



Naviera Armas Trasmediterránea vende todas sus operaciones a Baleària y DFDS

La naviera española adquiere las rutas canarias y de Alborán, mientras el grupo danés DFDS asume el control de las líneas del Estrecho

NAVIERAS

Fred. Olsen Express comienza a operar su nuevo servicio con La Palma con el *Breñas Cargo* / **6**

MERCADO

El aumento de las exportaciones brasileñas de mineral de hierro favorece al sector *capesize* / **11**

NORMATIVA

EE.UU. rechaza el 'Marco de Cero Emisiones Netas de la OMI' y amenaza con represalias / **14**

TRIBUNA

La Estrategia Marítima de España 2025-2050. Valoración y resumen de ANAVE / **16**



Boletín informativo ANAVE
n.º 682 septiembre 2025.

Foto portada: El ferry de Naviera Armas Trasmediterránea, *Volcán de Tamadaba*, en aguas canarias / ARMAS TRASMEDITERRÁNEA.

03

EDITORIAL

Movilidad marítima en julio: crecimiento en el Estrecho y Canarias, retrocesos en Baleares.

05

NAVIERAS

Baleària botará el *Mercedes Pinto*, su tercer *fast ferry* a gas natural, el 19 de septiembre.

06

NAVIERAS

Fred. Olsen comienza a operar su nuevo servicio con La Palma con el *Breñas Cargo*.

08

PUERTOS

Nuevo máximo del tráfico de pasajeros: 15,4 millones de pasajeros entre enero y julio.

10

MERCADO

El transporte marítimo de automóviles resiste el impacto de los aranceles de EE.UU.

12

INFORMES

La calidad del combustible se mantiene estable mientras crece el uso de los 'bio'.

15

COMBUSTIBLES

WinGD instala el primer motor marino propulsado por amoníaco en un buque comercial.

16

TRIBUNA PROFESIONAL

La Estrategia Marítima de España 2025-2050.

21

AGENDA



CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Reunión del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 110).

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.

Una estrategia marítima que abre una oportunidad histórica

La sección Tribuna Profesional de este número está dedicada a resumir y valorar la Estrategia Marítima de España 2025-2050. Se trata de un documento inédito en nuestro país, que ofrece un marco de política marítima integral y de largo plazo. Desde ANAVE acogemos esta Estrategia con satisfacción, subrayando la necesidad de que se traduzca en medidas concretas, con objetivos, recursos y plazos definidos.

España es un país con vocación marítima: su configuración peninsular, los archipiélagos y las ciudades autónomas extrapeninsulares condicionan la cohesión territorial y la economía. Sin embargo, esta realidad no siempre ha tenido reflejo en la acción política. La Estrategia viene a cubrir esta laguna, reconociendo el papel esencial del transporte marítimo en el comercio exterior, el suministro energético, la vertebración del territorio y el desarrollo de la economía azul.

El diagnóstico coincide con lo que ANAVE viene señalando: España cuenta con una posición geoestratégica privilegiada y con una red portuaria de primer nivel, pero la flota controlada por nuestros armadores no guarda proporción con ese potencial. El resultado es un déficit anual de unos 10.000 millones de euros en la balanza de fletes y una contribución al PIB (0,3%) muy por debajo de la media de la UE (1,2%). Revertir esta situación es una prioridad compartida por el sector y la Administración.

La Estrategia acierta al señalar como ejes la transición energética; la digitalización; la formación y el relevo generacional; la mejora de la gobernanza y la modernización del Registro Especial de Canarias (REC). Valoramos positivamente la creación de un Comité Asesor Marítimo (COMMAR), como órgano de seguimiento y diálogo, y un Observatorio de Competitividad para anticipar necesidades y proponer soluciones.

Es cierto que el documento adolece de una carencia fundamental: no incluye un cronograma con indicadores cuantificables que permitan evaluar su grado de cumplimiento, y deja abiertas cuestiones clave en financiación y reforma del REC.

La experiencia internacional demuestra que un pabellón competitivo es condición necesaria, aunque no suficiente, para el desarrollo del sector. Francia, Italia, Dinamarca o Noruega han sabido combinar registros atractivos con políticas de apoyo estables a sus armadores, multiplicando la dimensión de sus flotas. España, en cambio, mantiene un porcentaje de

abanderamiento elevado respecto a otros países, pero sobre una base demasiado reducida: un 40% de poco sigue siendo poco. La clave reside en aumentar la flota total controlada por empresas españolas, lo que requiere un marco normativo, fiscal y financiero equiparable al de nuestros competidores.

Algunos planteamientos críticos ponen el acento en el uso de tripulaciones extracomunitarias en el REC. Conviene recordar que menos del 19% de los puestos a bordo de buques de pabellón español están ocupados por marinos extracomunitarios, lo que demuestra que las navieras españolas optan por marinos nacionales siempre que existe disponibilidad. Un marco flexible es, no obstante, imprescindible para evitar la deslocalización hacia otros registros europeos más competitivos, que permiten una mayor presencia de tripulantes de terceros países sin menoscabo de los estándares laborales.

Compartimos la preocupación por el relevo generacional y la necesidad de garantizar plazas de embarque para alumnos de Náutica, aspecto crítico para el futuro de la profesión y para mantener la base de marinos que demanda el conjunto de la economía azul. Urge recuperar la convocatoria de subvenciones por embarque y facilitar la contratación de marinos extracomunitarios en condiciones claras y homologables a las de otros países del Espacio Económico Europeo.

Otro elemento central es la elaboración de un Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo. Es imprescindible que parte de los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) reviertan en el sector, como ya ocurre en otros Estados miembros. De lo contrario, la transición energética puede convertirse en un factor adicional de pérdida de competitividad.

En definitiva, la aprobación de la Estrategia Marítima de España abre una oportunidad para situar a nuestro país en el lugar que le corresponde. La clave estará en su implementación: solo una política activa, dotada de medios y con un sistema de gobernanza sólido, permitirá que se traduzca en resultados tangibles.

Desde ANAVE reiteramos nuestra disposición a colaborar en su desarrollo, seguimiento y evaluación aportando la experiencia de nuestros asociados. El sector marítimo español no pide privilegios, sino un marco estable, previsible y justo que le permita competir en igualdad de condiciones.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es





Baleària se hace con 15 buques, las terminales portuarias de Las Palmas, Tenerife, Cádiz, Melilla, Motril y Nador; y la integración de unos 1.500 empleados / BALEÀRIA.

NAVIERAS / ADQUISICIONES

Naviera Armas Trasmediterránea vende todas sus operaciones a Baleària y DFDS

La naviera española adquiere las rutas canarias y de Alborán, mientras el grupo danés DFDS asume el control de las líneas del Estrecho

La histórica Naviera Armas Trasmediterránea, a través de su *holding* Bahía de las Isletas, ha alcanzado dos acuerdos para ceder toda su actividad a la naviera española Baleària y al grupo danés DFDS. La operación aún debe recibir el visto bueno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) y de las autoridades europeas.

El acuerdo se estructura en dos grandes operaciones. Baleària se quedará con los tráficos interinsulares de Canarias, las conexiones con la Península, y las rutas en el mar de Alborán y Argelia, además del negocio de transporte terrestre. El paquete incluye 15 buques, las terminales portuarias de Las Palmas, Tenerife, Cádiz, Melilla, Motril y Nador; y la integración de unos 1.500



DFDS refuerza su presencia en el estrecho de Gibraltar.

empleados. Baleària, además, se hace con una concesión en Algeciras.

En paralelo, DFDS, que en 2024 ya adquirió FRS Iberia Maroc, refuerza su presencia en el estrecho de Gibraltar con la compra de los ferries *Volcán de Tamasite* y *Villa de Agaete*. La operación incluye también las concesiones portuarias de

Algeciras, Ceuta y Tánger Med, así como la incorporación de unos 200 trabajadores.

El negocio en cifras

Las rutas interinsulares en Canarias, junto a las conexiones con la Península, Argelia y el mar de Alborán, generaron en 2024 unos 420 millones de euros de ingresos, mientras que las operaciones del Estrecho aportaron alrededor de 66 millones.

Estas cifras explican el interés de Baleària y DFDS en los activos de la compañía canaria, que había atravesado en los últimos años un complejo proceso de reestructuración financiera y operativa para garantizar su viabilidad.

El presidente y consejero delegado de Armas

(PASA A PÁGINA 5)

Las operaciones del grupo generaron 486 M€ en 2024 en sus rutas en Canarias, la Península y con el norte de África

(VIENE DE PÁGINA 4)

Trasmediterránea, Sergio Vélez, subrayó que el acuerdo «pone el broche final a un exigente proceso de reestructuración y transformación» y aseguró que la integración en proyectos de mayor tamaño «abrirá nuevas oportunidades para empleados y colaboradores».

Por su parte, Adolfo Utor, presidente de Baleària, defendió la operación como un salto estratégico que permitirá a la compañía «alcanzar el tamaño y la capacidad necesarias para competir en un mercado marcado por la presencia de grandes grupos transnacionales». Utor destacó también que la absorción de Armas garantiza «la estabilidad de los servicios marítimos, la cohesión territorial y la continuidad de unas conexiones marítimas estables y de calidad».

Desde DFDS, el responsable de la división de ferry, Mathieu Girardin, señaló que el crecimiento del mercado en el Estrecho, «ha superado las expectativas desde nuestra entrada en 2024» y que la incorporación de los nuevos activos permitirá, «una mejora inmediata de los servicios tanto para pasajeros como para clientes de carga». A su vez, el director general de la naviera en el Estrecho, Ronny Moriana Glindemann, destacó la integración del personal de Armas como, «un refuerzo al compromiso de ofrecer un servicio fiable y centrado en el cliente».

La operación está sujeta a la aprobación de la CNMC y de las autoridades comunitarias, que deberán evaluar el impacto en un mercado estratégico y con fuertes implicaciones en la cohesión territorial. Si obtiene luz verde, se prevé que la integración de activos y empleados se complete en el primer trimestre de 2026.

