



Vicente Boluda propone un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo

El secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, anunció la aprobación de la Estrategia Marítima 2025-2050 en el acto de clausura de la Asamblea General de ANAVE

EDITORIAL

El transporte marítimo, una infraestructura crítica frente a la inseguridad creciente / **3**

NAVIERAS

Las navieras refuerzan sus servicios para la Operación Paso del Estrecho / **5**

PUERTOS

El movimiento de mercancías en los puertos españoles cae un 2,7% hasta 230 Mt / **10**

MERCADO

El mercado de petroleros sufre por el exceso de oferta y la debilidad en la demanda / **12**



Boletín informativo ANAVE
n.º 680 julio 2025.

Foto portada: De izquierda a derecha, el vicepresidente de ANAVE, Juan Riva; el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez; el presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos; la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez; y el presidente de Baleària, Adolfo Utor / ANAVE.

03

EDITORIAL

El transporte marítimo, una infraestructura crítica frente a la inseguridad creciente.

05

NAVIERAS

Las navieras españolas refuerzan sus servicios para la OPE 2025.

06

REGULACIÓN

El transporte marítimo queda fuera del Plan Verano Joven 2025 en el último momento.

08

INSTITUCIONES

Araiz Basurko asume nuevas funciones como directora de ANAVE.

10

PUERTOS

El movimiento de mercancías en los puertos españoles cae un 2,7% hasta 230 Mt.

13

INSTITUCIONES

Panamá retira más de 650 buques de su registro por las sanciones internacionales.

14

TECNOLOGÍA

Fred. Olsen Express equipa su flota con un sistema de detección de objetos flotantes por cámara.

18

TRIBUNA PROFESIONAL

Discurso del presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, en el acto de clausura de la Asamblea General.

22

ANAVE

23

AGENDA



CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

La Comisión OSPAR designa en el mar del Norte una zona de contingencia y cumplimiento para el intercambio y tratamiento de las aguas de lastre.

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.

El transporte marítimo, una infraestructura crítica frente a la inseguridad creciente

En los últimos tiempos, el transporte marítimo internacional está siendo objeto de una presión sin precedentes. En 2023 y 2024, los ataques de las milicias hutíes en el mar Rojo provocaron la muerte de marinos inocentes y el hundimiento de varios buques mercantes. Más recientemente, el *Joint Maritime Information Center (JMIC)* y *UK Maritime Trade Operations (UKMTO)* han elevado a «significativo» el nivel de amenaza en aguas del golfo Pérsico y el estrecho de Ormuz, ante el riesgo de ataques iraníes o de grupos afines (ver pág. 9). A esto se suma un preocupante repunte de la piratería en el golfo de Guinea y sudeste asiático.

Este incremento de riesgos pone de relieve algo que desde el sector se viene advirtiendo desde hace tiempo: el transporte marítimo es una infraestructura crítica global que requiere una protección activa y sostenida por parte de la comunidad internacional. No se trata solo de buques y mercancías; se trata también de las personas que trabajan a bordo, en entornos cada vez más expuestos a conflictos armados, actos de terrorismo, piratería o inestabilidad regional. Profesionales que nada tienen que ver con el origen de esos conflictos, pero que, con su labor, hacen posible que el comercio mundial continúe fluuyendo con normalidad.

La neutralidad operativa de los buques civiles debe ser respetada, y su seguridad, garantizada por los Estados y las organizaciones internacionales. La libertad de navegación y la protección del personal marítimo son principios fundamentales del derecho internacional, cuya vulneración pone en peligro la economía global.

En este contexto, resulta especialmente relevante la celebración en Madrid, los días 3 y 4 de junio, de la XVI Reunión Estratégica de la Industria, promovida por la operación EUNAVFOR Atalanta de la Fuerza Naval de la Unión Europea, en coordinación con la operación Aspides y la *Combined Maritime Forces*. En ella participaron, junto con ANAVE, organizaciones como ECSA, ICS, OMI, Intertanko, BIMCO, EMSA, OCIMF y el *World Shipping Council*. Durante las sesiones se abordaron los desafíos crecientes en el océano Índico, el golfo de Adén y el mar Rojo, así como la necesidad de reforzar la coordinación entre las operaciones militares navales y el sector marítimo.

Desde ANAVE valoramos muy positivamente el compromiso de España con la seguridad marítima internacional. Nuestro país ha vuelto a asumir, este mes de junio, el mando de la operación Atalanta (ver pág. 9), cuyo cuartel operativo se encuentra en la base naval de Rota desde 2019. España ha liderado esta misión en numerosas ocasiones. En esta nueva rotación, el mando lo ejerce el contralmirante Francisco Javier Vázquez Sanz, al frente de una operación en la que España también es uno de los principales contribuyentes en efectivos y medios, con la participación continuada de unidades. Recientemente, la fragata *Navarra* ha relevado a la *Reina Sofía* y el Destacamento Aéreo Táctico *Orión* ha desplegado el 55º contingente en Yibuti.

La neutralidad operativa de los buques civiles debe ser respetada, y su seguridad, garantizada por los Estados y las organizaciones internacionales.

La operación Atalanta se puso en marcha en diciembre de 2008, ante el aumento de los ataques piratas en el golfo de Adén y el océano Índico, y en respuesta a la preocupación del Programa Mundial de Alimentos por la seguridad de sus envíos humanitarios hacia Somalia. Desde entonces, los buques de la EUNAVFOR han escoltado esos cargamentos y, en cooperación con otros actores internacionales, han contribuido a una reducción significativa de la piratería. En el momento más crítico, más de 700 marinos y 32 buques llegaron a estar secuestrados por piratas somalíes. En diciembre de 2024, el Consejo de la UE decidió prorrogar el mandato de la operación hasta febrero de 2027, ampliando además su radio de acción al mar Rojo y reforzando la coordinación con la operación Aspides en esa región.

El entorno marítimo global seguirá presentando riesgos complejos, que exigen vigilancia constante y cooperación activa. Iniciativas como Atalanta son un buen ejemplo del compromiso europeo con la seguridad en el mar, en beneficio tanto del comercio como de las personas que lo hacen posible.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España
Tel.: +34 91 458 00 40
info@anave.es
www.anave.es





El presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos durante su discurso en el acto de clausura de la Asamblea General de la Asociación / ANAVE.

ANAVE / ASAMBLEA 2025

Boluda propone un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo en la Asamblea General de ANAVE

El acto de clausura contó con la intervención del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, quien defendió la necesidad de tener «*normas globales para un sector global*»

El presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Vicente Boluda, propuso la creación de un 'Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo', en su discurso de clausura de la Asamblea General de la Asociación, celebrada el 19 de junio en el Hotel Wellington en Madrid.

El acto contó con la presencia del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo Benito Núñez, la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, representantes de Puertos del Estado, de varios ministerios, diputados y otros profesionales y autoridades del sector marítimo.

Boluda dedicó un emotivo recuerdo a Gonzalo Alvargonzález, vicepresidente de ANAVE durante 15 años y

presidente del grupo Ership, fallecido el pasado mes de octubre.

En su discurso el presidente de ANAVE instó a que los ingresos obtenidos por el sistema europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) y las penalizaciones del Fuel EU Marítimo se destinen a inversiones concretas y alineadas con la realidad del sector. Recordó que los armadores españoles ya han invertido más de 800 millones de euros en la adquisición y mejora de buques, y que existen proyectos en marcha por al menos 1.000 millones adicionales. Subrayó la necesidad de una colaboración público-privada



Matteo Catani (i), CEO de GNV, recoge el CARUS Excellence Award 2025 en nombre de Gianluigi Aponte a manos de John Bertell, de Carus / ANAVE.

para multiplicar estas inversiones y acelerar la transición energética, reafirmando el compromiso de las navieras españolas con el objetivo de alcanzar las cero emisiones netas en 2050, en línea con la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unión Europea.

Boluda advirtió que la coexistencia de dos marcos normativos, el europeo y el internacional, podría generar inseguridad jurídica y penalizar a los operadores europeos, especialmente a las pequeñas y medianas empresas.

Defendió que la solución global de la OMI debe ser la base regulatoria para Europa

y llamó a evitar duplicidades que afecten la competitividad de las exportaciones e importaciones europeas.

El presidente de ANAVE finalizó lamentando la falta de vocación marítima entre los jóvenes y alertó sobre la situación del Registro Especial de Canarias, que ha perdido seis buques en lo que va de año y se encuentra en mínimos históricos.

Normas globales para un sector global

Posteriormente intervino Benito Núñez, quien anunció la reciente aprobación de la 'Estrategia Marítima 2025-2050'. Aclaró que no se trata de un documento normativo, sino de una guía política que reconoce al transporte marítimo como un sector vital para España, identifica problemas clave y propone medidas concretas para abordarlos. Núñez remarcó que «lo mejor que puede tener un sector como el transporte marítimo, que opera en mercados internacionales, son normas globales», en referencia al 'Marco de Cero Neto de la OMI'.

Núñez también anunció la próxima revisión de la Directiva europea sobre comercio de derechos de emisión (EU ETS) para lograr el máximo alineamiento con la normativa internacional, solicitando la colaboración de ANAVE y el consenso con otras asociaciones europeas de armadores. Además, avanzó la puesta en marcha de un 'Plan de descarbonización para el transporte marítimo'.

Gianluigi Aponte, CARUS Excellence Award 2025

Como en ocasiones anteriores, durante el cóctel se entregó el CARUS Excellence Award 2025 a Gianluigi Aponte, fundador y presidente del grupo naviero MSC, recogido en su nombre por Matteo Catani, CEO de GNV. El acto concluyó con un almuerzo patrocinado por CARUS, Bureau Veritas y Vulkan, y la entrega del anuario estadístico 'Marina Mercante y Transporte Marítimo 2025' a los asistentes.



Control de acceso en el puerto de Algeciras durante la Operación Paso del Estrecho / AP ALGECIRAS.

NAVIERAS / SERVICIOS

Las navieras refuerzan sus servicios para la OPE 2025

Se prevé un aumento de un 6% en los pasajeros y un 4% en los vehículos

Las navieras Baleària, Armas Trasmediterránea y DFDS han presentado sus operativas para cubrir la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2025, que se inició el 15 de junio y durará hasta el 15 de septiembre. Este año Protección Civil prevé un incremento de un 5% en el número de vehículos respecto al año 2024 —que registró un récord histórico en el tránsito total de vehículos y pasajeros— y un ascenso algo inferior en el número de pasajeros, que podría situarse en torno al 4%.

Por navieras, Baleària ofrecerá la mayor capacidad de su historia, hasta 34 conexiones diarias, con una flota de diez buques entre ferries y *fast ferries*. La principal novedad será la ruta entre Tarifa y el puerto marroquí de Tánger ciudad, en la que ofrecerá hasta doce conexiones diarias con dos buques de alta velocidad.

