas de biocombustible, pero probablemente no los que usen GNL fósil) recibirán 'Unidades Excedentarias' que podrán comercializar con otros buques que no cumplan mediante un mecanismo de *pooling* o usar en años posteriores en los que no alcancen los objetivos. Sin embargo, a diferencia de las RU, cuyo precio será fijo entre 2028 y 2030, el valor de las Unidades Excedentarias (UE) será determinado por el mercado, y será previsiblemente muy volátil, introduciendo un elemento de incertidumbre.

Los buques que utilicen «combustibles, fuentes de energía o tecnologías de

emisiones cero o casi cero (Zero/Near Zero, ZNZ)» —potencialmente incluyendo sistemas de captura de carbono— recibirán recompensas financieras por las «emisiones de GEI evitadas» gracias a su uso. Sin embargo, la cuantía de estas recompensas y el método de cálculo aún deben definirse y se establecerán en Directrices que todavía están pendientes de desarrollo, lo que añade otro elemento de incertidumbre.

Hasta el 31 de diciembre de 2034, los combustibles ZNZ se definen como aquellos con una intensidad de GEI no mayor a 19,0 gCO₂eq/MJ. A partir de esa fecha, se reducirá a un máximo de 14,0 gCO₂eq/MJ. Para poner esto en contexto, el valor de referencia acordado para la intensidad de carbono (que representa el promedio del transporte marítimo internacional en 2008) se ha fijado en 93,3 gCO₂eq/MJ (del pozo a la estela), que es aproximadamente similar al fuelóleo convencional.

Debido a la complejidad de las normas propuestas, no está claro si propiciarán la certeza que necesitan tanto los propietarios de buques como los productores de energía para tomar decisiones de inversión costosas pero también necesarias para acelerar la adopción de combustibles ZNZ al ritmo requerido para lograr cero emisiones netas en 2050

o antes. Esto requerirá una evaluación más detallada, pero una pieza clave que falta es el valor y método de cálculo de las recompensas.

Ámbito de aplicación

Las nuevas normas, si entran en vigor, se aplicarán a todos los buques de 5.000 GT o más, con las siguientes excepciones:

- Buques que realicen exclusivamente viajes en aguas sujetas a la soberanía o jurisdicción del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar, es decir, buques que operen exclusivamente en las aguas de su Estado de pabellón.
- Buques no propulsados por medios mecánicos y las plataformas, incluidas las FPSO, las FSU y las plataformas de perforación, independientemente de su propulsión.
- Buques semisumergibles.

Funcionamiento del sistema

A cada buque de 5.000 GT o más se le calcula un índice que mide las emisiones CO₂eq del pozo a la estela divididas por la energía generada (en julios). El índice se compara con dos índices de referencia de la base y el objetivo (los dos niveles).

Los valores de referencia a batir tendrían dos curvas descendentes: la curva objetivo y la curva base. Si el índice de referencia obtenido está en la zona verde (ver Fig.1) se obtienen unidades excedentarias. Si no se cumple se debería pagar una contribución al Fondo que va en función de dónde se sitúe la intensidad de carbono obtenida.

Por tanto, el buque paga por dos, uno o ningún tramo hasta lograr bajar su índice a la zona verde del gráfico comprando RU. Si el índice queda por encima de la línea base (la superior) pagaría una RU de nivel 2 (Tier 2 RU) de 380 \$/t CO₂eq hasta que llegue al índice anual de referencia base y RU de nivel 1 (Tier 1 RU) de 100 \$/t CO₂eq hasta que llegue al índice anual de referencia objetivo.