Con este movimiento, Baleària consolida su posición como principal operador marítimo español, mientras que DFDS afianza su expansión en el estrecho de Gibraltar, uno de los corredores más dinámicos de tráfico de pasajeros y mercancías del Mediterráneo.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Baleària botará el Mercedes Pinto, su tercer fast ferry a gas natural, el 19 de septiembre

Baleària ha anunciado la próxima botadura, el 19 de septiembre en los Astilleros Armon de Gijón, de su tercer *fast ferry* propulsado por gas natural, el *Mercedes Pinto*. Según la naviera los trabajos de construcción del buque se encuentran en una fase avanzada, con la estructura del casco ya finalizada, se están instalando los tanques de gas natural, los motores principales y auxiliares y el sistema de

propulsión, además de colocar el cableado eléctrico y las tuberías.

Se prevé que el *Mercedes Pinto* esté operativo en 2026 para reforzar la flota de buque 'verdes' de Baleària, sumándose a sus gemelos *Eleanor Roosevelt* (2021) y *Margarita Salas* (2023). El ferry, con 123 m de eslora y capacidad para 1.200 pasajeros y 425 vehículos, mantendrá la misma línea de innovación y comodidad de los anteriores.

Contará con dos cubiertas de salones para butacas, diferentes cafeterías tanto en el interior como en la terraza, zona exclusiva para niños y acomodaciones para mascotas, entre otros equipamientos para el pasaje.

Este será el duodécimo buque de la flota de Baleària equipado con motores duales a gas natural. Además, podrá operar con biometano al 100% o con mezclas de hidrógeno verde de hasta un 25%.



El *Avenir Aspiration* carga bioGNL en la terminal de Cartagena para su suministro como combustible / AXPO.

EMPRESAS / OPERACIONES

Axpo suministra bioGNL ship-to-ship a un portacontenedores en Algeciras

Axpo completó a principios del mes de agosto en el puerto de Algeciras (Cádiz) una nueva operación de suministro de bioGNL como combustible de buque a buque (*ship-to-ship*, STS). En la operación se suministraron 4.000 toneladas de biometano al portacontenedores *CMA CGM Fort Bourbon* desde el *Avenir Aspiration*, un buque que la compañía energética ha fletado a la naviera Avenir LNG.

Según la empresa energética, el biocombustible

utilizado fue obtenido mediante licuefacción virtual, tras la puesta en marcha de este servicio en la planta de regasificación de Enagás en Cartagena. Esta planta cuenta, desde julio, con la certificación *International Sustainability and Carbon Certification* de la Unión Europea (ISCC EU), que garantiza el cumplimiento de criterios ambientales, sociales y de trazabilidad establecidos por la Comisión Europea.

Axpo inició sus operaciones STS de suministro de GNL

como combustible con una operación en el puerto de Málaga el 14 de marzo y tiene previsto ofrecer este servicio en otros puertos de la península Ibérica con dos buques de nueva construcción: uno de 7.500 m³ de capacidad y otro de 12.500 m³.

Además, la compañía también ofrecerá servicios de *Gassing Up* y *Cool Down* (proceso de rellenado y enfriamiento de tanques criogénicos para poder ser cargados con gas licuado).

El nuevo buque exclusivo para carga de Fred Olsen Express, el *Breñas Cargo* / FRED OLSEN EXPRESS



NAVIERAS / NUEVAS RUTAS

Fred. Olsen comienza a operar su nuevo servicio con La Palma con el *Breñas Cargo*

El nuevo buque exclusivo para carga se suma al *Bentayga Cargo* y al *Bahía Cargo* y cubrirá tres viajes semanales desde Santa Cruz de Tenerife

Fred. Olsen Express comenzó a operar el 30 de julio su nueva ruta de carga entre los puertos de Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma con el ro-ro *Breñas Cargo*, el tercero de los buques de este tipo adquiridos por la naviera en los últimos meses, para mejorar el transporte de mercancías en el archipiélago canario.

Según Juan Ignacio Liaño, director de flota de dicha naviera, el objetivo es favorecer la conectividad, tanto de personas como de mercancías, entre las islas Canarias. «Mantenemos nuestro compromiso para garantizar un servicio de calidad que posicione el archipiélago como referente en transporte marítimo, rompiendo así con las limitaciones de la insularidad, convirtiéndonos en aliados y favoreciendo la consolidación de la compañía en el mercado

de transporte de mercancías», explicó Liaño.

El *Breñas Cargo* es un ro-ro de 138,5 m de eslora y 10.585 GT, con 1.500 metros lineales de capacidad para el transporte de carga rodada. Puede alcanzar una velocidad máxima de 20 nudos. Está preparado para transportar graneles, mercancías peligrosas, cargas refrigeradas o cargas de proyecto. Los clientes podrán usar unidades de carga enganchadas o desenganchadas, además de tener la posibilidad de dejar su mercancía en un puerto y recogerla directamente en otro.

El nuevo servicio conectará Santa Cruz de La Palma y Santa Cruz de Tenerife en seis horas con tres rotaciones a la semana. Las salidas desde Tenerife serán los lunes y viernes a las 20:00 y los miércoles a las 16:00 horas, y las de La Palma, los martes a las 5:00,

Fred. Olsen Cargo Express contará con cuatro conexiones diarias entre Gran Canaria y Tenerife; y tres semanales entre Tenerife y La Palma.

los miércoles y los sábados a las 23:59. Además, la nueva conexión permitirá enlazar de forma directa la 'Isla Bonita' con Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, así como con la Península a través de la ruta con Huelva.

El nuevo buque se une al *Bentayga Cargo* y el *Bahía Cargo* en los servicios de carga de Fred. Olsen. Según Jesús Dionis, jefe del departamento comercial de carga de la naviera, «los tres buques rotarán

para dar servicio a las cinco islas, alternando los días en que harán las rutas. Los tres cubrirán los mismos trayectos, pero en días distintos, ofreciendo a las empresas de las islas herramientas reales para fomentar su actividad comercial en islas más alejadas».

Dionis también hizo hincapié en que la incorporación de los dos primeros buques había supuesto un incremento significativo en el volumen de mercancías transportadas, confirmando que existía una parte del mercado que se encontraba «desatendida».

Con esta nueva configuración de su servicio, Fred. Olsen Cargo Express contará con cuatro conexiones diarias entre Gran Canaria y Tenerife, una entre Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote al día desde cada puerto, y tres conexiones semanales entre Tenerife y La Palma.

BIMCO adopta una cláusula para hacer frente a las sanciones de EE.UU. a buques construidos en China

El Comité Documentario del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) ha anunciado la adopción de una nueva cláusula modelo destinada a asignar la responsabilidad entre las partes de los contratos de transporte marítimo en relación con las tasas portuarias que pretende introducir el *United States Trade Representative (USTR)*. Estas tasas afectarían a los buques construidos en astilleros chinos, propiedad de armadores chinos o explotados por intereses de ese país.

Un subcomité especial formado por expertos legales y comerciales comenzó a trabajar en esta cláusula a principios de junio, apenas semanas después del anuncio de la USTR. Para la vicesecretaria general



Un portacontenedores de MSC en construcción en un astillero chino / CSSC.

y directora de contratos de BIMCO, Stinne Taiger Ivø, «la prioridad era desarrollar un mecanismo contractual que aborde las complejidades generadas

por la imposición de estas tasas, ofrecer un marco claro que facilite la resolución de disputas y reduzca la incertidumbre en contratos de fletamento por

tiempo afectados por las nuevas disposiciones regulatorias».

Nicholas Fell, presidente del Comité Documentario de BIMCO, declaró que la cláusula se revisará a «medida que se adquiera más experiencia, para garantizar que siga cumpliendo con nuestros altos estándares y las necesidades del sector».

La medida anunciada por el USTR forma parte de la denominada 'Investigación de la Sección 301 de la USTR sobre el dominio de China de los sectores marítimo, logístico y de construcción naval'. Dicha medida tendrá un impacto directo en el transporte marítimo hacia y desde los EE.UU. además de suponer un previsible aumento significativo en los costes operativos para los armadores y operadores.



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

www.gasnam.es



Nuevo máximo del tráfico de pasajeros: 15,4 millones entre enero y julio de este año

Supone un aumento de un 2,2% respecto al mismo periodo del año pasado

El conjunto de puertos españoles de interés general movió, entre enero y julio, 315,5 millones de toneladas (Mt) de mercancías, un -2,0% menos que en el mismo periodo de 2024. Los graneles líquidos descendieron hasta 103,5 Mt (-3,3% respecto a 2024) y los sólidos hasta 46,5 Mt (-5,5%). Por su parte, la mercancía general registró 165,5 Mt y