La compañía ha reforzado significativamente su presencia en el Mediterráneo occidental, ampliando sus servicios con Argelia mediante dos nuevas rutas desde Barcelona a Argel y Orán, y aumentando

a tres las conexiones semanales entre Valencia y Mostaganem. Para hacer frente a esta campaña, Baleària ha incorporado más de 300 profesionales en sus delegaciones del sur de España y el norte de África.

Además de los mencionados servicios desde Tarifa, Valencia y Barcelona, Baleària ofrecerá además conexiones desde Algeciras a Ceuta y a Tánger Med; desde Málaga a Melilla; entre Motril y Tánger Med, y desde Almería a Nador.

Por su parte, Armas Trasmediterránea dispondrá de un equipo de más de 600 personas para atender el dispositivo portuario y logístico de la campaña *Marhaba 2025*. La compañía ofrecerá dos millones de plazas para pasajeros y más de 600.000 para vehículos a través de más de 3.200 salidas durante el periodo de la OPE.

Armas Trasmediterránea operará desde los puertos de Algeciras, Motril y Almería con destino a Ceuta y Melilla, los puertos marroquíes de Tánger, Nador y Alhucemas; y los argelinos de Orán y Ghazaouet. Según el director

comercial corporativo, Óscar Martínez, la compañía espera alcanzar las cifras de pasaje del año anterior.

Finalmente, la naviera DFDS ofrece ocho rotaciones diarias en su servicio entre Algeciras y Tánger Med a bordo de los buques *Kattegat* y *Tanger Express*, con salidas continuas durante 24 horas desde ambos puertos. Además, ofrece seis salidas diarias desde Algeciras a Ceuta y otras cinco de vuelta desde la Ciudad Autónoma a bordo del *fast ferry Ceuta Jet*.

Las tres navieras ofrecen información específica sobre la OPE en sus páginas web y servicios especializados para atender a los pasajeros procedentes de diferentes puntos de Europa, incluyendo auxiliares de pasaje de habla árabe y francesa, opciones de restauración *halal* y espacios dedicados a la oración para las travesías más largas.

La Operación Paso del Estrecho, considerada comparable a la peregrinación a La Meca por su magnitud, representa el tránsito de personas y vehículos más importante entre dos continentes.

Baleària y Fred. Olsen refuerzan la conexión entre canarias y la península este verano

Sumarán una cuarta rotación en la línea que une los puertos de Huelva y Santa Cruz de Tenerife

Baleària y Fred. Olsen Express han anunciado la incorporación de una cuarta conexión semanal en la ruta marítima entre Huelva y Santa Cruz de Tenerife durante el periodo estival para cubrir el aumento de la demanda previsto entre el 15 de julio y el 18 de septiembre, tanto de pasajeros como de mercancía rodada.

Durante estos dos meses, las navieras ofrecerán salidas desde Huelva los martes, viernes y sábados, conectando con Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife. Los miércoles únicamente enlazarán con el puerto tinerfeño. Desde Canarias, los ferries zarparán los domingos y los lunes, y habrá dos salidas los jueves desde Tenerife.

La ruta será operada por los buques de Baleària, *Sicilia*, con capacidad para 1.000 pasajeros y 400 vehículos; y *Marie Curie* para más de 800

La alianza estratégica entre Baleària y Fred. Olsen Express en la línea entre la Península y las Canarias ha cumplido seis años / BALEÀRIA.



pasajeros y 600 vehículos. Con esta ampliación se espera cubrir la alta demanda prevista en los meses de verano, tanto en el segmento de pasajeros como en el de transporte de mercancías.

Tanto el director de flota de Fred. Olsen Express, Juan Ignacio Liaño, como el director

general de Baleària, Georges Bassoul, destacaron que la incorporación de este cuarto servicio responde a las mayores necesidades de los clientes de la línea, tanto pasajeros como cargadores, durante el verano.

La alianza estratégica entre ambas navieras cumple

ya más de seis años, consolidando la conexión entre la Península y Canarias como una de las rutas clave para el transporte de mercancías y pasajeros. Desde su inicio, la línea ha movido más de dos millones de metros lineales de carga y cerca de 250.000 pasajeros entre Huelva y las Islas.

NAVIERAS / REGULACIÓN

El transporte marítimo queda fuera del Plan Verano Joven 2025 en el último momento

El transporte marítimo ha quedado finalmente excluido del Plan Verano Joven 2025, una decisión que se ha comunicado de forma inesperada tras haberse completado los trabajos de preparación para su puesta en marcha. La iniciativa para incluir el modo marítimo en el programa de descuentos para jóvenes contaba con el apoyo de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, pero no saldrá adelante. La decisión resulta especialmente

A pesar de los esfuerzos por cumplir los requisitos a contrarreloj, la propuesta del sector no ha recibido el respaldo necesario

frustrante para el sector, ya que las navieras españolas habían respondido «de forma unánime y con rapidez» a los requerimientos del Ministerio

de Transportes. ANAVE lamentó que esta exclusión se produzca tras demostrar «una gran flexibilidad y capacidad de asumir el proyecto en un tiempo récord».

El sector había desarrollado toda la documentación técnica necesaria y adaptado sus sistemas informáticos para poner en marcha el programa, que incluía protocolos específicos para la validación de códigos de jóvenes beneficiarios a través de las API del Ministerio. Las navieras habían preparado la infraestructura para ofrecer descuentos

del 50% en billetes de pasajeros, con un límite máximo de 40 euros por trayecto, dirigidos a jóvenes nacidos entre 1995 y 2007.

La importancia estratégica del transporte marítimo

El transporte marítimo, además de ser el modo más sostenible, constituye un sector estratégico para la economía española y un pilar fundamental de la seguridad económica, la cohesión territorial y el abastecimiento de la población extrapeninsular. La exclusión de este modo del Plan Verano Joven 2025 representa una oportunidad perdida para fomentar su uso entre la juventud y dar a conocer las conexiones marítimas entre la península y los territorios insulares.

Las navieras cumplen con sus obligaciones e instan al Consell de Ibiza a aplicar la Ley 5/2024

Baleària y Tramed defienden su actuación conforme a la ley y expresan su preocupación por los efectos de las restricciones al transporte marítimo

Las compañías navieras están cumpliendo escrupulosamente sus obligaciones de información tanto al Consell de Ibiza como a los pasajeros. ANAVE y sus empresas asociadas han mantenido numerosas reuniones con los técnicos del Consell, siempre desde una actitud de lealtad institucional y voluntad de colaboración. Y ello a pesar de que el transporte marítimo está siendo injustamente señalado, cuando su impacto en la saturación viaria de la isla es mínimo.

En sendos comunicados, Baleària y Tramed han manifestado su «profundo malestar» por la forma en que se ha gestionado y aplicado la nueva Ley 5/2024, que regula el acceso de vehículos a

la isla, y han desmentido rotundamente cualquier incumplimiento normativo.

Baleària, «niega rotundamente que haya eludido su obligación de informar al Consell sobre las matrículas de los vehículos transportados, así como de comunicar a los pasajeros

Tramed lamenta que «la aplicación de la ley ha sido precipitada, sin garantías suficientes y con deficiencias técnicas y jurídicas notorias»

las restricciones vigentes». La naviera asegura que cumplió con los plazos exigidos: «La compañía remitió estos archivos el lunes día 2 de junio a las 11.54h, seis días antes del plazo límite», destacan fuentes de la empresa, que también explican que los retrasos puntuales en la remisión diaria de matrículas se debieron a fallos en la plataforma del propio Consell, incidencia que fue comunicada de inmediato y solventada en cuestión de horas.

Tramed, por su parte, también rechaza cualquier acusación de incumplimiento y exige «rigor y veracidad» al Consell. Recuerda que ha informado debidamente a los pasajeros a través de su página web y que ha remitido toda la información requerida

en tiempo y forma. Además, cuestiona la legalidad de la entrada en vigor de la limitación, señalando que el Consell no ha respetado los plazos previstos en su propia normativa: «Según el artículo 3.1 de la Ley 5/2024, dicho acuerdo debía publicarse en el BOIB al menos tres meses antes de su entrada en vigor, lo que sitúa la fecha legal en el 28 de junio, no en el 1 de junio, como se ha aplicado finalmente».

Críticas al fondo de la ley

Más allá de los aspectos formales, las navieras expresan su preocupación por el contenido de la norma y su impacto en la conectividad marítima. Baleària considera que las restricciones impuestas no resuelven el problema de saturación y, además, «ponen en grave riesgo» la conectividad de la isla. A su juicio, la norma parte de un diagnóstico erróneo, ya que no se ha tenido en cuenta que el flujo de entrada y salida de vehículos es prácticamente equilibrado, con un impacto neto sobre el parque móvil de la isla inferior al 1,5 % de media en temporada alta.

Además, Baleària denuncia que se ha fijado un cupo de 4.000 vehículos mayoritariamente nacionales, frente a los 16.000 coches de alquiler autorizados para visitantes internacionales que llegan por vía aérea, lo que a su juicio favorece el transporte menos sostenible y penaliza el marítimo.

Tramed, por su parte, lamenta que «la aplicación de la ley ha sido precipitada, sin garantías suficientes y con deficiencias técnicas y jurídicas notorias» y advierte que, «no tolerará que se ponga en duda su cumplimiento normativo».

Ambas compañías coinciden en haber mantenido una actitud de diálogo y cooperación con el Consell de Ibiza, pero advierten de que esta normativa puede tener consecuencias muy negativas a medio plazo sobre la conectividad marítima de residentes y turistas nacionales, así como sobre el abastecimiento de mercancías a la isla.



El ferry Ciudad de Granada de Tramed opera la ruta entre Valencia e Ibiza / TRAMED.

INSTITUCIONES / JORNADAS

Intertanko celebra una jornada técnica en la sede de ANAVE

Se presentaron las principales conclusiones del 'XVI Industry Strategic Meeting: Maritime Security Dialogue' de Madrid

El 5 de junio, se celebró en la sede de ANAVE una jornada técnica organizada conjuntamente con Intertanko, que contó con la participación de cerca de 40 representantes de empresas navieras, miembros asociados colaboradores de ANAVE y de la Armada Española.

Durante el encuentro, Phil Belcher, director marítimo de Intertanko, y Carlos González, director regional de la

asociación, presentaron las principales líneas del programa de inspecciones SIRE 2.0, junto con sus bases de datos, fuentes de información y una nueva iniciativa centrada en la centrada en la figura del marino. En este contexto, destacaron la importancia de atraer y retener talento cualificado para garantizar el relevo generacional.