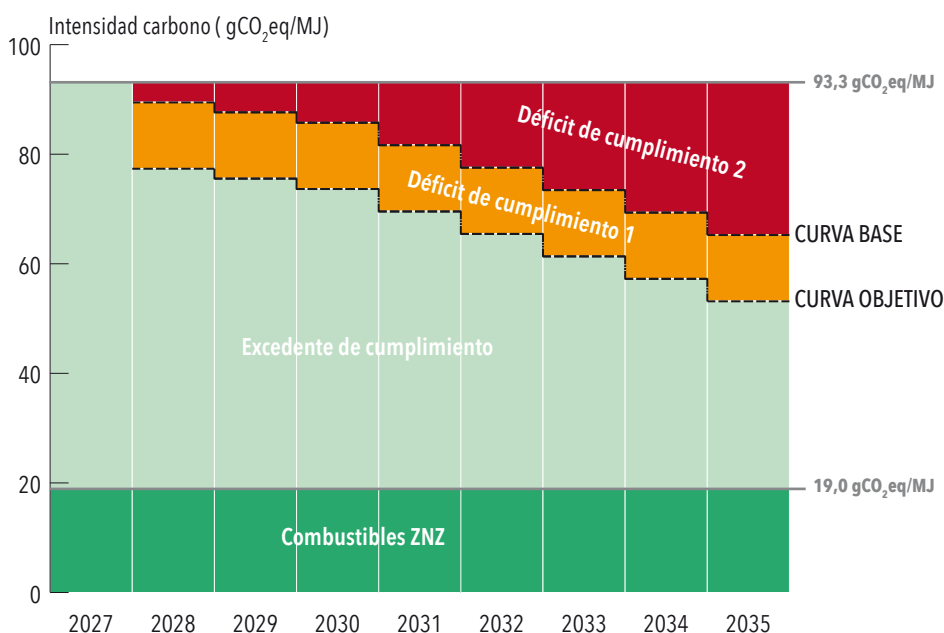
Si el buque se posiciona directamente en la zona verde al calcular el índice, generaría un excedente de conformidad que caducaría a los dos años.

La normativa estipula que el déficit de cumplimiento de Nivel 1 sólo puede compensarse mediante la compra de RU de Nivel 1 (100 \$/t CO₂ hasta 2030), fecha en la que se revisará su precio.

El déficit de cumplimiento de Nivel 2 puede compensarse mediante uno de los siguientes métodos:

- Con el uso de unidades excedentarias que haya acumulado en los dos años anteriores.
- Con unidades excedentarias que reciba de otro buque que las haya obtenido en el mismo año a través de una

FIG 1. // ÍNDICES DE REFERENCIA DE EMISIONES DE LOS BUQUES



transacción privada (precio sujeto al mercado).

- Con RU de nivel 2 (380 \$/t CO₂eq).

En la Fig.1 se muestra también (verde oscuro) los combustibles ZNZ que recibirán ayudas adicionales del fondo por el uso de estos combustibles o de tecnologías asociadas, como sistemas de captura de carbono, que tengan el mismo efecto.

Fondo Cero Neto de la OMI

Las nuevas regulaciones establecen un 'Fondo de Cero Emisiones Netas de la OMI'. Además de recolectar pagos anuales de los buques mediante RU por incumplimiento de los requisitos GFI — también descritas como «contribuciones por precios de emisiones de GEI»—, el Fondo de la OMI será responsable de la distribución de ingresos, que además de recompensas por el uso de ZNZ incluirá apoyo para una «Transición Justa y Equitativa» destinado especialmente a los esfuerzos de descarbonización marítima de los países en desarrollo. Aunque el uso de los ingresos para apoyar la transición se mantendrá dentro del sector marítimo, esta fue una de las partes más políticamente complejas del acuerdo, de ahí la redacción enrevesada para describirla.

Además, gran parte de los miles de millones de dólares (M\$) recaudados se utilizarán para apoyar la disponibilidad

global y despliegue de combustibles ZNZ, la transición energética del transporte marítimo, y el desarrollo de la infraestructura y equipamiento marítimo, costero y portuario necesarios.

Asimismo, se apoyará la formación de marinos en el uso de nuevos combustibles y tecnologías verdes.

Sin embargo, aún deben definirse muchos detalles sobre la gobernanza y operación del Fondo de la OMI. Según estimaciones iniciales de ingresos (pagos realizados por los buques al Fondo), es posible que se disponga de hasta 30.000M\$ por año para distribución a partir de 2029. Esta cifra aumentará a medida que se endurezcan los requisitos de intensidad de carbono de los combustibles marinos.

Costes de cumplimiento

El diseño del sistema hace difícil estimar con precisión los costes de cumplimiento, que dependerán en parte de la disponibilidad de combustibles que cumplan, así como de los factores de conversión de GEI del pozo a la estela que finalmente se acuerden.