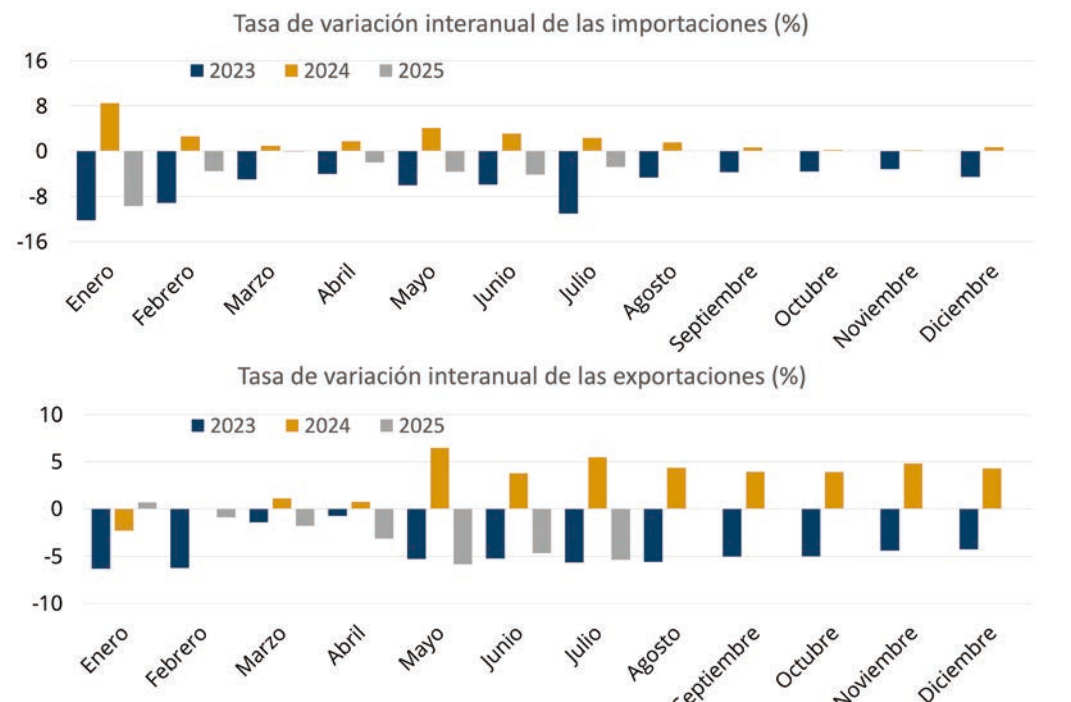
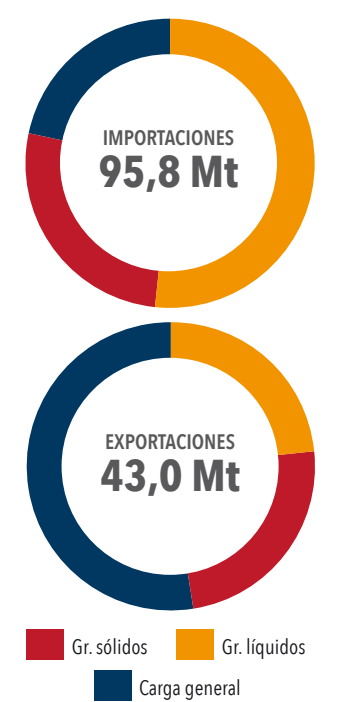
se mantuvo en niveles similares a los del año anterior (-0,2%). Del total de la carga general, 53,4 Mt (+4,4%) se transportaron como mercancía convencional y 112,1 Mt en contenedores, lo que supone una caída interanual del 2,3%, pero un crecimiento del 7,6% respecto a 2023. Entre las principales Autoridades Portuarias en movimiento de pasajeros,

registraron aumentos: Tenerife (+5,7%), Bahía de Algeciras (+7,9%), Ceuta (+5,6%) y Barcelona (+0,3%). Disminuyeron las AAPP de Baleares (-1,4%) y Las Palmas (-3,5%). En total, estas seis AAPP suman 13,6 Mpax, un 84% del total nacional. El comercio marítimo exterior acumulado desde enero sumó 163,1 Mt (-3,6%), lo que supuso un retroceso a niveles de 2023. Las importaciones

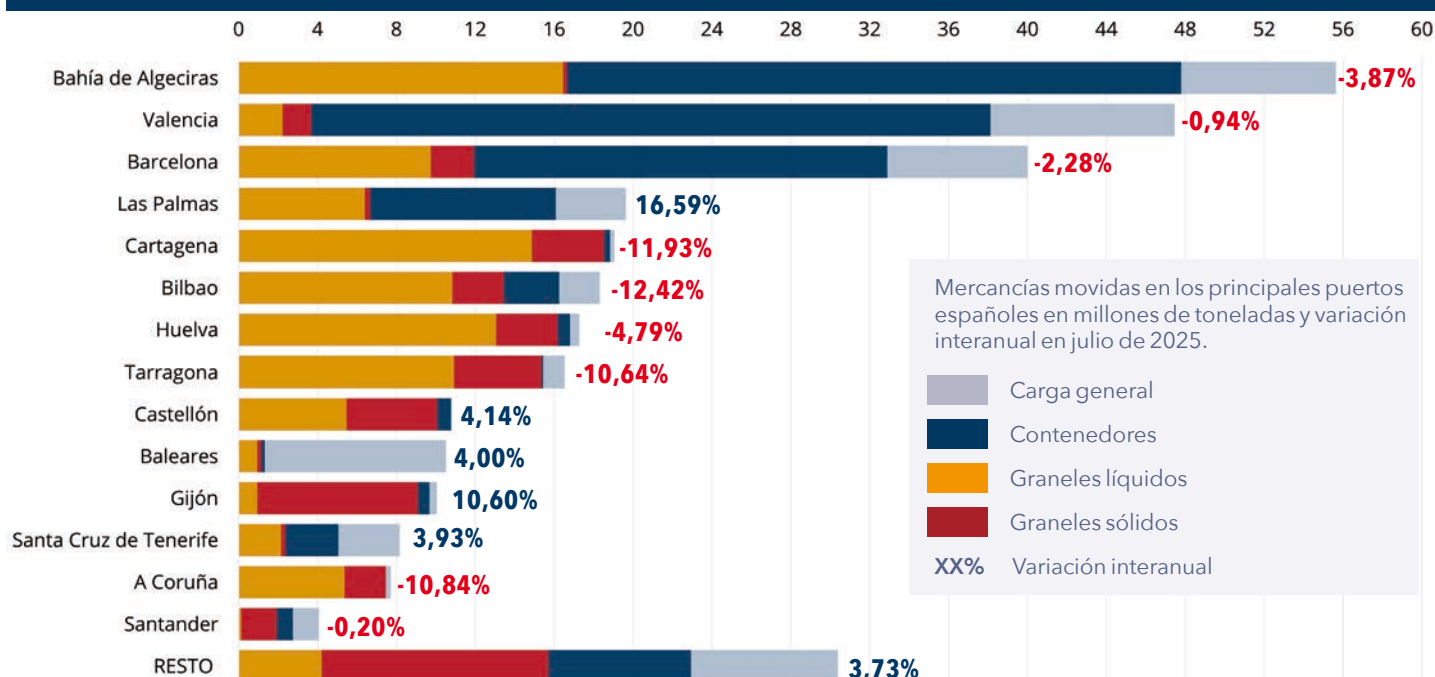
sumaron 112,5 Mt (-3,8%), con un alza del 3,6% en la carga general (24,0 Mt) y una caída del 3,1% en los graneles líquidos (59,0 Mt) y del 7,1% en los sólidos (29,5 Mt). Las exportaciones sumaron 50,6 Mt (-5,4%). Por tipos de mercancías, aumentó la carga general (+5,6% hasta 26,6 Mt) y disminuyeron los graneles sólidos (-3,2% hasta 12,3 Mt) y los líquidos (-24,9% hasta 12,6 Mt).

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2023	2024	2025	2024-2025	2023-2025
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	102.678.350	107.023.240	103.532.765	-3,3%	0,8%
		Sólidos	54.562.317	49.162.540	46.448.973	-5,5%	-14,9%
	Mercancía general	Convencional	50.482.592	51.154.063	53.410.941	4,4%	5,8%
		En contenedores	104.183.541	114.769.809	112.125.606	-2,3%	7,6%
		Total	154.666.133	165.923.872	165.536.547	-0,2%	7,0%
	Total		311.906.800	322.109.652	315.518.285	-2,0%	1,2%
Otras mercancías	Total	8.659.371	9.235.491	8.335.400	-9,7%	-3,7%	
TRÁFICO PORTUARIO			320.566.171	331.345.143	323.853.685	-2,3%	1,0%

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



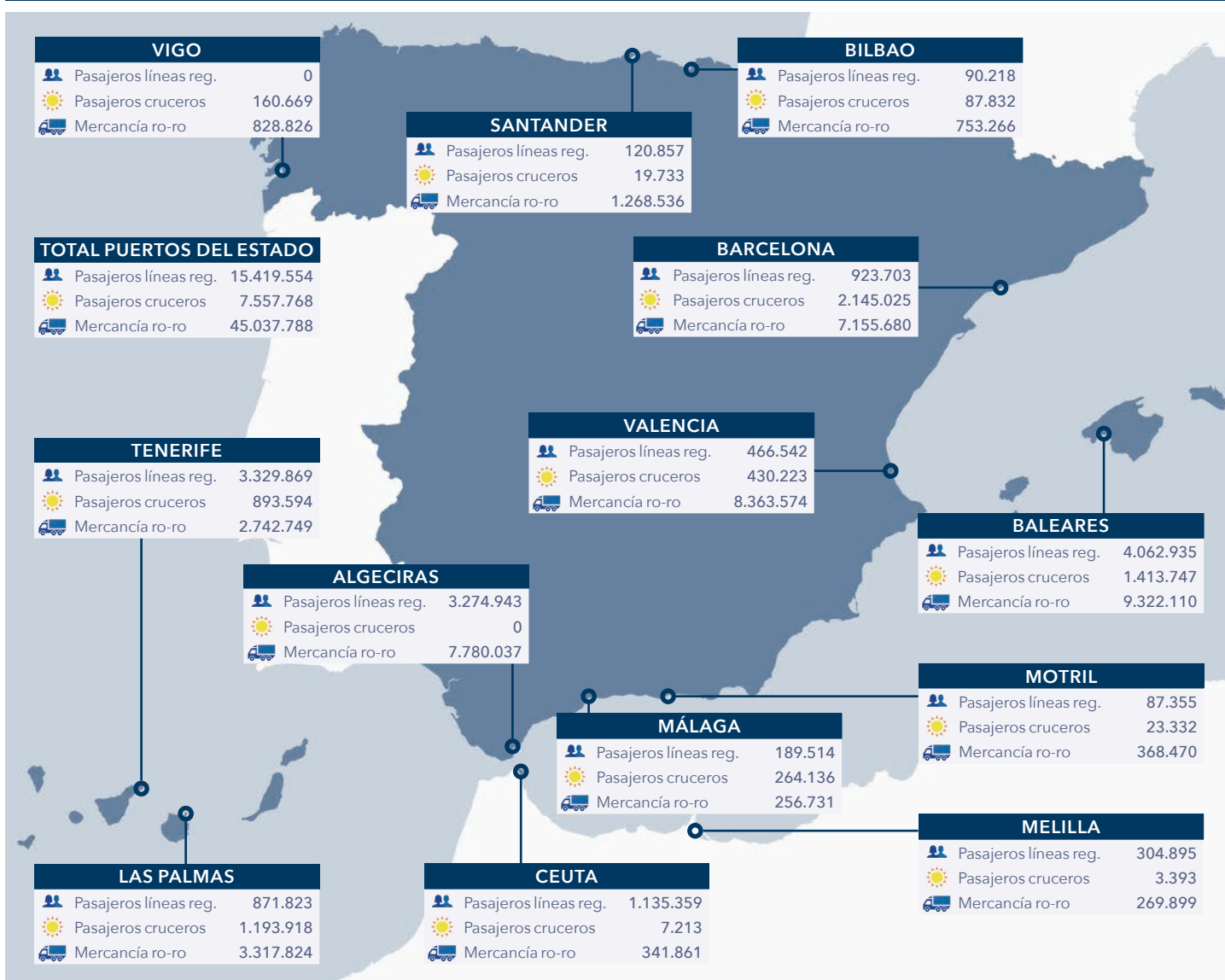
MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN JULIO



Mercancías movidas en los principales puertos españoles en millones de toneladas y variación interanual en julio de 2025.