Asimismo, se analizó la evolución de los riesgos en

materia de seguridad marítima en el mar Rojo y el golfo de Guinea. Antonio Martorell, asesor de transporte marítimo de la operación EUNAVFOR Atalanta, presentó las principales conclusiones del 'XVI Industry Strategic Meeting: Maritime Security Dialogue' celebrado los días 3 y 4 de junio en el CESEDEN (Madrid), centrado en la piratería y la protección marítima en el mar Rojo. ANAVE participó

activamente en el mismo, junto con las asociaciones europea e internacional de navieros (European Shipowners - ECSA e ICS), y las principales organizaciones marítimas internacionales (OMI, Intertanko, BIMCO, Intercargo y OCIMF, entre otras).

En este marco, se celebró también una reunión del grupo de trabajo sobre protección marítima de European Shipowners - ECSA, en la que ANAVE estuvo representada por Araiz Basurko, directora de la Asociación.

La jornada incluyó también presentaciones de especial interés por parte de dos compañías españolas. Marflet Marine dio a conocer su innovador proyecto de propulsión asistida por viento, que supondrá la instalación de velas de succión, desarrolladas por la empresa española bound4blue, en su buque *Santiago I*, una iniciativa pionera en el ámbito del transporte marítimo español. Por su parte, Repsol presentó los avances que está desarrollando en el uso de biocombustibles, como parte de su estrategia de descarbonización del transporte marítimo.

Como cierre de la jornada, Carlos González expuso un resumen del nuevo 'Marco de emisiones netas nulas' aprobado por la OMI el pasado abril y analizó su encaje con las normas europeas.



INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

Araiz Basurko asume nuevas funciones como directora de ANAVE

En su reunión del pasado 27 de mayo, el Comité Directivo de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) aprobó el nombramiento de Araiz Basurko Astrain como directora de la Asociación. Basurko, que ocupaba el cargo de subdirectora desde 2021, asume ahora nuevas responsabilidades dentro de ANAVE, en coordinación

con la directora general, Elena Seco. Incorporada a ANAVE en 2004, fue responsable del Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente hasta su nombramiento como subdirectora en 2021. Su experiencia y conocimiento del sector refuerzan la estructura organizativa de la Asociación.

Araiz Basurko es licenciada en Marina Civil, Sección de



Náutica, por la Escuela Superior de la Marina Civil de Santander (Universidad de

Cantabria), y posee el título profesional de Capitán de la Marina Mercante Española. Entre 1998 y 2004 navegó como oficial de puente en buques tanque de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH).

En el ámbito institucional, representa a ANAVE en el Comité de Seguridad y Medioambiente de European Shipowners - ECSA y en el comité equivalente de la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping, ICS*). Además, desde 2018 es vocal titular de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

España vuelve a asumir el mando de la Operación EUNAVFOR Atalanta en el Índico

España ha vuelto a asumir el mando de la Operación EUNAVFOR Atalanta, la misión naval de la Unión Europea destinada a combatir la piratería y proteger el tráfico marítimo en el océano Índico y el mar Rojo. El relevo se formalizó el 12 de junio en el puerto de Yibuti, donde el contralmirante español Francisco Javier Vázquez Sanz tomó el mando de la 50ª rotación de la EUNAVFOR, relevando al contralmirante italiano Davide Da Pozzo, quien lideraba la misión desde febrero de 2025.

La fragata de la Armada española *Navarra* se convierte así en el nuevo buque insignia de la operación, tomando el relevo del *Rizzo* italiano. La ceremonia fue presidida por el comandante de la Operación Atalanta, el vicealmirante Ignacio Villanueva Serrano, y contó con la presencia de autoridades civiles y militares internacionales.

Durante la 49ª rotación, la Fuerza llevó a cabo numerosas patrullas y ejercicios conjuntos de alto nivel, entre los que destacan unas maniobras con la Armada India, el ejercicio *Aldabra IV* con las Fuerzas de Defensa de Seychelles y entrenamientos con Yibuti y otros socios internacionales. Además, se gestionaron incidentes de piratería que concluyeron con la liberación de

embarcaciones y tripulaciones sin consecuencias graves.

El vicealmirante Villanueva destacó la importancia de la presencia europea en la región: «*Con vuestra presencia en aguas somalíes, habéis hecho una contribución única al esfuerzo internacional de disuasión que se ha intensificado desde el resurgimiento de la piratería en 2023. Es precisamente vuestra vigilancia constante la*

que ha evitado nuevos ataques en los últimos meses».

Por su parte, el contralmirante Vázquez Sanz subrayó el compromiso de la misión, más allá de la seguridad táctica, con «*la estabilidad regional*» y «*la colaboración con las autoridades locales y la comunidad internacional*».

El Cuartel General de EUNAVFOR en la base naval de Rota (Cádiz), es responsable de coordinar todos los activos multinacionales de la misión en la zona, actuando bajo el mandato de la operación y las directrices del cuartel general en España.



Ceremonia del relevo del mando de la Operación EUNAVFOR Atalanta en Yibuti / EUNAVFOR.

GEOPOLÍTICA / CRISIS DEL MAR ROJO

Aumentan los riesgos para el transporte marítimo en Ormuz y el golfo Pérsico

El Joint Maritime Information Center (JMIC) y UK Maritime Trade Operations (UKMTO) han elevado el nivel de amenaza para la navegación comercial a «*significativo*» en las aguas del golfo Pérsico, el golfo de Omán y el estrecho de Ormuz, debido a la posibilidad de ataques iraníes o de cualquiera de los grupos apoyados por el gobierno de la República Islámica.

También advierte a los buques frente al uso de tácticas de guerra electrónica, como el bloqueo de GPS y la suplantación de sistemas AIS, especialmente en las proximidades de Bandar Abbas (Irán), donde la

interferencia es cada vez más intensa.

El estrecho de Ormuz permanece operativo, pese a la resolución del Parlamento iraní el 22 de junio apoyando su cierre. Aun así, el tráfico de buques mercantes ha descendido notablemente pasando de 147 buques registrados el 9 de junio, a 111 registrados el 15 de junio, lo que evidencia una mayor cautela de los armadores ante el aumento del riesgo geopolítico. Hasta el momento no se han registrado ataques directos a buques mercantes pero entre las distintas amenazas se contemplan:

- Ataques con drones y misiles,

- Minas lapa y minas flotantes,
- Ataques en enjambre de lanchas rápidas de la Guardia Revolucionaria iraní, e
- Incautaciones oportunistas de buques.

Los buques con vínculos, reales o supuestos, con EE.UU., Reino Unido, Francia o Israel se consideran especialmente vulnerables. Existe un riesgo elevado de errores de identificación, especialmente en zonas de alta densidad de tráfico y visibilidad AIS reducida, como las aguas al norte de Dubái y Sharjah, en los Emiratos Árabes Unidos. El uso intensivo de interferencias electrónicas afecta la capacidad de los buques para

transmitir su posición y complica la navegación segura.

Las autoridades recomiendan a los armadores y operadores:

- No desactivar el AIS para reducir el riesgo de colisiones y errores de identificación,
- Utilizar métodos tradicionales de navegación ante posibles bloqueos de GPS,
- Seguir rutas supervisadas por coaliciones navales,
- Realizar evaluaciones de riesgo previas al viaje, especialmente respecto a la titularidad y gestión del buque,
- Mantener comunicación constante con los centros de operaciones marítimas internacionales y participar en esquemas de reporte voluntario,
- Preparar planes de contingencia para el bienestar de la tripulación y la respuesta ante emergencias.

El movimiento de mercancías en los puertos españoles entre enero y mayo cae un 2,7% hasta 230 Mt

Entre enero y mayo de 2025, según las estadísticas de Puertos del Estado, los puertos españoles de interés general movieron casi 230,0 millones de toneladas (Mt) de mercancías, lo que representa una caída interanual del 2,7%.

Los graneles líquidos sumaron 73,7 Mt, un 4,4% menos que en el mismo periodo de 2024, debido principalmente al descenso de sus dos principales partidas: fueloil (-38,0%) y crudo (-11,3%). Los graneles

sólidos también retrocedieron, hasta 33,1 Mt (-4,6%).

La mercancía general registró 116,8 Mt y se mantuvo en niveles similares a los del año anterior. Del total, 37,5 Mt (+2,6%) se transportaron como mercancía convencional y 79,3 Mt en contenedores, lo que supone una caída interanual del 1,7%, pero un crecimiento del 7,8% respecto a 2023.

El movimiento de pasajeros de línea regular sumó, entre enero y mayo, 8,9 millones (MPax), con un aumento del

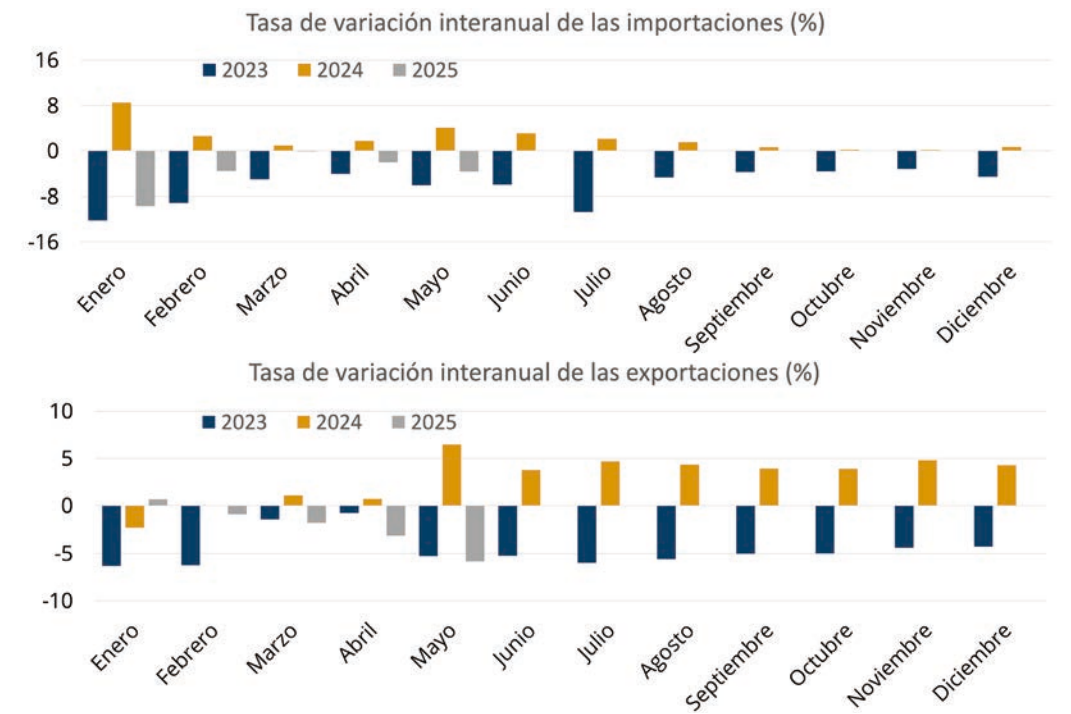
4,2% respecto al mismo periodo de 2024. Contando los pasajeros de crucero pasaron por nuestros puertos 14,0 MPax, un 10,2% más que en 2024, asimismo impulsado por el repunte del tráfico de cruceros (+22,5%).