Sin embargo, teniendo en cuenta las reducciones de intensidad requeridas y cómo funciona el sistema de dos niveles, la Cámara Naviera Internacional (ICS) estima que para un buque que siga usando

Un momento de la 83ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional / OMI.



combustibles convencionales (y que no haga uso del sistema de *pooling* mediante la compra de unidades excedentes de otros buques), tendrá un sobrecoste en 2028 de aproximadamente 140\$ por tonelada de combustible, aumentando a unos 200\$ por tonelada para 2030 y potencialmente a más de 500\$ por tonelada en 2035 (aunque el precio de las RU solo ha sido fijado por un período de tres años).

Las reducciones requeridas de intensidad (y las recompensas por adopción de combustibles ZNZ) se calcularán en base a emisiones 'del pozo a la estela', es decir, considerando también las emisiones aguas arriba en la producción del combustible. Sin embargo, los factores de conversión aún no han sido acordados, pendientes de la finalización de la próxima versión de las Directrices de Evaluación del Ciclo de Vida (LCA) de la OMI.

Las reducciones de intensidad de carbono de los combustibles aumentarán anualmente y de forma agresiva entre 2028 y 2035 (para este periodo ya se han acordado valores), y se definirán reducciones adicionales más adelante para alcanzar el cero neto en 2050 o antes, como lo requiere la Estrategia de reducción de GEI de la OMI de 2023.

Se ha incluido un derecho del armador a recuperar cualquier coste en el que se haya incurrido por la aplicación de estas normas del operador comercial (fletador

por tiempo) definido como aquel que determina el combustible utilizado, la carga transportada o la ruta o velocidad del buque.

La complejidad del cálculo de los pagos anuales por parte de los buques al Fondo de Cero Emisiones Netas de la OMI probablemente generará una carga administrativa significativa para las compañías navieras, así como para las Administraciones marítimas y la OMI, que mantendrán registros de la intensidad de carbono alcanzada por los buques y el uso de RU y Unidades Excedentarias.

Una característica clave del sistema es que las contribuciones no se transferirán a la OMI a través de los gobiernos nacionales.

Consideraciones políticas

El acuerdo fue apoyado por la UE, Reino Unido, Canadá, Japón y Corea, además de México y Turquía, así como grandes Estados de pabellón como Panamá, Bahamas y Singapur. También lo apoyaron China, India y Brasil, además de muchos otros Estados que previamente se oponían a un sistema de tasas por el impacto económico.

EE.UU. se negó a participar en la reunión del MEPC (la delegación estadounidense que había llegado a Londres recibió órdenes de regresar). Posteriormente, la Administración estadounidense envió

una nota diplomática a las embajadas en Washington y Londres criticando las negociaciones de la OMI y amenazando con consecuencias para los gobiernos que apliquen cargos de carbono contra buques estadounidenses (aunque el número de buques con bandera estadounidense en el comercio internacional es pequeño). Sin embargo, salvo algunas excepciones, la acción de EE.UU. motivó a otros gobiernos a asegurar que se alcanzara un acuerdo, ya que el fracaso habría dañado gravemente la autoridad de la OMI y el apoyo al multilateralismo y las normas globales para el transporte marítimo.

Países productores de petróleo, encabezados por Arabia Saudí e incluyendo a Rusia e Irán, presentaron fuertes objeciones al proceso e insistieron en una votación formal con lista nominal del Comité completo, algo muy inusual cuando se aprueban nuevas normas para su circulación entre los Estados Parte.

De los Estados miembros presentes, 63 votaron a favor de las enmiendas al Convenio MARPOL, 17 en contra, y un número significativo se abstuvo (o no estuvo presente en la votación). Entre las abstenciones hubo varios Estados insulares del Pacífico que consideraron que las medidas no eran lo suficientemente ambiciosas y que sus opiniones no fueron tenidas en cuenta durante el proceso, incluyendo su apoyo a un enfoque basado en tasas, que al inicio de la semana, al menos en papel, aún era respaldado por al menos 60 Estados Miembros, incluida la UE. No obstante, se espera que muchos de esos Estados que se abstuvo (probablemente sabiendo que la aprobación se lograría) apoyen la adopción de las normas en octubre.