- Carga general
- Contenedores
- Graneles líquidos
- Graneles sólidos
- XX% Variación interanual

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



MERCADO / CAR CARRIERS

El transporte marítimo de automóviles resiste el impacto de los aranceles de EE.UU.

En el primer semestre de 2025 se han entregado 46 buques con una capacidad total de 342.000 CEU

El mercado de *car carriers* se ha mantenido firme en 2025, pese a la incertidumbre derivada de los nuevos aranceles estadounidenses y al fuerte crecimiento de la flota mundial.

El año pasado EE.UU. importó 4,6 millones de automóviles por vía marítima —un 19% del total global— y se ha convertido en el epicentro de estas tensiones comerciales.

La imposición de un arancel del 25% a las importaciones de vehículos provocó en marzo, cerca de la fecha de aplicación, un aumento del 23% interanual en las importaciones, ya que los fabricantes intentaron adelantarse a la medida. Sin embargo, en abril, tras la entrada en vigor de los aranceles, las importaciones se desplomaron un 26%.

Desde entonces los flujos se han estabilizado y entre enero y julio la caída acumulada fue de un 7% interanual, lo que refleja que, pese a la presión regulatoria, el transporte marítimo de automóviles con destino a EE.UU. ha sabido adaptarse mediante ajustes en precios y estrategias de abastecimiento.

La oferta de transporte también ha cambiado de manera significativa. Solo en el primer semestre de 2025 se han entregado 46 buques, con una capacidad total de 342.000 CEU (*Car Equivalent Units*). Esta cifra supone un crecimiento de la flota mundial de un 13% respecto al año anterior y supera con creces el total de entregas registrado en 2024. Por su parte, el comercio global de automóviles creció un 6% interanual en la primera mitad del año, un ritmo más moderado que en 2023, pero suficiente para absorber una

buena parte del incremento de oferta.

Un factor determinante ha sido el dinamismo de las exportaciones chinas. En el primer semestre aumentaron un 17% interanual, impulsadas por la creciente demanda en mercados emergentes como Oriente Medio, América Latina y el sudeste asiático. Incluso en Europa, donde la introducción de aranceles a los vehículos eléctricos chinos a finales de 2024 apuntaba a una caída de la demanda, los fabricantes han sabido adaptarse orientándose hacia híbridos o asumiendo parte de los costes adicionales, con lo que la ralentización ha sido limitada. Esta capacidad de China para diversificar destinos y mantener la competitividad ha servido de colchón para el mercado de transporte de automóviles.

En paralelo, los fletes han experimentado una corrección significativa desde los

Las exportaciones chinas de coches aumentaron un 17% interanual en el primer semestre, impulsadas por la demanda en mercados emergentes

máximos históricos alcanzados en 2024, pero siguen en niveles robustos. En julio, la cotización para un buque de 6.500 CEU se situó en torno a los 47.500 \$/día, un 60% menos que el récord del año pasado, aunque todavía más del doble de la media registrada en la década previa a la pandemia.

Incluso los buques más antiguos mantienen cierto nivel de demanda y el desguace se mantiene en niveles

prácticamente inexistentes, lo que confirma la fortaleza de la demanda relativa.

De cara al futuro, los recientes acuerdos arancelarios de EE.UU. con Japón, Corea, la UE y el Reino Unido aportan cierta estabilidad adicional. Sin embargo, los fabricantes de automóviles siguen enfrentándose a dificultades derivadas de los costes y de la incertidumbre geopolítica. Asimismo, una expansión acelerada de la flota podría convertirse en un desafío para la rentabilidad, si el crecimiento de la demanda se ralentiza en los próximos trimestres.

Por ahora, el desvío de tráfico a través de rutas alternativas, como consecuencia de la crisis en el mar Rojo, continúa apoyando al sector, pero todo apunta a que, tras la excepcional racha de beneficios de los últimos años, el mercado de transporte marítimo de automóviles está entrando en una fase de normalización.



Un *car carrier* del fabricante chino de automóviles BYD.



Un granelero *capsize* carga mineral de hierro en la terminal de Tubarao, en Brasil / VALE.

MERCADO / MINERAL DE HIERRO

El aumento de las exportaciones brasileñas de mineral de hierro favorece al sector *capsize*

Según BIMCO, la demanda mundial en toneladas·milla ha crecido un 1% en 2025 pese a la caída –también un 1%–, del volumen de carga

Las exportaciones brasileñas de mineral de hierro aumentaron un 4% entre enero y agosto de este año respecto al mismo periodo del año 2024, según estimaciones recientes del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO), gracias a un aumento de la actividad minera en dicho país. Este aumento tendrá un impacto positivo en la demanda en términos de toneladas·milla del sector de los graneleros *capsize*.

Brasil es el segundo mayor exportador mundial de mineral de hierro con una cuota de un 23%, solo por detrás de Australia, con un 54% de las exportaciones totales. Un 73% de las exportaciones globales de esta materia prima tienen como destino China, mientras que otro 11% se dirige a otros países del este asiático. Según BIMCO, un 89% del total de mineral de hierro se

transporta en graneleros *capsize*, incluidos los *Very Large Ore Carriers* (VLOC). En el caso de las exportaciones brasileñas, esta cifra alcanza un 97%.

La distancia media de los tráficos desde Brasil casi triplica las rutas desde Australia, lo que mantiene a los buques en el mar durante más tiempo y provoca una menor disponibilidad. Según BIMCO, el resultado es un aumento estimado de un 1% en la demanda mundial en toneladas·milla de mineral de hierro entre enero y agosto de 2025, frente al mismo periodo del año anterior, a pesar de la caída de un 1% en el volumen de carga.

En lo que va de año, las pérdidas en el volumen de carga se han producido principalmente en las exportaciones australianas, peruanas e indias. Las condiciones meteorológicas adversas entre

enero y mayo han afectado a las actividades mineras en Australia. Por su parte, los peruanos han sufrido problemas en sus puertos y las exportaciones indias se debilitaron significativamente debido a la competencia y al aumento de la demanda interna. A diferencia de otras exportaciones, los cargamentos indios se transportan principalmente en el segmento *supramax*.

En el lado de las importaciones, la demanda china de mineral de hierro ha disminuido debido a una caída de un 3% en la producción de acero entre enero y julio de este año respecto a 2024. Pese a que las exportaciones aumentaron un 11% en dicho periodo y han evitado que la producción siga cayendo, no ha sido suficiente para compensar la débil demanda interna. La crisis del sector

inmobiliario chino persiste y la construcción sigue disminuyendo con 408 millones de metros cuadrados de exceso de *stock* inmobiliario. En Japón y Corea, la producción de acero también ha disminuido.

Según las previsiones de la OCDE, se espera que la demanda de acero en China siga cayendo y que la actividad económica se ralentice. Sin embargo, aún pueden surgir acontecimientos positivos para las exportaciones de mineral de hierro, lo que mitigaría estas pérdidas. Se espera que la puesta en marcha de la mina de Simandou, en Guinea, impulse el suministro mundial y alargue las distancias medias de navegación a partir de noviembre de 2025. Esto podría ejercer presión sobre los precios del mineral de hierro y animar a China a aumentar las importaciones frente a la minería nacional.



Una barcaza de Goodfuels, proveedor holandés de biocombustibles, suministra una mezcla B30 a un quimiquero de EPS en el puerto de Flesinga (Países Bajos) / GOODFUELS.

INFORMES / NUEVOS COMBUSTIBLES

La calidad del combustible se mantiene estable mientras crece el uso de los 'bio'

Más de un 96% de las muestras de VLSFO cumplen con las especificaciones internacionales

La calidad global del combustible marino se mantuvo estable en la primera mitad de 2025, a pesar de la mayor diversidad de mezclas y de la presión regulatoria, según el último informe *Fuel Insight* de Lloyd's Register (FOBAS).

Los resultados de dicho informe ponen de relieve cómo la mejora de las pruebas, el intercambio de datos y las mejores prácticas operativas

están ayudando a los armadores a adaptarse a las mezclas con biocombustibles y a unos límites de azufre más estrictos.

El análisis confirma que más de un 96% de las muestras de VLSFO cumplen con las especificaciones internacionales. Solo un 3,5% presentó desviaciones y menos del 1% resultó inutilizable. La estabilidad de los sedimentos sigue variando según el puerto y los combustibles destilados mantienen un comportamiento predecible y son la opción preferida en operaciones que requieren mayor control de calidad.