El tráfico exterior (importaciones + exportaciones) acumulado desde enero retrocedió a niveles similares a los de hace dos años, con 116,7 Mt, lo que supone una variación del -4,4% respecto a 2024 y del +0,2% en comparación con 2023.

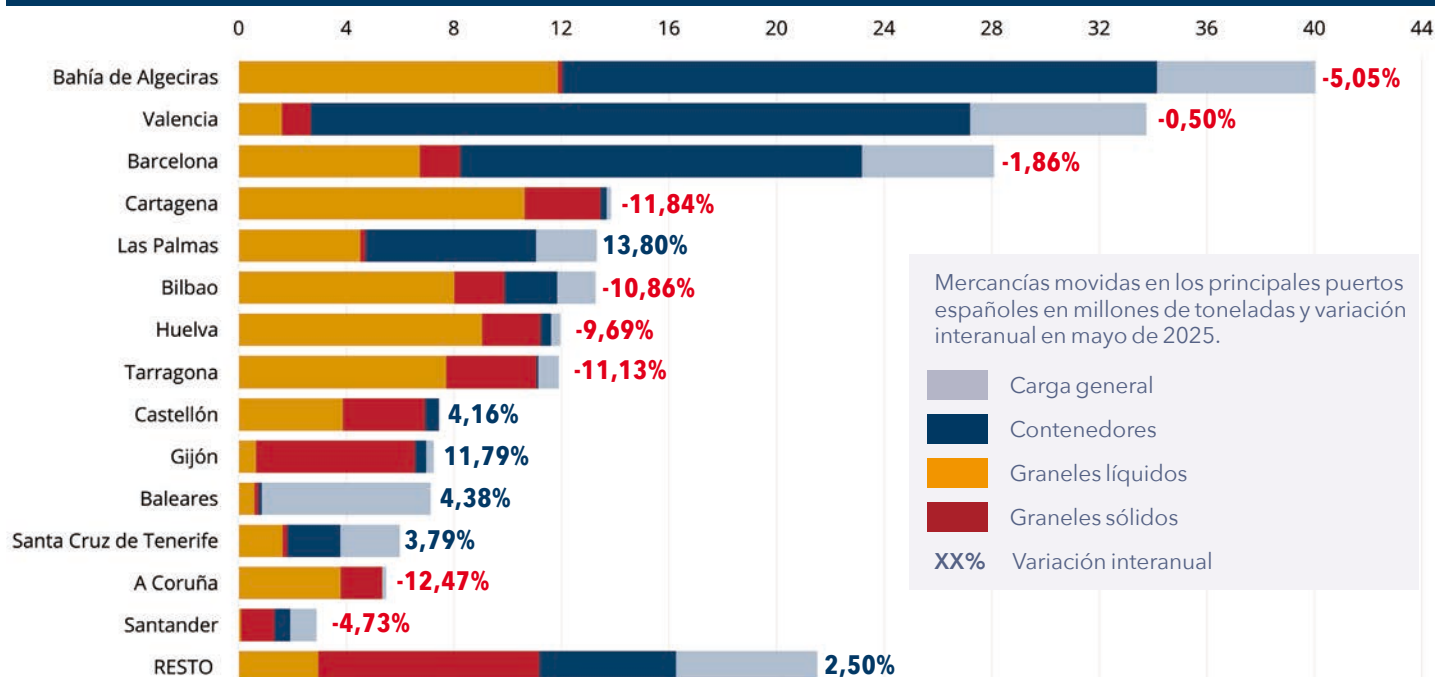
Las importaciones sumaron 80,9 Mt (-3,7%), con descensos tanto en graneles líquidos (-5,0%; 42,5 Mt) como en sólidos (-5,5%; 21,3 Mt), mientras que la mercancía general aumentó (+2,2%; 17,0 Mt). Por su parte, las exportaciones cayeron hasta 35,8 Mt (-5,8%), lastradas por el notable descenso de los graneles líquidos (-24,4% hasta 8,5 Mt), con una disminución más moderada de los graneles sólidos (-3,2%; 8,7 Mt) y un crecimiento de la mercancía general (+4,6%; 18,6 Mt).

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2023	2024	2025	2024-2025	2023-2025
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	74.355.014	77.073.747	73.655.740	-4,4%	-0,9%
		Sólidos	38.700.774	35.013.188	33.414.085	-4,6%	-13,7%
	Mercancía general	Convencional	35.552.873	36.556.290	37.498.672	2,6%	5,5%
		En contenedores	73.590.310	81.512.331	79.300.108	-2,7%	7,8%
		Total	109.143.183	118.068.621	116.798.780	-1,1%	7,0%
	Total		222.198.971	230.155.556	223.868.605	-2,7%	0,8%
Otras mercancías	Total	6.063.717	6.568.586	6.101.218	-7,1%	0,6%	
TRÁFICO PORTUARIO			228.262.688	236.724.142	229.969.823	-2,9%	0,7%

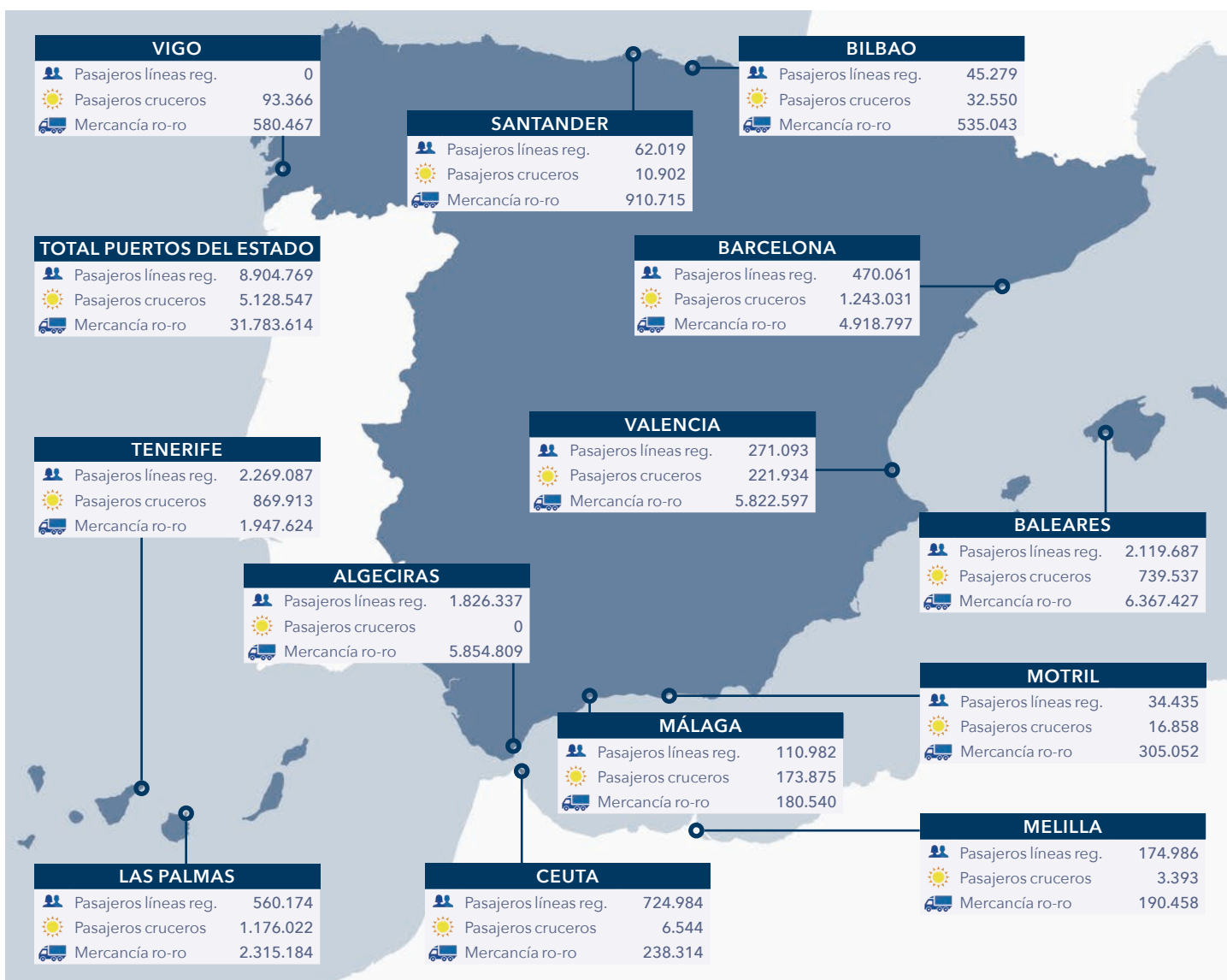
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN MAYO Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN MAYO



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



El mercado de petroleros sufre por el exceso de oferta y la debilidad en la demanda

Tras dos años de baja actividad en el reciclaje de petroleros, se prevé que se duplique en 2026

El mercado mundial de transporte de crudo y productos petrolíferos por vía marítima atraviesa una fase de «equilibrio inestable», marcado por una demanda más débil de lo previsto y un aumento de la oferta de buques, según el informe semanal más reciente del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO).

El analista jefe de transporte marítimo de dicha asociación, Niels Rasmussen, prevé «una evolución equilibrada en el mercado de petroleros de crudo este año, seguida de un ligero debilitamiento en 2026». Sin embargo, se espera que el mercado de petroleros de productos se debilite tanto en 2025 como en 2026, a medida que se vayan incorporando a la flota las unidades de la amplia cartera de pedidos.

La incertidumbre en las políticas comerciales globales —especialmente tras la imposición de aranceles a las importaciones por parte de la Administración Trump—, ha afectado negativamente tanto a la economía mundial como a las perspectivas de demanda de petróleo. La Agencia Internacional de la Energía (AIE) ha rebajado su previsión de crecimiento de la demanda para 2025 a 0,7 millones de barriles diarios (Mb/d), frente a los 1,1 Mb/d previstos en febrero. Para 2026, el crecimiento previsto es de 0,8 Mb/d.

Según el citado informe, la actividad de refino aumentará en 0,4 Mb/d tanto en 2025 como en 2026 y la oferta mundial de petróleo crecerá en 1,6 Mb/d en 2025 y en 1,0 Mb/d en 2026, impulsada por la decisión de la OPEP+ de comenzar a revertir los recortes de producción. «La

oferta de petróleo superará a la demanda en cerca de 1 Mb/d tanto en 2025 como en 2026, lo que ejercerá presión a la baja sobre los precios. Unos precios más bajos podrían contribuir a sostener la demanda», explica Rasmussen.

