



Botado en Astilleros Murueta el sexto mercante diésel eléctrico para el *pool* MAAS



EDITORIAL

La falta de acuerdo en la OMI y la necesidad de una ambición realista / **3**

ANAVE

ANAVE participa en la jornada organizada por el Grupo Popular sobre Economía Azul / **5**

MERCADO

EE. UU. suspende por un año las medidas sobre el sector de construcción naval de China / **12**

TRIBUNA

Clarksons prevé una desaceleración del comercio marítimo en 2025 / **20**



Boletín informativo ANAVE
n.º 684 noviembre 2024.

Foto portada: Bendición del *Busturia NM* en los Astilleros Murueta y el resto de los buques de la serie de mercantes diesel-eléctricos de la naviera / NAVIERA MURUETA.

03

EDITORIAL

La falta de acuerdo en la OMI y la necesidad de una ambición realista.

04

NAVIERAS

Fred. Olsen y ANAVE organizan una jornada en Tenerife sobre la protección de cetáceos.

08

PUERTOS

El tráfico de mercancías en los puertos modera su caída acumulada hasta el 1,6% en septiembre.

10

NORMATIVA

La OMI aplaza un año la adopción del NZF y retrasa el primer mecanismo obligatorio mundial para gravar las emisiones del sector.

11

PUERTOS

Italia ultima su reforma portuaria con la creación de una 'superautoridad' centralizada.

14

ATAQUES

Un marino muerto y otro herido en un ataque Hutí a un mercante neerlandés en el golfo de Adén.

16

NAVIERAS

Marguisa incorpora una tecnología para el seguimiento inteligente de contenedores en su flota.

20

TRIBUNA PROFESIONAL

Clarksons prevé una desaceleración del comercio marítimo en 2025.

26

ANAVE

27

AGENDA

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Resultados clave de la reunión del Grupo de Trabajo ISWG-GHG 20 de la OMI.

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.

La falta de acuerdo en la OMI y la necesidad de una ambición realista

La decisión de la Organización Marítima Internacional (OMI) de retrasar un año las discusiones sobre la adopción del Marco de Cero Emisiones (Net Zero Framework) ha generado preocupación en el sector marítimo. El transporte marítimo internacional necesita estabilidad y claridad regulatoria para planificar las inversiones que harán posible su descarbonización. Cada año que pasa sin un marco global definido añade incertidumbre a un proceso que ya es, de por sí, complejo y costoso.

El objetivo de alcanzar las cero emisiones netas en el transporte marítimo internacional para 2050 es extraordinariamente ambicioso. Hoy en día, prácticamente la totalidad de la flota mercante mundial continúa utilizando combustibles fósiles. Avanzar hacia la neutralidad climática exigirá una profunda transformación tecnológica, industrial y financiera, que solo podrá producirse dentro de un marco regulatorio estable, previsible y coherente. Ese marco solo puede ser global, y por tanto debe surgir de la OMI.

Sin embargo, la falta de acuerdo en la OMI refleja la persistencia de intereses divergentes. La oposición de Estados Unidos, por una cuestión de principio vinculada a la soberanía fiscal, y la de Arabia Saudí, condicionada por sus intereses energéticos, se ha sumado a la ausencia de un mensaje claro de alineamiento por parte de la Unión Europea, más centrada en impulsar sus propios mecanismos regionales, como el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (ETS). Paradójicamente, incluso algunos Estados miembros de la UE optaron por abstenerse, lo que evidencia la falta de una política europea coherente en este ámbito.

Ante esta falta de consenso global, las iniciativas regionales solo serán útiles si contribuyen a acelerar la transición del sector, y no a fragmentarla. El problema es que, por ahora, los ingresos obtenidos por el ETS siguen sin revertir al transporte marítimo ni destinarse a financiar su transición energética, a través de un Plan Nacional de Descarbonización. En la práctica, el sistema se está convirtiendo en un impuesto sin retorno ambiental.

El enfoque regional europeo, lejos de reforzar la transición, está contribuyendo a dividirla.

La industria marítima necesita señales claras y políticas coherentes que ofrezcan certidumbre a largo plazo. El transporte marítimo ha demostrado a lo largo de su historia una gran capacidad de adaptación. Hoy se enfrenta a uno de sus mayores desafíos, pero también a una oportunidad única para liderar la transición energética global. La clave estará en combinar ambición con pragmatismo, visión de futuro con acción inmediata.