Según el informe, una de las principales tendencias del semestre es la adopción creciente de mezclas de biocombustibles basadas en FAME, en particular B30 RF, en centros de suministro de



Presión regulatoria en el Mediterráneo

En el ámbito regulatorio, el 1 de mayo de este año entró en vigor la designación del Mediterráneo como zona de control de emisiones (SECA), con un límite de azufre del 0,10%. Esta medida ha obligado a los armadores a ajustar

sus estrategias de abastecimiento para el cumplimiento de la normativa internacional, incluido el FuelEU Marítimo de la Unión Europea.

«Los armadores se enfrentan hoy a un panorama de combustibles más complejo que nunca. La calidad sigue siendo alta y el cumplimiento normativo sólido, pero el éxito dependerá cada vez más de pruebas proactivas, decisiones basadas en datos y cooperación entre proveedores y operadores», destacó Usman Muhammad, director de producto de FOBAS.

combustible globales como Singapur, Algeciras y Amberes. El impulso se debe a una mayor claridad regulatoria acordada en la última reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 83) y la norma ISO 8217:2024, que permiten tratar las mezclas de hasta un 30% de FAME como combustibles convencionales, facilitando el cumplimiento de los límites de NO_x. FOBAS no ha detectado problemas operativos sistémicos con estas mezclas.



Hanwha encarga a su filial estadounidense el primer metanero construido en EE.UU. en 50 años

El astillero surcoreano Hanwha Ocean ha encargado a su filial estadounidense Hanwha Shipping la construcción de un buque metanero con capacidad para transportar 174.000 m³ de gas natural licuado (GNL). Se trata del primer encargo para un buque de estas características en un astillero estadounidense desde finales de la década de 1970. Supondrá una inversión aproximada de 250 millones de dólares (M\$) y su entrega está prevista para la primera mitad de 2028.

El proyecto se desarrollará a partir de un modelo de construcción conjunta y



Uno de los últimos metaneros construidos por los astilleros del grupo surcoreano Hanwha Ocean/ HANWA OCEAN.

aunque una parte significativa del trabajo se llevará a cabo en el astillero de Hanwha Ocean en Geoje (Corea del

Sur), las instalaciones del Hanwha Philly Shipyard en Filadelfia, serán responsables del cumplimiento normativo

estadounidense y las certificaciones requeridas por la USCG (*United States Coast Guard*). El buque estará abanderado en EE.UU.

Esta iniciativa cobra especial relevancia ante las nuevas políticas comerciales de la estadounidense que, a partir de abril de 2029, obligarán a los productores de GNL a transportar el 1% de sus exportaciones en buques construidos en los EE.UU., aumentando hasta un 15% en 2047.

El pasado mes de diciembre, la división de construcción naval del grupo industrial surcoreano Hanwha, adquirió Philly Shipyard por 100 M\$. Este histórico astillero ha construido más de la mitad de los grandes buques mercantes sujetos a la Jones Act desde el año 2000. Hanwha Group ha comprometido una inversión adicional de 72 M\$ para modernizar las instalaciones de Philly Shipyard, transformándolo en una instalación de alta tecnología capaz de producir hasta 10 buques anuales para 2035.

Para Ryan Lynch, presidente y director general de Hanwha Shipping, «este acuerdo refuerza el liderazgo global de Hanwha en la construcción de metaneros, que estamos ansiosos por replicar en EE.UU.». La compañía se convirtió este año en el primer astillero mundial en entregar su metanero número 200.

Botados en china dos nuevos buques de Northern Lights para el transporte de CO₂

La empresa Northern Lights para el transporte de CO₂ licuado (LCO₂), en la que participan las energéticas Equinor, Shell y TotalEnergies, ha anunciado la botadura de dos nuevos quimiqueros en

las instalaciones del astillero estatal chino Dalian Shipbuilding Industry (DSIC).

Los dos buques son el tercero y el cuarto de una serie de cuatro de las mismas características: 130 m de eslora

y capacidad para transportar 7.500 m³ de LCO₂. Están equipados con motores duales alimentados por gas natural licuado (GNL), un sistema de propulsión auxiliar eólica mediante un rotor flettner y otro de lubricación por aire del casco, para reducir la resistencia al avance y optimizar el consumo de combustible y la eficiencia energética del buque.

Los buques estarán destinados al transporte de LCO₂ desde los puertos de Noruega, Dinamarca y Países Bajos, hasta la terminal receptora de CO₂ que Northern Lights tiene en Oygarden, un municipio cercano a la ciudad noruega de Bergen, desde donde se inyectará el CO₂ en un yacimiento marino para su almacenamiento.

Los tres primeros buques de la serie estarán operados por la naviera japonesa K Line, mientras que el cuarto buque estará fletado a Bernhard Schulte.



Momento de la botadura de los dos nuevos buques de Northern Lights en el astillero chino de Dalian / NORTHERN LIGHTS.



EE.UU. rechaza el 'Marco de Cero Emisiones Netas de la OMI' y amenaza con represalias

No aceptará acuerdos internacionales que impliquen «costes injustos para la economía estadounidense»

E E.UU. ha formalizado su oposición al denominado 'Marco de Cero Emisiones Netas de la OMI' (IMO Net-Zero Framework) acordado en el pasado MEPC 83 de la Organización Marítima Internacional (OMI) que se celebró el pasado mes de abril. Dicho marco regulatorio combina límites obligatorios de emisiones y un mecanismo global de fijación de precios para los gases de efecto invernadero (GEI) en el sector marítimo con el que se busca reducir las emisiones de GEI del sector y alcanzar las cero emisiones netas «cerca de 2050».

En una declaración conjunta, los secretarios de Estado, Comercio, Energía y Transporte afirmaron que Washington «no aceptará acuerdos internacionales que impliquen costes injustos para la economía estadounidense», en referencia a los nuevos gravámenes por emisiones. El gobierno estadounidense sostiene que las medidas beneficiarían a China y perjudicarían aquellas tecnologías en las que EE.UU. es competitivo, como el gas natural licuado (GNL) y los biocombustibles. Además, advirtió que «no dudará en tomar represalias o buscar otras soluciones» si la OMI aprueba la propuesta, sin



Reunión del Comité de protección del medio marino de la OMI, esta primavera en Londres, Reino Unido /OMI.

precisar el alcance de dichas medidas.

Según publicó 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 en 2028 (y que no haga uso del sistema de *pooling* mediante la compra de unidades excedentes

de otros buques), esta nueva regulación tendrá un sobre-coste de aproximadamente 140 dólares por tonelada (\$/t) de combustible, aumentando a unos 200\$/t para 2030 y potencialmente a más de 500\$/t en 2035.

La iniciativa *Net-Zero Framework* marca la primera vez que un sector industrial al completo acuerda un precio global para las emisiones de carbono. Fue respaldada por 63 países en abril y deberá ser ratificada para su adopción en la próxima sesión del MEPC el próximo mes de octubre. Para ello, se requiere una mayoría de dos tercios entre los 108 Estados miembros.

La OMI rara vez recurre a la votación, pero dado el endurecimiento de las posiciones, cada vez parece más probable que se celebre una votación formal, ya que el rechazo de EE.UU. complica el consenso, pese al apoyo de la Unión Europea, China y Brasil.

NUEVAS TECNOLOGÍAS / BUQUES AUTÓNOMOS

Hyundai Glovis modernizará siete *car carriers* con un sistema de navegación autónoma

Las empresas surcoreanas Hyundai Glovis y Avikus, ambas pertenecientes al grupo industrial HD Hyundai, han llegado a un acuerdo para reacondicionar siete *car carriers* e instalar a bordo el sistema de navegación autónoma *HiNAS Control*, tras los satisfactorios resultados obtenidos en las pruebas de dicha tecnología.

La instalación incluye la integración de *hardware* y *software*, la puesta en marcha a bordo y la formación de las tripulaciones y está previsto

que se complete a mediados de 2026.

HiNAS Control combina mediante algoritmos basados en IA los datos de múltiples sensores distribuidos por todo el buque para evitar colisiones, optimizar rutas y controlar el seguimiento, con el objetivo de mejorar la seguridad, la eficiencia del combustible y la toma de mejores decisiones operativas.

Un programa piloto llevado a cabo en 2024 demostró un ahorro de combustible de hasta un 3,9%, lo que,

según la empresa, se verificó mediante el análisis de datos a bordo y contribuyó a la decisión de Hyundai Glovis de adoptar el sistema como parte de su estrategia más amplia de transformación digital.

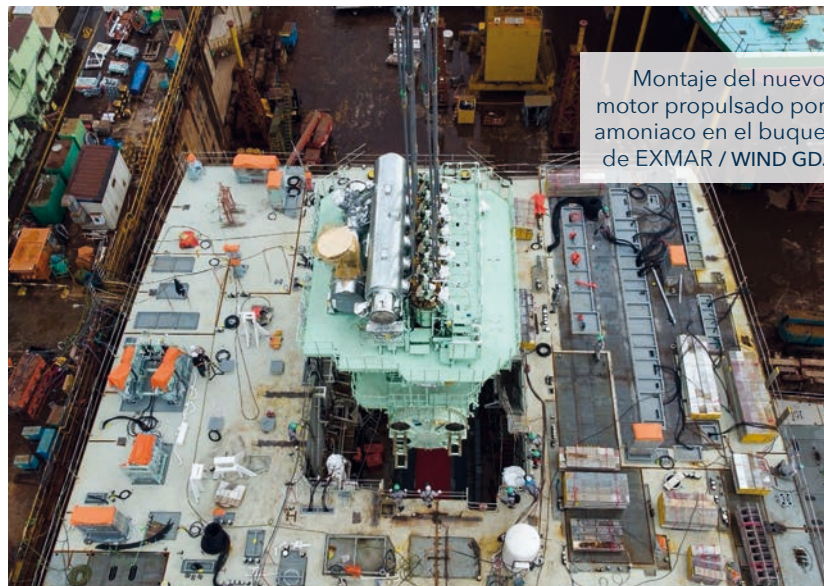
Para el vicepresidente de la división de transporte marítimo de Hyundai Glovis, Jungsuk Kim, «la adopción de la IA es fundamental para la visión de Hyundai Glovis de una red logística global más inteligente que cumpla las normas medioambientales».