Este excedente podría incrementar las reservas mundiales de petróleo, lo que a su vez podría favorecer la demanda de petroleros de crudo. No obstante, el crecimiento de los volúmenes transportados hasta la fecha ha sido inferior al del año pasado, lo que ha provocado una reducción significativa de los niveles de fletes respecto a 2024.

Impacto de la situación geopolítica y reciclaje de flota

Aunque aún no hay indicios claros de un aumento de los tránsitos por el mar Rojo y el canal de Suez, un eventual

La oferta superará a la demanda en cerca de 1 Mb/d tanto en 2025 como en 2026, lo que ejercerá presión a la baja sobre los precios

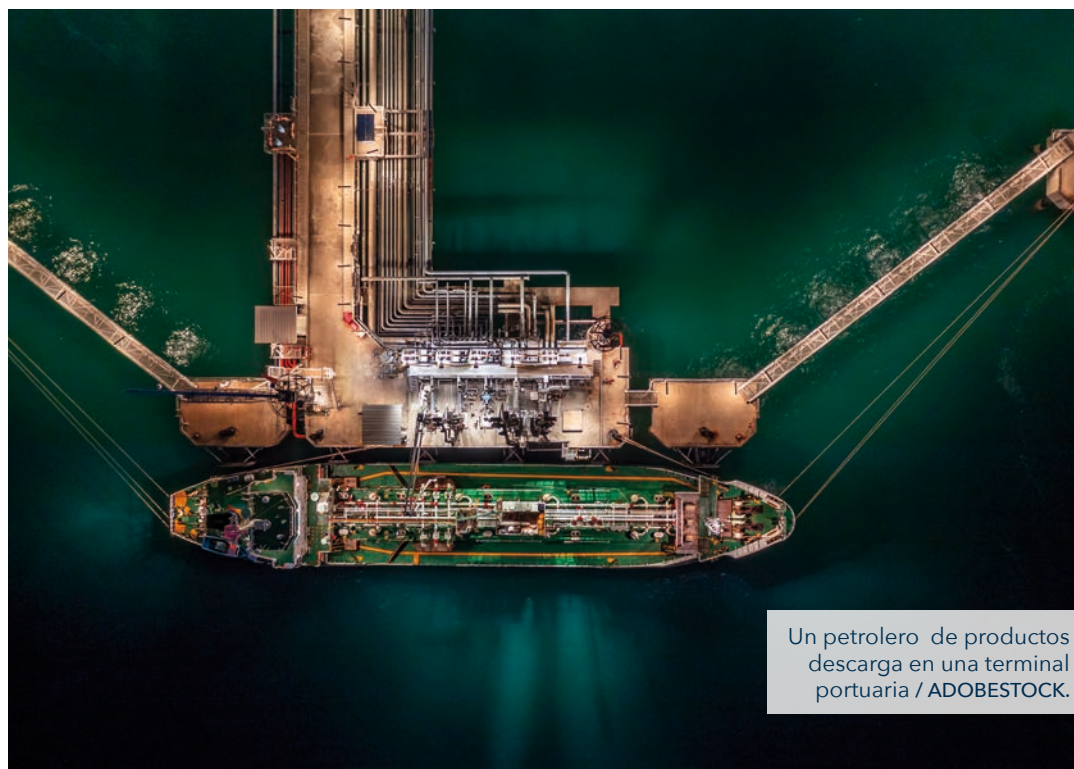
retorno a las rutas normales podría reducir la demanda de petroleros entre un 1% (en el caso de los de crudo) y un 3,5% (en el de los de productos), debido a la disminución de las distancias de navegación.

En cuanto a la flota, tras dos años de baja actividad en el reciclaje de petroleros, se prevé un repunte en 2025 y que dicha actividad se duplique en 2026. Sin embargo, persiste un importante

excedente de buques de mayor edad, lo que podría dar lugar a un volumen de reciclaje aún más elevado del previsto.

Para Rasmussen, «la demanda es el principal factor de incertidumbre. Los volúmenes de carga han comenzado el año por debajo de los de 2024, por lo que los volúmenes de crudo y productos deben crecer un 2,0% y un 1,0% interanual, respectivamente, para alcanzar nuestras previsiones para este año».

A pesar de la caída de los fletes, los precios de segunda mano de los buques se mantienen, lo que podría reflejar expectativas de recuperación del mercado a medida que avance el año. Los precios de los buques de nueva construcción se mantienen respecto a los del año pasado, aunque han caído entre un 4% y un 5% desde el pico registrado a finales de 2024.



Un petrolero de productos descarga en una terminal portuaria / ADOBESTOCK.

Panamá retira más de 650 buques de su registro por las sanciones internacionales

La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) ha expulsado más de 650 buques de su registro desde 2019, dentro de su estrategia para cumplir las sanciones internacionales —especialmente las impuestas por EE.UU.— y reforzar los controles sobre los buques que enarbolan su bandera. En el último año, se han dado de baja 214 buques, lo que representa más de 12 millones de GT, según los datos oficiales.

Esta medida responde a las críticas y presiones de organismos internacionales y gobiernos, que acusan a Panamá de facilitar el comercio ilícito de petróleo iraní a través de buques abanderados en su registro. La organización estadounidense *United Against Nuclear Iran (UANI)* denunció



recientemente que cerca de un 17% de los buques sospechosos de transportar crudo iraní navegan bajo bandera panameña. Para dicha organización, «esto no es solo un fallo del registro de Panamá. Es una amenaza directa para el cumplimiento de las sanciones

internacionales y la seguridad regional y de EE.UU.»

La AMP se defendió alegando que en octubre de 2024 publicó un Decreto Ejecutivo (Decreto Ejecutivo No. 512) por el cual puede cancelar el registro de buques cuyos propietarios figuren en listas

internacionales de sanciones. Además, en 2019 firmó un acuerdo con otros Estados de bandera, entre ellos Liberia y las Islas Marshall, para compartir información y evitar así el blanqueo de historiales de buques sancionados.

La autoridad panameña también ha endurecido los requisitos para las operaciones de transferencia de carga entre buques (*ship to ship, STS*) bajo su bandera, para intentar combatir las operaciones de la llamada 'flota fantasma'. Según la AMP, «se han introducido requisitos más estrictos para las operaciones STS, alineadas con las normas de la OMI y el Convenio MARPOL, lo que refleja nuestro compromiso con la seguridad marítima y la transparencia operativa».

La Autoridad Marítima de Panamá reitera su colaboración con EE.UU. y los organismos internacionales para evitar que su registro sea utilizado para violar sanciones o facilitar actividades marítimas ilícitas.



**Impulsando la innovación
por un transporte marítimo sostenible**

www.gasnam.es



DESCARBONIZACIÓN / NUEVAS CONSTRUCCIONES

Fred. Olsen Express equipa su flota con un sistema de detección de objetos flotantes por cámara

El sistema se une a la plataforma Fred.Olsen Vigía, que registra en tiempo real los avistamientos de cetáceos, para la protección de la fauna marina

Fred. Olsen Express ha completado la instalación de un sistema automatizado de detección temprana de objetos en el mar en toda su flota de *fast ferries* de gran porte, tras las pruebas piloto iniciadas en 2022 en el trimarán *Bajamar Express* y los resultados positivos obtenidos.

Desarrollado en colaboración con Aeromarine y SEA.AI, este sistema utiliza inteligencia artificial, cámaras térmicas y de alta resolución y un tratamiento avanzado de señales radar. Asimismo permite la vigilancia perimetral automatizada y la identificación de obstáculos flotantes —desde contenedores hasta fauna marina— incluso en condiciones de baja visibilidad o en navegación nocturna. Según el jefe del departamento técnico de la naviera, Iván Fernández, «con la incorporación de la cámara térmica multiobjetivo con Inteligencia Artificial de SEA.AI es como si contáramos con un tercer oficial vigilando la proa permanentemente. En cuanto el sistema detecta cualquier objeto nos avisa de inmediato».



La pantalla superior en el puente de mando muestra la imagen de las nuevas cámaras de detección / FO EXPRESS.

El proyecto piloto en el *Bajamar Express* supuso una mejora significativa en la visibilidad y la seguridad durante la navegación, y permitió evitar colisiones, protegiendo especialmente a la fauna marina. Tras los buenos resultados, la naviera ha extendido la tecnología a todas sus rutas interinsulares operadas por *fast ferries*. Esta iniciativa ha sido reconocida con el Premio opPORTunity a la Innovación Tecnológica de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife en 2024. El galardón se suma al Premio a las Prácticas Turísticas Sostenibles 2022 del Cabildo de Tenerife, por la plataforma Fred. Olsen Vigía, que registra en tiempo real los avistamientos de fauna marina desde los buques. Para el director de flota de la naviera, Juan Ignacio Liaño, estos dos proyectos permiten avanzar hacia «una navegación más segura y respetuosa con el medio marino en cada una de nuestras travesías».

La introducción del sistema forma parte de una estrategia más amplia de innovación tecnológica y sostenibilidad ambiental de la naviera canaria, que incluye la puesta en marcha de más de 90 medidas de investigación y testado de nuevas tecnologías y acciones de concienciación como limpiezas de litoral y fondos marinos, o talleres de sensibilización ambiental.

DESCARBONIZACIÓN / BIOCOMBUSTIBLES

Moeve suministrará biocombustibles de segunda generación a Armas en Canarias

Moeve ha firmado un contrato con la naviera Armas Transmediterránea para el suministro de 40.000 toneladas de biocombustibles renovables de segunda generación (2G) hasta finales de 2025 en los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

El contrato es prorrogable a 2026 y según los firmantes «refuerza la apuesta histórica de ambas compañías por

Canarias y supone un avance significativo en la transición energética del sector marítimo local».

Moeve produce estos biocombustibles en los parques energéticos de San Roque (Cádiz) y La Rábida (Huelva) y los suministra en los puertos de Algeciras, Barcelona, Ceuta y Huelva. Según esta compañía energética, los biocombustibles 2G pueden reducir hasta en un 90% las emisiones de CO₂ en su ciclo de vida

respecto a los combustibles tradicionales, acelerando así la movilidad sostenible en sectores de difícil electrificación, como el marítimo.

Esta operación se enmarca en la estrategia '2030 Positive Motion' de Moeve, que aspira a liderar la movilidad sostenible y convertirse en el principal productor de biocombustibles de España y Portugal, con una capacidad de producción de 2,5 millones de toneladas anuales para 2030.