EJEMPLOS DE APLICACIÓN

Ejemplo 1 (MGO)

Un buque consume, en 2028, 25.000 t de MGO, que equivale (utilizando los factores de emisión del reglamento FuelEU) a 81.378 t de CO₂ y 90,77 gCO₂eq/MJ.

Como el valor base para 2028 es 89,57 gCO₂eq/MJ (-4% respecto a 93,3 gCO₂eq/MJ) y el objetivo es 77,44 gCO₂eq/MJ (-17%), el buque deberá comprar RU de nivel 1 y de nivel 2.

Las RU de nivel 2 son las necesarias para bajar de 90,77 a 89,57 gCO₂eq/MJ, es decir, para compensar 1.075 t de CO₂ a 380 \$/t = 0,41 M\$ (estas unidades pueden también compensarse unidades excedentarias de otro buque en una transacción probada o acumuladas en años anteriores).

Las RU de nivel 1 son las necesarias para bajar de 89,57 a 77,44 gCO₂eq/MJ, es decir 10.874 t a 100 \$/t = 1,1 M\$.

En total la multa sería de 1,5 M\$ en 2028. En este mismo ejemplo, la multa en 2030 ascendería a 2,8 M\$ y en 2035 a 9,8 M\$.

En la siguiente tabla se comparan estas multas con las de la normativa europea (ETS + Fuel EU) suponiendo que todo el consumo se hubiera efectuado en su ámbito de aplicación.

	COSTE UE (€)	COSTE OMI (\$)
2028	6.492.542	1.496.063
2030	9.002.864	2.767.513
2035	14.337.299	9.760.491

Ejemplo 1a

Mismo caso anterior pero con un 10% de biocombustible.

	COSTE UE (€)	COSTE OMI (\$)
2028	4.956.866(*)	590.875
2030	4.956.866(*)	915.362
2035	9.562.876	7.307.319

(*) El buque obtendría toneladas para pooling en virtud del reglamento FuelEU (5.374 t en 2028 y 1.533 t en 2030).

Ejemplo 2 (GNL)

Un buque consume, en 2028, 25.000 t de GNL de origen fósil, que equivale con unas pérdidas de metano del 3,1% (utilizando los factores de emisión del reglamento FuelEU) a 89.025 t de CO₂ y 89,20 gCO₂eq/MJ.

Como el valor base para 2028 es 89,57 gCO₂eq/MJ (-4% respecto a 93,3 gCO₂eq/MJ) y el objetivo es 77,44 gCO₂eq/MJ (-17%), el buque no deberá comprar RU de nivel 2 pero sí de nivel 1. Las RU de nivel 1 son las necesarias para bajar de 89,20 a 77,44 gCO₂eq/MJ, es decir 11.740 t a 100 \$/t = 1,2 M\$.

En total la multa sería de 1,2 M\$ en 2028. En este mismo ejemplo, la multa en 2030 ascendería a 2,5 M\$ y en 2035 a 10,3 M\$.

En la siguiente tabla se comparan estas multas con las de la normativa europea (ETS + Fuel EU) suponiendo que todo el consumo se hubiera efectuado en su ámbito de aplicación.

	COSTE UE (€)	COSTE OMI (\$)
2028	6.025.206(*)	1.174.045
2030	8.854.576	2.487.359
2035	15.096.134	10.271.673

(*) El buque obtendría 164 toneladas para pooling en virtud del reglamento FuelEU.

Ejemplo 2a

Mismo caso anterior, pero con unas pérdidas de metano del 1,7%. En este caso las emisiones de CO₂ serían de 80.198 t y la intensidad de GEI bajaría a 82,87 gCO₂eq/MJ.

El valor base para 2028 es 89,57 gCO₂eq/MJ (-4% respecto a 93,3 gCO₂eq/MJ) y el objetivo es 77,44 gCO₂eq/MJ (-17%), el buque no deberá comprar RU de nivel 2 pero sí de nivel 1.

Las RU de nivel 1 son las necesarias para bajar de 82,87 a 77,44 gCO₂eq/MJ, es decir 5.254 t a 100 \$/t = 0,53 M\$.