WinGD instala el primer motor marino propulsado por amoniaco en un buque comercial

WinGD, una empresa suiza perteneciente al conglomerado estatal chino CSSC, especializada en el desarrollo de motores marinos, ha completado la instalación del primer motor de dos tiempos alimentado con amoniaco en un buque mercante. El motor X52DF-A ha sido construido por HD Hyundai Heavy Industries e instalado en un buque tanque para el transporte de gases licuados del petróleo y amoniaco de con capacidad para 46.000 m³, encargado por la naviera belga EXMAR.

Este nuevo motor utiliza inyección de amoniaco a alta presión con una dosis piloto de aproximadamente un 5% de combustible convencional cuando el motor trabaja a máxima potencia. Según el astillero, «los resultados obtenidos en las pruebas llevadas a cabo en el laboratorio de



Montaje del nuevo motor propulsado por amoniaco en el buque de EXMAR / WIND GD.

WinGD se confirmaron en la fábrica, con bajas emisiones y una eficiencia similar al de los motores de combustible diésel convencional»,

En las pruebas a máxima potencia, las emisiones de

amoniaco se mantuvieron por debajo de 10 partes por millón (ppm) y las de N₂O por debajo de 3 ppm. Las emisiones de NO_x durante la operación con amoniaco fueron menores que las generadas con diésel.

El buque en el que se ha instalado este primer motor forma parte de una serie de cuatro unidades gemelas que se construyen en los astilleros HD Hyundai Mipo en Corea del Sur. Será el primer gasero equipado con un motor alimentado por amoniaco en operación.

WinGD ha recibido encargos para aproximadamente 30 motores X-DF-A para diversos tipos de buques in-

cluidos gaseros, graneleros y portacontenedores. Entre los proyectos confirmados se encuentra un acuerdo con Trafigura para cuatro gaseros de mediano porte que se entregarán entre 2027 y 2028.

DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍA NUCLEAR

Diversos organismos internacionales buscan impulsar el desarrollo de buques propulsados por energía atómica

El Instituto Mundial de Transporte Nuclear (World Nuclear Transport Institute, WNTI) y la Organización Marítima de Energía Nuclear (Nuclear Energy Maritime Organisation, NEMO) han firmado un memorando de entendimiento (MoU) para «promover el desarrollo de normas internacionales que den prioridad a la seguridad y la sostenibilidad, tanto en el transporte de materiales nucleares y radiactivos como en el uso de la energía nuclear en el mar o en lugares de despliegue remotos».

El WNTI se centrará en el transporte seguro de material nuclear y radioactivo y centrales transportables, aprovechando su experiencia en esta área; mientras NEMO se

encargará de las cuestiones relacionadas con los buques de propulsión nuclear, incluyendo la regulación, los proyectos y las operaciones. En cuanto a las centrales nucleares flotantes, ambas organizaciones trabajarán de manera conjunta.

La asociación también apoya el desarrollo de la nueva estrategia quinquenal de WNTI, que se pondrá en marcha a finales de este año y que da prioridad a la entrega, la colaboración y el crecimiento de una comunidad global de transporte de material nuclear y radiactivo. Por su parte, NEMO está ampliando sus iniciativas para la integración segura de los buques nucleares civiles y la

tecnología nuclear móvil en el mercado mundial.

Ambas organizaciones contarán con la colaboración del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) y la Organización Marítima Internacional (OMI), para definir las normas, los marcos reglamentarios y las orientaciones técnicas necesarias para aprovechar todo el potencial de estas tecnologías.

Esta asociación se produce en un momento en que la OIEA prevé poner en marcha a finales de este año su programa ATLAS (Tecnología atómica con licencia para su aplicación en el mar), con el objetivo de ayudar a los países a elaborar reglamentos y directrices para el transporte

de pequeños reactores modulares (SMR) y el uso de la energía nuclear en la mar. Asimismo, el pasado mes de junio, la OMI acordó formalmente iniciar la revisión de la normativa obsoleta sobre buques de propulsión nuclear.



La Estrategia Marítima de España 2025-2050

RESUMEN Y VALORACIÓN DE ANAVE

El pasado 10 de junio, el Consejo de Ministros aprobó la Estrategia Marítima de España 2025-2050, un ambicioso proyecto de país liderado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA), con la participación de otros once ministerios.

España, nación con una clara vocación marítima por su configuración peninsular, su doble condición archipelágica y la presencia de dos ciudades autónomas extrapeninsulares, afronta el reto de ordenar, articular y potenciar su dimensión marítima en un momento crucial para la economía, la sostenibilidad y la seguridad global.

La Estrategia aspira a convertirse en el marco vertebrador para la modernización y descarbonización del sector marítimo, esencial para el desarrollo económico del país. Define las prioridades del MITMA a medio y largo plazo y establece las líneas de actuación que deberán acometerse en los próximos años.

Entre sus medidas, contempla la elaboración de planes y programas específicos, así como la revisión del régimen jurídico de los registros marítimos nacionales, con el fin de favorecer el crecimiento de una flota competitiva y una bandera de calidad.

¿Por qué una Estrategia Marítima en España?

El transporte marítimo resulta indispensable para el abastecimiento y exportación de materias primas y todo tipo de productos. En 2022, el 75% de las importaciones y el 57% de las exportaciones españolas se transportan por vía marítima. Además, constituye un pilar estratégico para mantener la autonomía geopolítica y la competitividad de la economía y la industria nacional, al garantizar el suministro seguro de energía, materias primas y bienes de primera necesidad.

El transporte marítimo no solo es esencial para el comercio exterior, sino también como instrumento de cohesión territorial, al resultar imprescindible para el abastecimiento de productos y la

movilidad de personas en los territorios extrapeninsulares.

El sector marítimo es también una fuente relevante de empleo e ingresos, y actúa como motor para la industria de construcción naval, su industria auxiliar y una amplia gama de servicios conexos (financiación, servicios jurídicos, apoyo a la eólica marina y otras actividades *offshore*, servicios portuarios, etc.). Una flota consolidada permite también contar con marinos experimentados, esenciales para el conjunto de las actividades marítimas y para preservar el conocimiento técnico especializado del sector.

A pesar de la posición geoestratégica de sus puertos, que otorgan a España una de las mayores conectividades marítimas del mundo y la más elevada de

Europa, la dimensión de la flota controlada por empresas españolas y su presencia en el mercado internacional de fletes siguen siendo limitadas.

En este contexto, resulta imprescindible articular una estrategia nacional que garantice un desarrollo coordinado y sostenible de todas las actividades marítimas, refuerce la competitividad de la flota, impulse la transición energética y dote al sector de los instrumentos normativos y de apoyo adecuados.

La visión que se plantea es la de una flota mercante dimensionada conforme al peso económico y portuario de España, una bandera nacional competitiva y atractiva para los armadores, y una industria naval, náutica y eólica marina reforzadas.

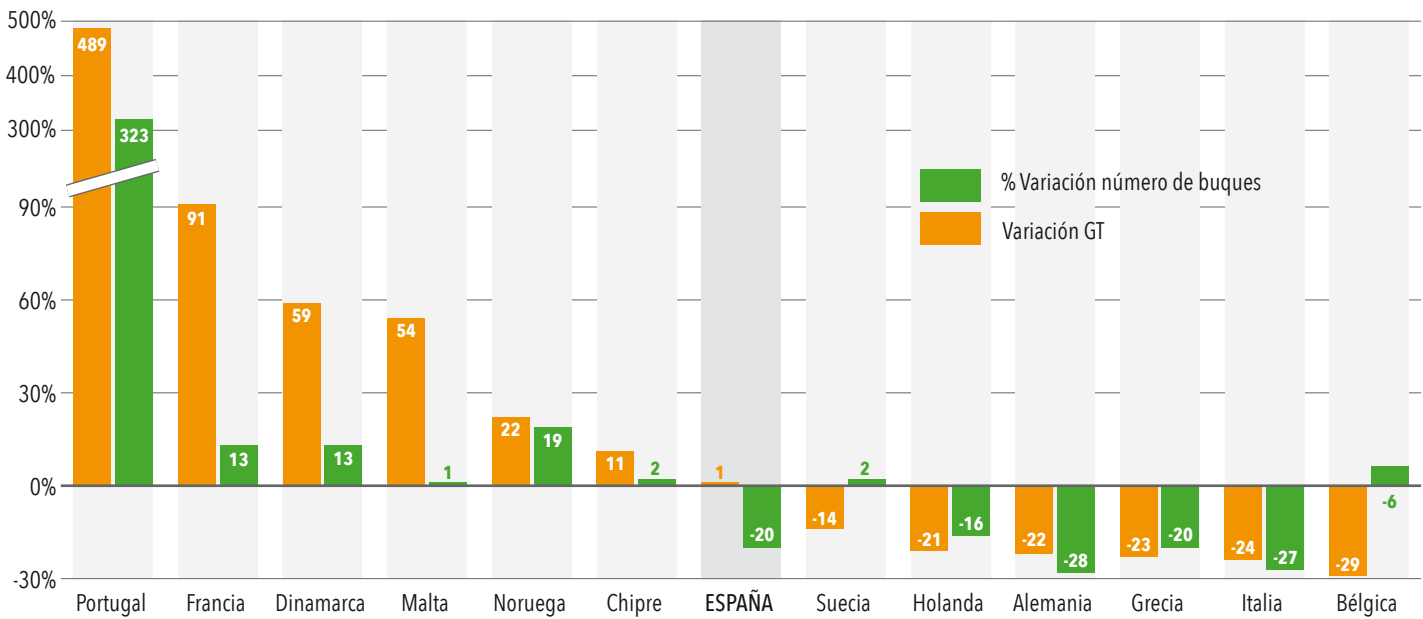
Diagnóstico del sector

La Estrategia incluye un análisis del estado actual del transporte marítimo en España, a partir de los siguientes factores clave:

- **Dimensión del transporte marítimo en relación con la economía y el tráfico portuario.** España es el cuarto país de