Baleària bautiza su tercer *fast ferry* propulsado por GNL con el nombre de la escritora tinerfeña Mercedes Pinto

Baleària ha anunciado que su tercer *fast ferry* propulsado por gas natural llevará el nombre de la escritora y poetisa tinerfeña, Mercedes Pinto. El nuevo catamarán, gemelo del *Eleanor Roosevelt* (2021) y del *Margarita Salas* (2023), se encuentra actualmente en fase avanzada de construcción en los Astilleros Armon de Gijón, y su botadura está prevista para el mes de septiembre de este año.

El presidente de la naviera, Adolfo Utor, destacó en la presentación como bautizar el nuevo catamarán con el nombre de Mercedes Pinto es «una forma de honrar a una mujer avanzada a su tiempo, que con su vocación marcó una época en el progreso de los derechos



El nuevo *fast ferry* Mercedes Pinto de Baleària en las instalaciones de los astilleros Armon de Gijón / BALEÀRIA.

sociales desde la literatura y la poesía, entre otros ámbitos. El legado de Mercedes Pinto refleja los valores de Baleària y nuestro compromiso con las Islas Canarias y su patrimonio sociocultural».

El *fast ferry* Mercedes Pinto se sumará a la flota de alta velocidad impulsada por gas natural de Baleària. Al igual que sus gemelos, el buque tendrá 123 m de eslora y 28 m de manga, con capacidad para 1.200

pasajeros y 425 vehículos. Entre las novedades, integrará mejoras en comodidad y servicios a bordo, como una segunda cubierta con salón de butacas en proa y una terraza en popa con bar exterior.

Este será el duodécimo buque de Baleària

equipado con motores duales a gas natural, tecnología que la naviera impulsa desde hace casi una década y que permite el uso de biometano al 100% y mezclas de hidrógeno verde de hasta un 25%.

EMISIONES / OPS

Trasmed elimina 250 toneladas de emisiones de CO₂ en dos meses con la conexión OPS en el puerto de Barcelona

La naviera Trasmed, empresa del grupo Grimaldi, ha anunciado la eliminación de aproximadamente 250 toneladas de emisiones de CO₂ en dos meses, tras la puesta en marcha de la conexión del buque *Ciudad de Palma* al sistema OPS (Onshore Power Supply) del Puerto de Barcelona.

Desde el 31 de marzo, el ferry *Ciudad de Palma* se

conecta diariamente a la red eléctrica del puerto, alimentada por energía 100% renovable, lo que permite apagar los motores durante la estancia y suprimir tanto las emisiones como el ruido. Según estimaciones técnicas del grupo naviero, el ahorro mensual ronda las 125 toneladas de CO₂, equivalente a retirar 735 coches de la circulación cada mes. En términos anuales,

se prevé evitar la emisión de hasta 1.500 toneladas de CO₂.

Trasmed ha invertido más de 1,2 millones de euros en adaptar sus barcos para que puedan conectarse con el sistema OPS y prevé poder hacerlo próximamente en el puerto de Palma de Mallorca. Según Ettore Morace, director general de Trasmed, «si en 2024 la estrategia fue la optimización de la flota, lo que permitió un aumento en carga y pasaje y una significativa reducción de emisiones de CO₂, en 2025 la compañía tiene previsto continuar reforzando su compromiso con la descarbonización».

Además de la electrificación en su terminal portuaria, el Grupo Grimaldi ha utilizado una pintura descontaminante en el muelle de San Bertrán del puerto de Barcelona, capaz de absorber y transformar gases como CO₂ y NOx en compuestos «estables e

inofensivos, reforzando así la reducción de emisiones en el entorno portuario».

Según Miguel Pardo, director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi en España, «la sostenibilidad es una de las principales demandas de nuestros clientes, y estamos preparados para seguir liderando la transición hacia un transporte marítimo más respetuoso con el medio ambiente».



Sistema de conexión OPS en la terminal de Trasmed del puerto de Barcelona / TRASMED GLE.



NUEVAS TECNOLOGÍAS / PROPULSIÓN NUCLEAR

Allseas apuesta por la energía nuclear para descarbonizar el transporte marítimo

La empresa prevé que los primeros pedidos estén dirigidos a la construcción de centrales flotantes

La empresa neerlandesa de operaciones *offshore*, Allseas ha anunciado el lanzamiento de un plan a cinco años para proyectar, desarrollar e instalar reactores nucleares modulares pequeños (*Small Modular Reactors*,

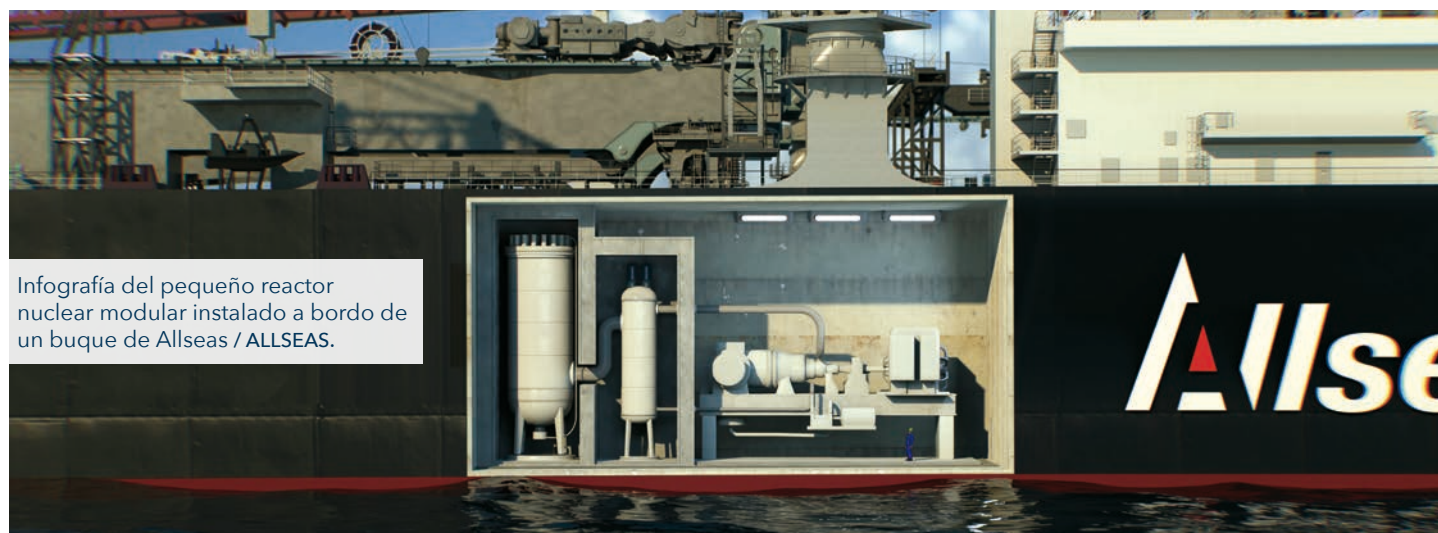
SMR) tanto en buques *offshore* como en aplicaciones terrestres. Con más de 40 años de experiencia en ingeniería para la sector de la energía marina, la compañía busca «dar un salto cualitativo en la transición hacia sistemas energéticos

limpios y de alto rendimiento, tanto en el mar como en tierra firme».

Según Allseas, muchas de las alternativas actuales para la descarbonización del transporte marítimo, como por ejemplo el hidrógeno, el

metanol o el amoníaco presentan limitaciones respecto a su disponibilidad, escalabilidad y costes, especialmente para operaciones remotas y de alta demanda energética. La energía nuclear, sin

(PASA A PÁGINA 17)



Infografía del pequeño reactor nuclear modular instalado a bordo de un buque de Allseas / ALLSEAS.

NUEVOS COMBUSTIBLES / NORMATIVA

LR certifica por primera vez un buque tanque convencional para el transporte y suministro de FAME B100

La sociedad de clasificación Lloyd's Register (LR) ha anunciado la certificación por primera vez de un buque tanque para la carga,

transporte mezcla de ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME B100) bajo las regulaciones del Código IBC y el Anexo II de MARPOL de la OMI. Se trata del primer buque de su clase en recibir esta aprobación, lo que según LR «representa una solución escalable para el suministro de combustibles de menor huella de carbono».

Gracias a un acuerdo tripartito entre el pabellón de la Isla de Man y la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido (UKMCA), esta certificación permitirá que un petróleo de productos, el *Whitchampion* pueda llevar cabo mezclas de biocombustibles

con destilados de petróleo y fuelóleos residuales dentro de las aguas costeras del Reino Unido. Su buque gemelo, el *Whitchallenger*, espera obtener una aprobación similar este año.

Hasta ahora, los buques tanque certificados bajo el Anexo I de MARPOL solo podían transportar mezclas con un contenido máximo de un 30% de FAME, limitando el apoyo de la flota convencional al uso de biocombustibles avanzados. Tras un exhaustivo análisis GAP y la correspondiente evaluación de riesgos, el *Whitchampion* ha conseguido exenciones

regulatorias que le permiten operar sin necesidad de ser un buque quimiquero.

Para el responsable de combustibles y emisiones de LR, Tim Wilson, «esta certificación demuestra una ruta comercialmente viable para que los buques tanque existentes participen en la transición energética. Establece un claro modelo a seguir para adaptar la flota sin costosas conversiones».

Esta iniciativa marca un precedente para la adaptación de la flota mundial de suministro de combustibles, facilitando el cumplimiento de los objetivos medioambientales del sector marítimo.



(VIENE DE PÁGINA 16)

embargo, ofrece una densidad energética inigualable, la posibilidad de un suministro energético estable y escalable, con cero emisiones.

La empresa neerlandesa va a desarrollar reactores de gas de alta temperatura (*High Temperature Gas Reactors, HTGR*) con potencias alrededor de los 25 MW eléctricos (MWe), una tecnología de cuarta generación que funciona sin combustión ni emisiones. Estos reactores emplean combustible TRISO, partículas del tamaño de una semilla de amapola, que consisten en un núcleo de uranio encapsulado en varias capas de material cerámico, que aseguran la contención de productos de fisión incluso en condiciones extremas.

Según explica Stephanie Heerema, responsable de proyecto de desarrollos nucleares en Allseas, «la seguridad impulsa nuestra innovación: el reactor se autorregula y, en caso de fallo, se apaga y enfría automáticamente sin necesidad de intervención externa».

Asimismo, la empresa está investigando diversas opciones para la reutilización de los materiales y minimizar así el impacto medioambiental durante todo el ciclo de vida de cada SMR.

El plan de desarrollo contempla concluir los estudios de proyecto para las aplicaciones marítimas y terrestres durante el primer año. Posteriormente se desarrollarán los prototipos y licencias con organismos reguladores y socios tecnológicos.

«Nuestro objetivo es iniciar la producción en una instalación dedicada para 2030. La primera aplicación será probablemente en tierra, mientras se discuten y concretan las regulaciones off-shore, para después aplicarlo en nuestros propios buques y posteriormente en todo el sector», detalla Heerema.