En total la multa sería de 0,53 M\$ en 2028. En este mismo ejemplo, la multa en 2030 ascendería a 0,89 M\$ y en 2035 a 7,6 M\$. El buque no tendría que adquirir RU de nivel 2 hasta 2032 (por las emisiones de 2031).

En la siguiente tabla se comparan estas multas con las de la normativa europea (ETS + Fuel EU) suponiendo que todo el consumo se hubiera efectuado en su ámbito de aplicación.

	COSTE UE (€)	COSTE OMI (\$)
2028	5.427.774(*)	525.413
2030	5.427.774(*)	886.586
2035	9.699.277	7.630.873

(*) El buque obtendría 7.940 toneladas para pooling en virtud del reglamento FuelEU en 2028 y 3.464 en 2030.

Ejemplo 2b

Mismo caso que el anterior pero con un 10% de bioGNL. El buque no tendría que comprar RU de nivel 2 hasta 2034 (por las emisiones de 2033).

	COSTE UE (€)	COSTE OMI (\$)
2028	4.884.997(*)	0(**)
2030	4.884.997(*)	314.708
2035	4.884.997(*)	5.320.260

(*) El buque obtendría toneladas para pooling en virtud del reglamento FuelEU (15.061 en 2028, 10.585 en 2030 y 1.073 en 2035).

(**) El buque obtendría 'Unidades Excedentarias' equivalentes a 348,15 t de CO₂.

Los cálculos incluidos en este artículo están sujetos a revisión a medida que se definan los mecanismos de aplicación, las metodologías de cálculo y los detalles reglamentarios del nuevo marco global. Se autoriza la reproducción total o parcial, siempre que se cite a ANAVE como fuente.

ABRIL

07



COMITÉ TÉCNICO IBÉRICO DE BUREAU VERITAS

Dña. Araiz Basurko asistió a la 14ª edición del Comité Técnico Ibérico de Marina & Offshore de Bureau Veritas que reunió en el Real Casino de Madrid a destacados profesionales del sector naval español y portugués. El acto fue inaugurado por D. Juan Riva, presidente de Suardiaz Group y del Comité Naval Español, y D. Luis Guerrero Gómez, Director de la División Marina y Offshore de Bureau Veritas Spain y Portugal.

Se presentaron varias ponencias sobre la descarbonización del sector marítimo, los combustibles del futuro, fuentes de energía y tecnología aplicada a operaciones de buques, entre otros asuntos. Las ponencias fueron seguidas por un debate y un almuerzo.

01

Dña. Marina Ronda participó en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ICS sobre la propuesta de sanciones de EE.UU. a los buques de construcción china.

02

Dña. Elena Seco y representantes de las navieras de pasaje asociadas se reunieron en Ibiza con representantes del *Consell* de la Isla en una Mesa Técnica sobre la limitación de acceso de vehículos por vía marítima. Se volvieron a reunir por vía telemática los días 10, 16, 23 y 30 abril, en las que participó D. Álvaro Pedreira. Los días 16 y 23 de abril Dña. Elena Seco, D. Álvaro Pedreira y representantes de las navieras de pasaje asociadas mantuvieron reuniones previas a las de la Mesa Técnica.

03

Dña. Elena Seco se reunió con D. José Rodríguez, de Carus para la firma del contrato de patrocinio de la Asamblea de este año. Dña. Araiz Basurko participó en un Taller Multisectorial para la elaboración del Programa de Adaptación al Cambio Climático 2026-2030 organizado por el MITECO en la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agronómica, Alimentaria y de Biosistemas.

08

Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron con el secretario de Estado de Política Territorial, D. Arcadi España, sobre los posibles efectos en el sector de los aranceles impuestos por EE.UU.

09

Dña. Elena Seco participó en una reunión del Comité de Bienestar gente de mar. Ese mismo día asistió a la ceremonia de ingreso de D. Juan Riva, presidente de Suardiaz, como Miembro de Número de la Real Academia. Dña. Araiz Basurko asistió a un seminario sobre 'Retos de la Navegación Marítima Moderna', organizado por el despacho Muñoz&Montañés.

10

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del CIAIM. Volvió a reunirse el día 23. Dña. Marina Ronda asistió a un webinar organizado por ICS bajo título: 'Insights from the U.S. Trade Representative 301 Committee Public Hearing'.