DNV

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE SEGÚN BANDERA (2014-2025)



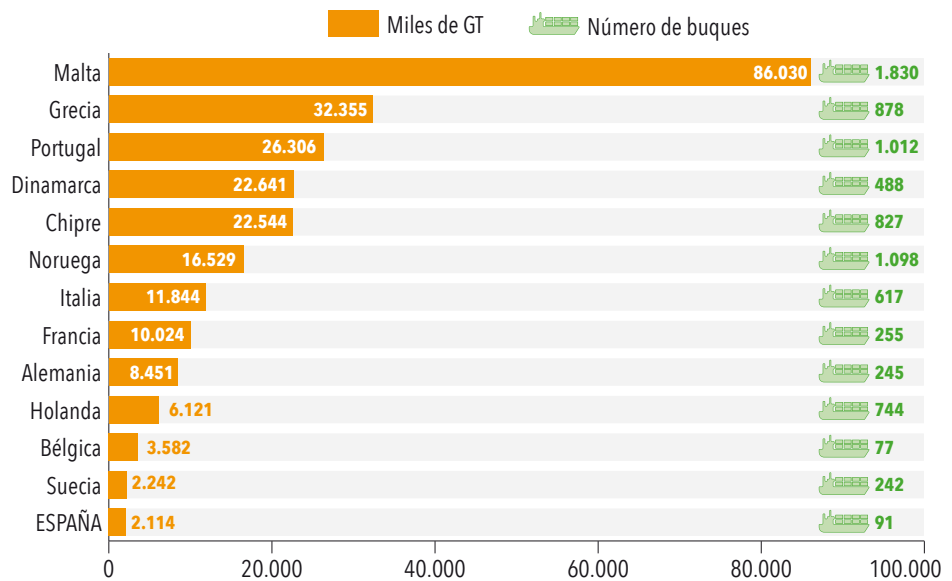
la UE en PIB y el tercero en tráfico portuario, pero la flota mercante controlada por armadores españoles ocupa solo el décimo puesto. Esto genera un déficit de cerca de 10.000 millones de euros en la balanza de fletes marítimos. La contribución directa del transporte marítimo al PIB español ronda el 0,3%, muy por debajo del 1,2% de media en la UE.

- **Flota mercante controlada por armadores españoles.** A comienzos de 2025, constaba de 205 buques, el 44% bajo pabellón español. En número de unidades, la flota ha mostrado una tendencia descendente desde los años noventa, con cierta estabilización desde 2014. En términos de arqueado bruto (GT), su dimensión sigue sin estar alineada con el peso económico y portuario del país.
- **Registro Especial de Canarias (REC).** La flota controlada inscrita en el REC ha descendido hasta mínimos históricos. Desde 2015, solo un buque de armador extranjero permanecía inscrito, y fue dado de baja en 2024. Mientras tanto, los buques controlados por empresas españolas que navegan bajo pabellón extranjero han aumentado hasta 116 unidades, de las cuales el 89,5% están registradas en países del Espacio Económico Europeo (EEE). Esta evolución refleja una pérdida de atractivo del REC por razones principalmente administrativas y laborales.

Ejes estratégicos de actuación

La Estrategia se articula en torno a siete ejes estratégicos que definen las prioridades del Gobierno de España en el ámbito marítimo para las próximas décadas

FLOTA MERCANTE SEGÚN BANDERA (2025)



y establecen las líneas de intervención necesarias para su desarrollo.

EJE 1. Energía y medioambiente: contribuir a la transición energética de y desde el sector marítimo

Este eje sitúa como prioridad el desarrollo de una flota medioambientalmente sostenible, en línea con los compromisos internacionales, así como la oferta y penetración de nuevos combustibles

marinos. Se propone que parte de los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) reviertan en el propio sector, para facilitar su transición energética y mejorar la competitividad de la flota nacional.

Las principales medidas incluyen:

- **Definir e implantar un Plan de Descarbonización** que contemple ayudas a la construcción y modernización de

(PASA A PÁGINA 18)

ANÁLISIS DAFO DEL SECTOR MARÍTIMO

FORTALEZAS

- Sector naviero consolidado, compuesto por empresas de larga tradición sectorial.
- Posición relativamente fuerte en ciertos mercados como el de cabotaje.
- Universidades y centros formativos de prestigio.
- Fortaleza del sector turístico.
- Enorme potencial de uso de la eólica marina en España.

DEBILIDADES

- Sector muy pequeño respecto al tamaño de la economía española y de su tráfico marítimo.
- Dimensión empresarial reducida de las navieras españolas.
- Limitadas capacidades financieras.
- En su definición actual, el REC adolece de falta de competitividad siendo disuasoria de su utilización.
- Normativa y regulación que frena el desarrollo del sector náutico.

OPORTUNIDADES

- La economía española genera una intensa demanda de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros.
- Las normativas OMI y UE requerirán un importante proceso de adaptación de la flota mercante y del sector marítimo en general.
- El despliegue en España de la eólica marina representa una oportunidad de desarrollo sectorial.
- Importante potencial de desarrollo del sector náutico español.
- Impulso de las tecnologías, la investigación y la innovación, la transición energética y la industria 4.0 con el desarrollo del sector marítimo.
- Atraer, retener y desarrollar el talento del sector marítimo, dotándolo de los conocimientos necesarios.

AMENAZAS

- Entrada de grandes grupos que podrían reducir aún más el sector naviero español.
- Otros registros con estrategias agresivas de captación de flota.
- Políticas europeas y nacionales muy ambiciosas que requieren de elevadas inversiones por parte del sector.
- Dificultades del sector naviero español para competir por el mercado a nivel tanto nacional como internacional.

(VIENE DE PÁGINA 17)

buques, tanto para inversiones (CAPEX) como para costes operativos (OPEX), incluyendo medidas transitorias hasta la disponibilidad generalizada de nuevos combustibles. Se prevé una atención especial a las pymes.

- **Desarrollar Corredores Verdes**, nacionales e internacionales, en colaboración con Puertos del Estado, para acelerar la implantación de nuevas tecnologías en rutas estratégicas.
- **Fomentar la participación de las navieras españolas en el Fondo de Innovación de la UE**, velando para que la gestión nacional priorice tanto tecnologías emergentes como soluciones ya disponibles en el mercado.
- **Refuerzo de la protección del medio marino**, incluyendo mitigación del ruido submarino y prevención de colisiones con cetáceos, de acuerdo con

las directrices de la OMI y los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo.

También apuesta por fomentar una movilidad más sostenible, promoviendo el transporte marítimo de mercancías y pasajeros frente a otros modos con mayores costes externos, como el transporte por carretera o el aéreo. En este sentido, la Estrategia propone:

- Mejora y ampliación del programa nacional de ecoincentivo marítimo.
- Creación de un mecanismo europeo equivalente.
- Mayor eficiencia en los servicios portuarios vinculados al transporte marítimo de corta distancia.
- Agilización de bonificaciones para viajeros residentes en territorios extrapeninsulares.

Por último, se destaca la oportunidad que representa el desarrollo de las

energías renovables marinas, en particular la eólica offshore, para las navieras españolas como proveedoras de servicios marítimos especializados.

EJE 2. Digital: impulsar la innovación, la digitalización y el desarrollo tecnológico

El segundo eje persigue la modernización del sector marítimo mediante el desarrollo de nuevas tecnologías y la digitalización de los procesos operativos y administrativos.

Las propuestas incluyen:

- **Digitalización de la Administración marítima**, para responder con mayor agilidad a las necesidades del sector, simplificar trámites y facilitar la interoperabilidad entre administraciones.
- **Fomento de la investigación, innovación y desarrollo tecnológico**, a través de la colaboración entre empresas, centros de investigación y universidades.
- **Preservar la neutralidad tecnológica** en la regulación internacional, evitando restricciones que limiten la innovación.
- **Reforzar la ciberseguridad**, mediante plataformas de información y formación que mejoren la resiliencia frente a amenazas digitales.

EJE 3: Empleo: avanzar en la dimensión social del transporte marítimo

Este eje aborda la creciente escasez de profesionales cualificados, un fenómeno de alcance global que dificulta la captación y retención de personal experimentado. Esta situación se verá previsiblemente agravada por la digitalización y la transición energética, que transforman los perfiles profesionales requeridos.

Las líneas de actuación incluyen:

- **Capacitación en nuevas competencias**, mediante programas formativos alineados con las necesidades reales del mercado laboral marítimo.
- **Fomento de nuevas vocaciones**, especialmente entre jóvenes y mujeres, promoviendo un mayor conocimiento de las profesiones marítimas y destacando aquellos aspectos que las hacen una opción profesional atractiva y de futuro. En este ámbito, se subraya la importancia de facilitar el embarque de alumnos para prácticas formativas, clave para la inserción laboral.
- **Mejora del bienestar de la gente de mar**, garantizando condiciones laborales dignas, entornos de trabajo seguros y servicios adecuados durante los embarques.
- **Facilitar la contratación de marinos extranjeros** en buques gestionados por armadores españoles, como medida complementaria para atender las necesidades operativas del sector.

EJE 4. Una Administración marítima ágil y eficaz

La Estrategia reconoce la importancia de contar con una Administración marítima eficiente, que actúe como facilitador de la actividad del sector en un entorno internacional altamente competitivo, sin menoscabar su papel regulador en seguridad marítima y protección ambiental.

- **Simplificación administrativa**, mediante digitalización y eliminación de cargas burocráticas innecesarias, aprovechando las oportunidades que ofrece la digitalización.
- **Ampliación de la Ventanilla Única Marítima**, como instrumento clave para la eficiencia e interoperabilidad administrativa.
- **Creación del Comité Asesor Marítimo (COMMAR)**, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, como foro de coordinación entre las administraciones competentes y el sector.