La apuesta de Allseas por la energía nuclear representa, según sus impulsores, «un paso decisivo hacia la descarbonización del sector marítimo, la seguridad energética y la competitividad industrial europea».



El nuevo car carrier de UECC propulsado por GNL, Blue Heritage / UECC.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

UECC mejora capacidad y frecuencia en el *shortsea* europeo con un nuevo buque

Incorpora el car carrier *Blue Heritage* a sus rutas europeas Norte-Sur

United European Car Carriers (UECC) ha anunciado la incorporación del car carrier *Blue Heritage* a sus rutas europeas Norte-Sur, incrementando así la frecuencia de rotaciones y la capacidad de carga en dichos servicios. Según la naviera, esta decisión responde «al creciente interés por el transporte marítimo sostenible en el *shortsea* europeo».

Según el director de operaciones de UECC, Per Christian Mørk, el nuevo buque mejorará la capacidad y flexibilidad para los clientes en estas rutas y reducirá la huella de carbono de su logística.

El *Blue Heritage* es el séptimo buque que opera en esta ruta, permitiendo ofrecer una frecuencia de una salida cada aproximadamente 4,5 días desde Turquía hacia el norte de Europa que, según la naviera es «la más alta del mercado». Además, suma el puerto turco de Yarimca a sus escalas regulares, junto

7.000

Capacidad en unidades equivalentes de coches del nuevo car carrier de UECC

a Efesan y Autoport, extendiendo así su cobertura en el Mediterráneo y el norte de Europa.

La nueva configuración de servicio contempla tres buques en la rotación entre Flushing, Zeebrugge, Cuxhaven, Vigo, Yarimca, Efesan, Autoport y regreso a Flushing; y otros cuatro en la ruta Cuxhaven, Bremerhaven, Zeebrugge, Portbury, Vigo, Sagunto, Livorno, Pireo, Autoport y vuelta a Cuxhaven. «Al añadir capacidad, podemos incorporar puertos en cooperación con nuestros clientes y adaptar los servicios a sus necesidades», añade Mørk.

El *Blue Heritage*, buque gemelo del *Blue Aspire*, es un PCTC (*Pure Car & Truck Carrier*) con capacidad para 7.000 CEU distribuidos en 12 cubiertas, cuatro de ellas ajustables y aptas para carga *High & Heavy*. Está equipado con motores dual-fuel de GNL, y puede operar con biometano licuado (bioGNL), combustible que ha permitido a la naviera reducir en 107.000 toneladas las emisiones de CO₂ *well-to-wake* en 2024, respecto al año anterior.



Discurso del presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, en el acto de clausura de la Asamblea General

MADRID, HOTEL WELLINGTON, 19 DE JUNIO 2025

Ilustrísimo señor secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez Quintanilla.

Querido Benito.

Directora general de la Marina Mercante, autoridades, diputados, queridos asociados y amigos del sector marítimo.

Gracias por acompañarnos hoy en este acto tan señalado para la Asociación de Navieros Españoles. Es siempre un placer y un honor contar con una representación institucional tan amplia y comprometida.

Permitidme también un saludo especial al diputado Juan Antonio Rojas que hoy nos acompaña, cuya

presencia tras un proceso de recuperación es una alegría compartida por todos.

Antes de entrar en materia, quiero rendir un sentido y respetuoso homenaje a una persona entrañable para esta casa: Gonzalo Alvargonzález. Gonzalo fue vicepresidente de ANAVE durante más de quince años, presidente del Grupo Ership y, sobre todo, un ejemplo de entrega y excelencia empresarial.

Su fallecimiento nos ha dejado un profundo vacío, pero su legado permanece vivo en nuestra comunidad marítima.

Vaya desde aquí nuestro más sincero reconocimiento y un afectuoso abrazo a su familia y compañeros.

Señoras y señores:

El sector del transporte marítimo atraviesa un momento especialmente complejo y exigente. No se trata de las habituales incertidumbres cíclicas, sino de una convergencia de factores estructurales y coyunturales sin precedentes en la historia reciente. La presión regulatoria, las tensiones geopolíticas, la

transformación tecnológica y el reto de la descarbonización exigen una adaptación rápida y decidida por parte de todos los agentes del sector.

En este contexto, el comercio marítimo mundial sigue siendo un pilar esencial para cualquier economía. En 2024, alcanzó un nuevo récord de 12.590 millones de toneladas, impulsado principalmente

por el dinamismo del transporte de graneles sólidos y la recuperación parcial del tráfico de contenedores.

En el caso de España, el comercio marítimo nacional creció un 1,7%, ligeramente por debajo del promedio global y del crecimiento del PIB nacional. Esta evolución refleja, por un lado, la solidez de nuestro sistema portuario y, por otro, cierta ralentización en los flujos intraeuropeos.

Nuestra flota controlada mantiene su volumen, con 205 buques que superan los cinco millones de GT. Sin embargo, continúa el preocupante descenso del número de buques bajo pabellón nacional, que ha alcanzado mínimos históricos por segundo año consecutivo.

DNV

Señor secretario general:

A finales de 2024, solo 91 buques mercantes de transporte navegaban con bandera española y, en los primeros meses de 2025, el Registro Especial de Canarias ha perdido seis unidades más. Es una tendencia que arrastramos desde hace más de una década.

Durante el pasado ejercicio, lejos de avanzar en medidas correctoras, han surgido nuevos factores que han erosionado aún más la competitividad de nuestro pabellón. Es el caso de la denominada «cuota de solidaridad», que no se bonifica a los tripulantes de nuestros buques, pese a lo previsto en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias. O la creciente dificultad para enrolar marinos extracomunitarios, en un contexto global de escasez de tripulaciones.

Son obstáculos que complican el día a día operativo de nuestras navieras y que deben resolverse si queremos revertir la pérdida de flota bajo bandera española.

La reforma del Registro Especial de Canarias prevista en la modificación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante debe marcar el inicio de una transformación más profunda. No puede quedarse en un ajuste técnico. Debe ser una reforma ambiciosa, que equipare nuestras condiciones a las de otros registros europeos y devuelva competitividad a nuestro pabellón.

No se trata solo de retener flota. Se trata de reforzar un sector estratégico para la soberanía, el empleo y la competitividad de nuestro país. El pabellón nacional debe volver a ser una opción viable y atractiva para las navieras españolas.

Estimados amigos:

Vivimos un escenario internacional marcado por una inestabilidad cada vez mayor. El resurgir de las tensiones comerciales, los ataques a buques en el mar Rojo, las repunciones en el canal de Panamá o la restricción de la piratería están alterando las rutas marítimas, incrementando los costes y obligando al sector a adaptarse con rapidez.

Las navieras han demostrado una gran capacidad para ajustar sus operaciones y mantener los suministros. Pero el alargamiento de las rutas también implica más emisiones, más consumo y más costes.

En España, para nuestras regiones insulares y ultraperiféricas, el transporte marítimo es tan esencial como la alta velocidad ferroviaria en el interior peninsular.

Hago un breve inciso para agradecer sinceramente el apoyo de su Ministerio para que el buque fuese incluido en el Plan Verano Joven 2025. Lamentamos que la iniciativa no haya prosperado,



«Para nuestras regiones insulares y ultraperiféricas, el transporte marítimo es tan esencial como la alta velocidad ferroviaria en el interior peninsular»

pero confiamos en que pueda hacerse realidad el próximo verano.

Por todo lo anterior insistimos en la necesidad de una política marítima nacional ambiciosa e integrada, que reconozca el transporte marítimo como un pilar de la seguridad económica, la cohesión territorial y el abastecimiento de la población.

Un primer paso que celebramos ha sido la reciente aprobación de la Estrategia Marítima de España, que no debe quedarse en un documento de intenciones. Su éxito, como reconoce el propio texto, «dependerá del compromiso de todos los organismos y sectores involucrados». Desde este mismo momento, Secretario General, nos ponemos a su disposición para empezar a trabajar,

cuanto antes, en su desarrollo y puesta en marcha.

Como bien indica la Estrategia, uno de los grandes desafíos que marcará nuestro futuro inmediato es, sin duda, la descarbonización. Las navieras españolas estamos plenamente alineadas con el objetivo de cero emisiones netas para 2050, que comparten tanto la Organización Marítima Internacional como la Unión Europea.

Como sabe, en abril de este año, la OMI aprobó el denominado «Marco de Cero Neto», que convertirá al transporte marítimo en el primer sector con un sistema global obligatorio de fijación de precios del carbono. Un avance importante, que desde ANAVE hemos apoyado activamente, convencidos de que la transición energética solo puede impulsarse con normas globales y coordinadas.

Estimado Benito:

Este logro multilateral debe conducir ahora a una revisión profunda de las normas europeas sobre emisiones de gases de efecto invernadero, para evitar que los buques que hacen escala en nuestros puertos soporten una doble carga administrativa y económica.



De izquierda a derecha, la directora general de ANAVE, Elena Seco; el presidente de Baleària, Adolfo Utor; el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez; el presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos; la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez; y el vicepresidente de ANAVE, Juan Riva / ANAVE.

No será una tarea sencilla.

El marco europeo, basado en el régimen de comercio de derechos de emisión (conocido como sistema ETS) y el Reglamento Fuel EU Marítimo, difiere sustancialmente del enfoque adoptado por la OMI.

Sin embargo, la coexistencia de ambos marcos solo agravaría la fragmentación regulatoria, generaría inseguridad jurídica y penalizaría injustamente a los operadores europeos, especialmente a las pequeñas y medianas navieras.

No podemos permitir que dos sistemas de regulación del carbono, uno global y otro regional, se solapen, impongan penalizaciones distintas, desincentiven las escalas en nuestros puertos, encarezcan nuestras importaciones y resten competitividad a nuestras exportaciones.

La solución global de la OMI es más eficiente y con mayor cobertura de emisiones, y debe ser el eje sobre el que construir el modelo europeo. Para lograrlo hace falta voluntad política, coordinación interinstitucional y visión estratégica.

Queremos contar con el apoyo de su Ministerio para avanzar en este objetivo.

«No podemos permitir que dos sistemas de regulación del carbono, uno global y otro regional, se solapen, impongan penalizaciones distintas, desincentiven las escalas en nuestros puertos, encarezcan nuestras importaciones y resten competitividad a nuestras exportaciones»

Y también para ello me pongo a su disposición, y a la de todo su equipo, para trabajar por una acción climática inteligente, viable desde el punto de vista económico y regulatorio, justa y eficaz.

Mientras tanto, durante este periodo transitorio hasta lograr la plena

armonización normativa, las navieras españolas deben hacer frente a costes muy significativos por el sistema ETS y las penalizaciones del FuelEU.