22

Dña. Elena Seco, representantes de las navieras de TMCD y de la CETM se reunieron con la subdirección general de Planificación, Red Transeuropea y Logística sobre los resultados de la segunda convocatoria de los ecoincentivos marítimos.

23

Dña. Elena Seco moderó una mesa de debate sobre el uso del amoniaco renovable como combustible marino dentro del Congreso Why H2, que tuvo lugar en Madrid. Dña. Marina Ronda se reunió con Dña. Elena de Pablo de EIT Manufacturing, sobre unas convocatorias de ayudas que lanzará próximamente dicha empresa.

24

Dña. Elena Seco se reunió con representantes de una empresa energética. Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda se reunieron con representantes de una empresa asociada sobre los tráficós exentos de la aplicación del ETS.

28

Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda participaron en una reunión organizada con una empresa de ingeniería sobre un proyecto de captura de carbono en los buques. Ese mismo día, Dña. Marina Ronda asistió a la reunión mensual telemática que organiza la agencia EU-Lisa sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES) y el Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (ETIAS). Dña. Desirée Martínez participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

29

Dña. Elena Seco participó con una ponencia sobre Transporte Marítimo de Corta Distancia en el Congreso CoastLink, que tuvo lugar en Bilbao. Dña. Desirée Martínez participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.

30

Dña. Elena Seco se reunió con el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez.

6 de mayo de 2025**RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA INDUSTRIA AUXILIAR**

El Clúster Marítimo Español celebra este nuevo Encuentro con la Mar bajo el título 'Industria Auxiliar: retos y oportunidades de futuro ante el nuevo escenario internacional proteccionista', en la sala de conferencias de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales y Oceánicos de la UPM, en Madrid. Contará con la intervención de representantes de varias empresas del sector. El encuentro podrá seguirse de forma gratuita tanto en formato presencial como *online* mediante la plataforma Zoom. Más información e inscripciones en el [siguiente enlace](#).

Del 7 de mayo al 8 de julio de 2025**CURSO DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

El Instituto Marítimo Español (IME) ofrece un curso especializado en Transformación Digital en el Transporte Marítimo, diseñado para abordar las necesidades actuales y futuras del sector marítimo y portuario. Los participantes explorarán conceptos clave como digitalización, automatización, sostenibilidad y ciberseguridad, fortaleciendo su capacidad para liderar proyectos de innovación en un entorno global y competitivo. El programa combina formación teórica y talleres prácticos, garantizando un aprendizaje profundo y aplicable. El curso tiene formato *online* con tutorías semanales por videoconferencia y tiene un precio de 1.150 € (+ IVA en su caso). Formación bonificable por la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE). Más información e inscripciones en el [siguiente enlace](#).

25 y 26 de junio de 2025**GREEN GAS MOBILITY SUMMIT 2025**

La asociación ibérica para el transporte sostenible, Gasnam Neutral Transport, organiza en Madrid una nueva edición de su Green Gas Mobility Summit que se celebrará los días 25 y 26 de junio en el recinto de La Nave. Este congreso reunirá durante dos días a expertos de alto nivel para analizar las soluciones tecnológicas disponibles que permiten alcanzar los objetivos climáticos y descarbonizar el transporte pesado por tierra, mar y aire mediante combustibles alternativos como gas natural, biometano, gas sintético, hidrógeno y sus derivados. Inscripciones desde 450 € con posibilidad de descuentos especiales por compra anticipada. Más información, programa y formulario de inscripción en el [siguiente enlace](#).

Del 11 al 13 de noviembre de 2025**2º EDICIÓN CONGRESO MARITIME BLUE GROWTH 2025**

Se trata de un encuentro internacional del sector marítimo focalizado en la Economía Circular Azul y liderado por el propio sector de forma transversal, y el sector marítimo nacional e internacional. Tendrá lugar los días 11 a 13 de noviembre en el Palacio de Congresos de Cádiz. La acreditación de cada asistente se otorga exclusivamente por invitación de una marca patrocinadora del MBG. Mas información en la página web del congreso <https://maritimeblugrowth.com/>



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
MAYO 2025
95 € + IVA
(Disponible desde
13/5/2025)**

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