A la oposición de Estados Unidos y de Arabia Saudí, se ha unido la falta de un mensaje claro de alineamiento por parte de la UE, más centrada en impulsar sus propios mecanismos regionales

La transición energética del transporte marítimo no se construirá únicamente sobre compromisos a largo plazo, sino sobre mejoras inmediatas que generen resultados reales. Optimizar la velocidad de los buques, mejorar la eficiencia de las travesías, armonizar los datos operativos y reforzar la colaboración entre puertos y navieras son estrategias que ya han demostrado su eficacia. No son soluciones transitorias, sino pasos inteligentes que aportan valor ambiental y económico al mismo tiempo.

Mientras no exista un acuerdo mundial en la OMI, resulta esencial que los ingresos procedentes del ETS y del reglamento FuelEU Maritime reviertan en el propio sector, apoyando la renovación de la flota y la implantación de tecnologías limpias. Solo así se avanzará de forma coherente hacia un transporte marítimo sostenible, eficiente y competitivo.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es





Foto de familia de los participantes en la Jornada de Fred Olsen. De izquierda a derecha: Andrés Marín, director general de Fred. Olsen; Manuel Arbelo; Juan Ignacio Liaño; Ángela Pazó; Natacha Aguilar de Soto; Tania López-Piñero; María de la Peña Fabiani; Antonio Fernández; y Elena Seco, directora general de ANAVE / FRED. OLSEN EXPRESS.

NAVIERAS / JORNADAS

Fred. Olsen y ANAVE organizan una jornada en Tenerife sobre la protección de cetáceos

La naviera canaria presentó su tecnología para evitar las colisiones de buques con la fauna marina

Fred. Olsen Express, en colaboración con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), celebró el pasado 8 de octubre en Tenerife, a bordo del trimarán *Bajamar Express*, una Jornada Técnica sobre Medidas para la Protección de los Cetáceos. El encuentro reunió a representantes del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), la Dirección General de la Marina Mercante, instituciones académicas y expertos científicos para analizar e impulsar soluciones tecnológicas y operativas para minimizar el impacto del tráfico marítimo sobre los cetáceos, especialmente en aguas del archipiélago canario, una de las zonas más sensibles del Atlántico oriental.

Durante la jornada, la naviera llevó a cabo una demostración práctica de sus sistemas de detección de fauna marina,

que combinan cámaras térmicas, radar y software de inteligencia artificial para identificar en tiempo real la presencia de cetáceos y permitir ajustar el rumbo, evitando así posibles colisiones. Esta tecnología se integra en el programa Fred. Olsen Vigía, que registra los avistamientos y emite alertas automáticas a toda la flota.

La subdirectora adjunta de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, Tania López-Piñero, destacó la necesidad de «mantener una colaboración continua entre administraciones, ciencia y sector privado» y subrayó que el 22,5% de las aguas españolas ya cuenta con protección ambiental para asegurar la supervivencia de estas especies. Por su parte, la subdirectora general de la Marina Mercante, Ángela Pazó, incidió en la importancia de «una normativa eficaz y compatible con

la navegación segura y la conectividad marítima de los territorios insulares».

El programa técnico incluyó intervenciones de María de la Peña Fabiani (Universidad de La Laguna), sobre el programa Interreg aplicado a la detección térmica; de la bióloga marina Natacha Aguilar de Soto, que resaltó la reducción de velocidad y la planificación de rutas como medidas clave de mitigación; y de los veterinarios Antonio Fernández y Manuel Arbelo (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), que presentaron sus avances sobre la patología de los cetáceos y las causas de las varadas.

Una de las principales conclusiones de la jornada fue la necesidad de contar con datos que permitan identificar las vías más eficientes para mitigar el riesgo de colisiones. «Los científicos no pueden asesorar sin datos. Hay que

diagnosticar bien para tratar mejor y proponer soluciones», afirmó el catedrático del área de Patología Animal de la Universidad de Las Palmas, Antonio Fernández.

Finalmente, el director de flota de Fred. Olsen Express, Juan Ignacio Liaño, expuso las líneas de innovación que la compañía desarrolla desde hace más de dos décadas, centradas en la digitalización a bordo, la sensorización y el análisis de datos como herramientas para una navegación más segura y sostenible.

Con esta jornada, Fred. Olsen Express reafirma su compromiso con la protección de la biodiversidad marina y la aplicación de tecnología de vanguardia para compatibilizar la actividad naviera con la conservación del medio marino, en línea con los objetivos de sostenibilidad del transporte marítimo europeo.

ANAVE participa en la jornada organizada por el Grupo Popular sobre economía azul

La directora general de ANAVE subraya la necesidad de situar al sector en el debate político nacional

La directora general de ANAVE, Elena Seco, destacó el papel fundamental del transporte marítimo dentro de la economía azul y su contribución a la seguridad energética, alimentaria y de suministros de cualquier país. En el caso de España, señaló, el 75% de las importaciones y el 60% de las exportaciones se llevan a cabo por vía marítima.