Desde ANAVE, hemos propuesto destinar esos recursos a un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo, con inversiones concretas, criterios objetivos y plenamente alineado con la realidad del sector.

Los armadores españoles ya hemos invertido más de 800 millones de euros en la adquisición de nuevos buques y en la mejora de los existentes, y tenemos proyectos en marcha por al menos 1.000 millones más.

Una colaboración público-privada firme y bien orientada permitirá multiplicar estas inversiones, acelerar la reducción de emisiones y consolidar una transición energética que esté al alcance de todas las empresas, grandes y pequeñas.

Otros asuntos que también preocupan a nuestro sector tienen que ver con la proliferación de normas regionales y locales, también en España, que dañan injustamente nuestra imagen y dificultan la operativa. La regulación de los *scrubbers* o las medidas que deben adoptarse para proteger a los cetáceos deben alinearse con las directrices y recomendaciones de la OMI, que es el foro adecuado para establecer estándares técnicos y medioambientales a escala internacional.

Somos un sector global, y para que el sistema funcione con eficiencia, es

fundamental evitar la fragmentación normativa. Solo mediante normas globales, armonizadas y técnicamente fundamentadas podremos avanzar hacia una transición sostenible que no ponga en riesgo ni la competitividad ni la conectividad marítima.

No quiero terminar sin referirme a otro desafío que estamos viviendo a nivel global: la escasez de tripulaciones formadas y con vocación marítima. Nuestro sector ofrece empleo estable, cualificado y con alto valor añadido, con una media salarial superior a la del conjunto de la economía. La experiencia adquirida a bordo proporciona a nuestros marinos una capacitación técnica que se traduce en sólidas trayectorias profesionales. Sin embargo, seguimos siendo unos grandes desconocidos para la sociedad y, especialmente, para los jóvenes.

Por ello, valoramos la voluntad del Ministerio de mantener la ayuda al embarque de alumnos en prácticas, incluso en un contexto de prórroga presupuestaria. Confiamos en que en 2025 pueda consolidarse una convocatoria que aporte seguridad a las navieras y que tenga mayor alcance. Reiteramos la necesidad de dotar de mayor estabilidad a este programa, que ha permitido embarcar a varios miles de alumnos en la última década y constituye un pilar esencial para garantizar el relevo generacional en nuestra profesión.

Debemos seguir impulsando las vocaciones marítimas entre los jóvenes. La vida en la mar es exigente, pero también ofrece grandes oportunidades. Requiere compromiso, capacidad de adaptación y una formación técnica de primer nivel. Desde ANAVE, estamos desarrollando iniciativas para acercar el sector a las nuevas generaciones, reforzando la colaboración con las escuelas de Náutica y con otras instituciones formativas.

ANAVE es una asociación fuerte porque sus empresas lo son. Y porque compartimos un propósito común: que el transporte marítimo español no solo resista, sino que prospere. Que esté a la altura de su potencial como motor de la economía azul, generador de empleo y vector estratégico de cohesión territorial y competitividad.

Gracias, una vez más, a todas las autoridades por su apoyo y disposición al diálogo.

A nuestros patrocinadores, BUREAU VERITAS, CARUS y VULKAN, por su compromiso con el sector.

Y a todos ustedes por su confianza en esta Asociación y su implicación con el futuro del transporte marítimo español.

Muchas gracias.



Benito Núñez anunció la puesta en marcha de un 'Plan de descarbonización para el transporte marítimo'

El secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez destacó, en su intervención en el acto de clausura de la Asamblea General de ANAVE 2025, la reciente aprobación por parte del Gobierno de la Estrategia Marítima 2025-2050. Explicó que no se trata de un documento normativo, y por tanto no establece obligaciones para las administraciones, pero sí constituye una guía política que «reconoce al transporte marítimo como un sector importante y vital para el conjunto de los españoles». Además, identifica una serie de problemas clave y propone medidas concretas para abordarlos.

Sobre el recientemente aprobado Marco de Cero Neto de la OMI, Núñez subrayó que *«lo mejor que puede tener un sector como el transporte marítimo, que opera en mercados internacionales, son normas globales»*. En este contexto, anunció la próxima revisión de la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión de la UE (EU ETS) y afirmó que *«nuestra intención es conseguir el máximo alineamiento de la normativa europea*

con la internacional». Para ello, solicitó la colaboración de ANAVE con el fin de alcanzar el mayor consenso posible con el resto de las asociaciones de armadores europeos.

«Lo mejor que puede tener un sector como el transporte marítimo, que opera en mercados internacionales, son normas globales»

Asimismo, Núñez anunció la puesta en marcha de un 'Plan de descarbonización para el transporte marítimo' que incluirá *«mecanismos de ayuda y compensación de los costes derivados de las obligaciones de las normativas medioambientales»*. Entre las medidas previstas, se contempla el establecimiento de ayudas para la renovación y modernización de las flotas de los armadores españoles, afirmó.

JUNIO

02

Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con Dña. Ana Núñez, directora general de la Marina Mercante. Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la junta general de accionistas de PYMAR. Ese mismo día, Dña. Marina Ronda asistió a la reunión mensual telemática de la agencia EU-Lisa sobre los sistemas EES y ETIAS.

03

Dña. Elena Seco participó en una reunión del consejo asesor de la Cátedra del Mar de la UCJC. Dña. Araiz Basurko asistió a la 'XVI Industry Strategic Meeting' en el CESEDEN en Madrid. También participó en una reunión del grupo de trabajo sobre protección marítima de ECSA.

05

Dña. Elena Seco, Dña. Araiz Basurko, D. Álvaro Pedreira y Dña. Marina Ronda asistieron a una jornada técnica organizada por INTERTANKO, en la sede de ANAVE. Ese mismo día, Dña. Marina Ronda asistió a una reunión telemática organizada por el 'Ship Finance Working Group' de ECSA, con el EIB, sobre financiación de buques.

06

Dña. Elena Seco asistió al acto conmemorativo del 90º aniversario de la empresa de tecnología marina Willmer.

09

Dña. Elena Seco participó en una reunión del Comité Técnico del I Congreso del Sector Portuario, que tendrá lugar en Valencia del 4 al 6 de noviembre de este año.

10

D. Álvaro Pedreira participó en una jornada organizada por Puertos del Estado sobre el modelo de pliego de suministro de GNL a buques.

12

Dña. Elena Seco participó en una reunión para la organización de la Conferencia Anual de SPC Spain, que se celebrará en Valencia. Ese mismo día, participó por videoconferencia en una reunión de la junta de ICS. Dña. Marina Ronda participó en una reunión del grupo de trabajo del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

13

Dña. Elena Seco moderó una mesa sobre cuestiones relacionadas con la aplicación del EU ETS en el Congreso Anual de la Asociación Española de Derecho Marítimo.

16

Dña. Elena Seco se reunió con empresas asociadas sobre la cuota de solidaridad y su aplicación a los tripulantes de buques del REC. Dña. Araiz Basurko y D. Álvaro Pedreira se reunieron con representantes del MITERD y de la DGMM, sobre el plan de gestión del Corredor de Migración de Cetáceos del Mediterráneo.

17

Dña. Elena Seco presidió una reunión de la junta directiva de SPC Spain. Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM. Ese mismo día, D. Álvaro Pedreira y Dña. Marina Ronda asistieron a una reunión del 'Task Force use of ETS revenues' de ECSA sobre la posición del sector sobre el uso de los fondos EU ETS.

18

Dña. Elena Seco se reunió con el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez, y varios técnicos sobre el programa de ecoincentivos. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la Comisión de Faros de Puertos del Estado y a la Asamblea Anual de Lloyd's Register.

19

Tuvo lugar la Asamblea General anual de ANAVE, en el Hotel Wellington de Madrid.

20

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del CIAIM.

23

Dña. Desirée Martínez participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

24

Los días 24 y 25 Dña. Elena Seco participó en una reunión del *Board of Directors* de European Shipowners - ECSA en Oslo. Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Consejo General del ISM.

25

Dña. Marina Ronda participó en una reunión organizada por la *Norwegian Environment Agency* sobre los plazos para enviar los planes de seguimiento de los buques.

26

Dña. Elena Seco participó en un taller sobre descarbonización en el transporte marítimo organizado por Plataforma Tecnológica Española de Eficiencia Energética. D. Álvaro Pedreira asistió al Congreso *Green Gas Mobility Summit* de GASNAM.

27

Dña. Elena Seco participó en una reunión del grupo de trabajo de cambio climático de la CEOE. Dña. Marina Ronda participó en una reunión organizada por ICS para recopilar información y debatir el borrador de alegaciones que enviará la asociación para la investigación sobre banderas de conveniencia de EE.UU.

30

Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda bajo el título 'Perturbaciones en el sector marítimo (2020-2025), impacto y remedio', organizada por el IIE; con una ponencia sobre el impacto en las navieras españolas.

Del 6 al 8 de octubre de 2025**DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)**

DNV Maritime Academy ofrece este curso online y en inglés, sobre personas designadas en tierra, con el objetivo de proporcionar los conocimientos necesarios acerca del Código ISM y según los criterios de la OMI. El curso tiene una duración de 16 horas lectivas y un precio de 1.000 € + IVA. Más información en la página del curso <https://acortar.link/JMGam3>

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://maritimebluegrowth.com/>

Convocatoria abierta**AUDITOR INTERNO ISM PARA NAVIERAS**

La aplicación efectiva y la verificación de la eficiencia de un sistema de gestión de seguridad requieren auditorías internas periódicas. El enfoque y el alcance de una auditoría difieren ampliamente de una inspección. El Instituto Marítimo Español (IME) ofrece este curso para preparar auditores internos para navieras del código ISM. Este curso online requiere un amplio conocimiento de los códigos tratados. Tiene una duración de 45 horas y tiene un precio de 390€ + IVA. Más información en la página del curso <https://www.ime.es/curso-ime/curso-de-auditor-interno-ism/>

Convocatoria abierta**INCOTERMS 2020**

Los Incoterms son Términos de Comercio Internacional que se usan en todo tipo de transacciones para definir cuestiones como el reparto de costes, el punto de entrega, la transmisión de riesgos, o el pago del seguro. Los emite la ICC o Cámara de Comercio Internacional. Los últimos fueron presentados a nivel mundial en septiembre de 2019. El Instituto Marítimo Español (IME) organiza este curso eminentemente práctico, que cuenta con los mejores expertos en este ámbito y que permitirá conocer en detalle los Incoterms 2020 desde varios enfoques prácticos y técnicos. Tiene una duración de 10 horas lectivas y un precio de 200€. Se dispondrá de 1 mes para completar todo el itinerario formativo, así como las evaluaciones, transcurrido ese tiempo, el acceso al curso se cerrará. <https://www.ime.es/curso-ime/implementacion-incoterms-2020/>



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