EJE 5. Lograr una flota y una bandera competitivas y a la medida del país

El eje cinco constituye uno de los pilares de la Estrategia. Propone medidas para aumentar la competitividad del sector naviero español, entre ellas:

- **Paquete de apoyo específico al desarrollo del sector**, con el fin de competir en condiciones de igualdad con navieras de otros países, incluyendo:
 - a) Línea de avales del Estado.
 - b) Incentivos al crédito marítimo.
 - c) Medidas para facilitar la entrada en nuevos mercados.
- **Creación del Observatorio de Competitividad Marítima**, para anticipar necesidades, identificar buenas prácticas y formular propuestas en colaboración con el sector financiero. En cuanto al **Registro Especial de Canarias (REC)**, se plantea:
- **Centralizar las competencias administrativas** en un único organismo, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, con el objetivo de facilitar la adaptación de sus normas laborales, técnicas y de inspección a la práctica marítima internacional.
- **Mejorar la coordinación entre organismos**, implantar interlocución única y fijar plazos de respuesta administrativa.
- **Garantizar disponibilidad operativa 24/7/365** para procedimientos no delegados en las Sociedades de Clasificación, y fijar plazos máximos de respuesta administrativa.
- **Adaptar la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL)** a las características operativas de los buques y capacitar a los oficiales de la marina mercante para impartir esta formación a bordo.
- **Revisar y mejorar los procedimientos** relativos a los reconocimientos médicos de embarque y a los certificados de botiquines.
- **Simplificar el enrole de marinos no comunitarios** en buques de pabellón español, armonizando los requisitos con los de otras banderas europeas y reduciendo trámites innecesarios.

EJE 6. Fortalecer y generar competitividad en la náutica de recreo

Este eje aborda aspectos específicos de la náutica de recreo en España y no se analiza en el presente documento, centrado en las medidas que afectan al transporte marítimo comercial.

EJE 7. Un sistema portuario competitivo y sostenible

El séptimo eje se orienta a garantizar que el sistema portuario español contribuya

activamente a la descarbonización del transporte marítimo y a la digitalización del sector.

En particular, se propone que las autoridades portuarias:

- **Desarrollen infraestructuras y servicios** para el suministro de combustibles alternativos a los buques.
- **Doten a los puertos de sistemas OPS (Onshore Power Supply)**, que permitan reducir las emisiones durante la estancia en puerto.
- **Refuercen la coordinación con la Administración marítima**, especialmente en aspectos donde se requiera una gestión integrada.

Gobernanza

La Estrategia establece que su implementación estará a cargo del Comité Asesor Marítimo (COMMAR), órgano colegiado de carácter consultivo adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, cuya creación está prevista en el Proyecto de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El objetivo general del COMMAR es asegurar la implantación efectiva de la Estrategia, realizando un seguimiento continuo de su desarrollo y eliminando los obstáculos que puedan dificultar su cumplimiento.

Entre sus objetivos específicos, destacan:

- Realizar el seguimiento del desarrollo e impacto de la Estrategia.
- Recopilar y proporcionar información actualizada sobre la situación y evolución del sector, mediante consultas sistemáticas a empresas, organismos reguladores y otros Estados.
- Actuar como foro de participación sectorial, para debatir y proponer medidas que contribuyan a consolidar una política marítima proactiva.
- Dirigir el Observatorio de Competitividad Marítima, generando informes periódicos para mejorar el conocimiento y la visibilidad del sector.
- Impulsar iniciativas de I+D+i, en colaboración con las distintas partes interesadas.

Este sistema de gobernanza tiene como objetivo evitar que la Estrategia quede en un marco teórico, asegurando su traducción en políticas públicas eficaces y coordinadas.

(PASAA PÁGINA 19)

VALORACIÓN DE ANAVE

Desde ANAVE valoramos muy positivamente que España cuente, por primera vez, con una Estrategia Marítima estatal que aborde de forma integral y coordinada todos los ámbitos de actividad en el medio marino. Es una iniciativa largamente esperada y necesaria para un país con la configuración geográfica, el potencial y la dependencia marítima de España. Su aprobación el 10 de junio de 2025 constituye un hito institucional que puede y debe servir de impulso al sector marítimo, tradicionalmente relegado en la agenda política nacional.

No obstante, la efectividad de la Estrategia dependerá de que sus principios se traduzcan en **medidas concretas, con objetivos claros, cronogramas definidos y recursos adecuados**. El documento aprobado contiene una visión ambiciosa y bien orientada, pero carece de una hoja de ruta y de compromisos vinculantes que permitan evaluar su cumplimiento.

Diagnóstico acertado pero no nuevo

La Estrategia recoge con acierto un diagnóstico que ANAVE lleva años señalando: una flota controlada por armadores españoles de tamaño reducido en comparación con el peso económico y portuario de España, una bandera que ha perdido atractivo frente a otros registros europeos y un déficit estructural en la balanza de fletes del orden de 10.000 millones de euros anuales.

En particular, se reconoce que el transporte marítimo aporta solo el 0,3% al PIB nacional, frente al 1,2% de la media de la UE, pese a la relevancia de nuestros puertos y del comercio exterior marítimo. Esta infrarrepresentación se confirma en el último informe de la Comisión Europea sobre la Economía Azul, publicado en mayo de 2025 y al que dedicamos esta sección del pasado número. Según dicho informe, el transporte marítimo genera el 25% del valor añadido bruto (VAB) de la economía azul de la UE, pero solo un 3,2% en España.

Elementos positivos destacables

ANAVE valora de forma positiva algunos elementos incluidos en la Estrategia:

- **La creación del Comité Asesor Marítimo (COMMAR)** como órgano de coordinación, seguimiento y diálogo sectorial. Su funcionamiento eficaz, con participación de los actores del sector, puede ser decisiva para una gobernanza dinámica y la resolución ágil de obstáculos normativos o administrativos.
- **La propuesta de un Observatorio de Competitividad Marítima**, con capacidad para anticipar necesidades, identificar buenas prácticas internacionales y elaborar propuestas.
- **Las medidas de protección del medio marino**, especialmente las relacionadas con el ruido submarino y las colisiones con cetáceos, alineadas con las directrices de la OMI sin enfoques regionales restrictivos.
- Muy especialmente, consideramos acertado y prioritario que la Estrategia insista en articular un **Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo**, con ayudas tanto para inversiones (CAPEX) como para costes operativos (OPEX), junto con medidas transitorias realistas hasta que los nuevos combustibles estén disponibles. Esta propuesta está en línea con las recomendaciones de la OMI (resolución MEPC.367(79)) y con lo establecido en la Directiva 2003/87/CE de la UE, que incluye al transporte marítimo entre los sectores a los que los Estados deben destinar parte de los ingresos del EU ETS.
- **No fija objetivos cuantificables ni indicadores**, lo que limita evaluación.
- En **materia de financiación**, se alude a avales y apoyo a la inversión, pero sin especificar volúmenes, condiciones ni plazos.
- Respecto al **Registro Especial de Canarias**, se constata su pérdida de competitividad, pero no se plantea aún una **reforma integral** del marco laboral, fiscal y técnico que permita competir en igualdad de condiciones con otros registros del EEE.
- Sobre **formación y relevo generacional**, se reconocen los retos, pero no se detallan medidas inmediatas para facilitar el embarque de alumnos o la contratación de marinos extracomunitarios. La subvención por embarque de alumnos de Náutica, vigente desde 2011, no se convocó en 2024 por primera vez, y seguimos a la espera de su publicación en 2025. Estas prácticas son obligatorias para obtener los títulos académicos y profesionales, y la dimensión actual del sector dificulta seriamente que todos los alumnos puedan acceder a una plaza para realizarlas.

Conclusión

En suma, la Estrategia Marítima de España 2025-2050 representa un paso decisivo y largamente reclamado, que ANAVE acoge con satisfacción. La clave estará en su aplicación: debe traducirse en una política marítima activa, coherente y dotada de medios, que permita consolidar una **flota nacional fuerte, una bandera atractiva y una industria marítima competitiva**.

El sector marítimo español no solicita privilegios, sino un marco que le permita competir en igualdad de condiciones con sus homólogos europeos, con seguridad jurídica y herramientas adecuadas.

Desde ANAVE reiteramos nuestra disposición a colaborar activamente en el desarrollo, seguimiento y evaluación de esta Estrategia, a través del COMMAR y del Observatorio de Competitividad. El momento es ahora. La oportunidad existe. **No podemos desaprovecharla.**

Es imprescindible que España elabore dicho Plan a la mayor brevedad, como ya han hecho otros Estados europeos, y que los ingresos del EU ETS reviertan en el sector bajo criterios de proporcionalidad, continuidad y efecto incentivador. Solo así se podrá avanzar hacia una flota más eficiente y sostenible sin perder competitividad.

Carencias y aspectos a reforzar

Pese a los avances, la Estrategia presenta algunas **lagunas**:

- **Carece de cronograma detallado**, lo que dificulta establecer prioridades y mecanismos de seguimiento.

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

DNV

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 22 al 24 de octubre de 2025**CONGRESO NET-ZERO MAR 2025**

PTP Group en colaboración con la Autoridad Portuaria de Cádiz y Endesa organiza en Cádiz este congreso bajo el título 'Avanzando hacia la descarbonización del sector marítimo-portuario en España'. El congreso reunirá a expertos tanto del sector privado como de las administraciones públicas, en torno a los principales puntos de interés para la descarbonización y la transición energética. Más información e inscripciones en la página <https://netzeromar.org/events/congresoanual2025/>

Del 25 al 28 de octubre de 2025**MOTORWAYS OF THE SEA TRAINING (MOST IBERIA)**

La Escola Europea Intermodal Transport organiza este curso práctico que se celebrará en octubre de 2025 a bordo de un buque Ro-Pax en la ruta que conecta Barcelona con el puerto romano de Civitavecchia (Italia). La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, ofrece la 2ª edición de Becas para este curso sobre logística y transporte marítimo de corta distancia organizado por la Escola Europea Intermodal Transport. La convocatoria está dirigida a empleados de entidades asociadas a SPC y a alumnos de centros de formación vinculados al sector. Más información sobre el [curso](#) y las [becas](#).

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