Lo hizo en el marco de una jornada organizada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados, bajo el título 'Economía azul: retos y oportunidades', para analizar el papel de esta en la competitividad, el empleo y la sostenibilidad de España. El encuentro reunió a representantes de la industria marítimo-portuaria española y, además de ANAVE, contó con la participación del Clúster Marítimo Español, PYMAR y diversas organizaciones y autoridades portuarias.

Durante su intervención, Seco subrayó la importancia de incorporar la economía azul al debate político nacional, recordando que «la Comisión Europea considera estos sectores esenciales para construir una Unión Europea más competitiva, sostenible y resiliente».

Sin embargo, pese al liderazgo portuario de España en la UE, la flota mercante española solo cubre en torno a un 10% del comercio exterior marítimo nacional, generando un déficit de la balanza de fletes de unos 10.000 millones de euros anuales.

Entre los principales retos a los que se enfrenta el sector, Seco mencionó la descarbonización del transporte marítimo, valorando positivamente la propuesta del Grupo Parlamentario Popular



La primera mesa de la jornada contó con la presencia de (de izquierda a derecha): Gustavo González de Vega, Ignacio Álvarez-Ossorio, Carlos Botana, Juan Antonio Rojas, Ester Muñoz, Javier Garat, Elena Seco y Antoni Mercant / ANAVE.

de destinar una parte de los ingresos procedentes del régimen europeo de comercio de emisiones (EU ETS) a un plan nacional para la descarbonización del transporte marítimo, siguiendo el ejemplo de otros países de la UE.

En el coloquio, la directora general de ANAVE se refirió también a la pérdida de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC) y defendió «la necesidad de políticas públicas estables que faciliten el acceso a la financiación, garanticen un marco normativo y fiscal equiparable al europeo y promuevan la revisión del REC para adaptarlo a la realidad global del transporte marítimo».

La jornada fue inaugurada por la portavoz del Grupo Popular en el Congreso, Ester Muñoz, quien definió el encuentro como un ejercicio de «escucha activa» con el sector. En la primera mesa, moderada

La flota mercante española solo cubre en torno a un 10% del comercio exterior marítimo nacional, generando un déficit de la balanza de fletes

por el diputado Juan Antonio Rojas participaron, además de Seco, Javier Garat, presidente del Clúster Marítimo Español, que presentó el Manifiesto por la Economía Azul; Carlos Botana, presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo; Gustavo González de Vega, viceconsejero de Economía e Internacionalización del Gobierno de Canarias; Ignacio Álvarez-Ossorio, director general de la Agencia de Puertos de Andalucía; y Antoni

Mercant, director general de Puertos y Transporte Marítimo del Govern balear.

La segunda mesa trató sobre pesca, turismo e innovación y estuvo moderada por la diputada gallega Rosa Quintana. Tuvo como protagonistas a Mercedes Pardo, presidenta de la asociación Educación Azul; Juan Virgilio Márquez, director general de la Asociación Empresarial Eólica (AEE); Tomás Azcárate, presidente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos; Julio Morón, director gerente de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores y presidente de CEPESCA; Gabriel Mato, eurodiputado y coordinador de la Comisión de Pesca del Grupo Popular en el Parlamento Europeo; y José Francisco Fernández Aparicio, secretario general del Consejo de PYMAR.



Bendición del *Busturia NM*, nuevo buque de Naviera Murueta, en las instalaciones de Astilleros de Murueta en la ría de Urdabai, Vizcaya / MURUETA.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Bendición en Astilleros Murueta del sexto mercante diésel-eléctrico para el *pool* MAAS

El astillero tiene prevista la entrega del nuevo buque *Busturia NM* durante el primer trimestre de 2026

Astilleros de Murueta celebró el 3 de octubre en su grada de la ría de Urdaibai la bendición de su construcción número 334: el *Busturia NM*, sexto buque de carga general de la serie 6200 que el astillero está construyendo para el *pool* de Murueta Atlántico Alcudia Shipping (MAAS). Pocos días después fue remolcado a las instalaciones que el astillero tiene en Erandio donde continuará su armamento y pruebas de mar, antes de su entrega prevista para el primer trimestre del 2026. El astillero ya ha entregado al armador los buques *Bermeo NM*, *Mundaka NM*, *Katuxa NM*, *Gernika NM* y *Arteaga NM*.

El nuevo buque tiene 103,4 m de eslora, 15,6 m de manga y 6.200 toneladas de peso muerto (tpm), con una bodega de 8.050 m³ y una velocidad de servicio de 13,5 nudos. Asimismo, tendrá una tripulación de 11 marinos.



Foto de familia de la naviera Murueta durante la bendición del nuevo buque / MURUETA.

Al igual que el resto de dicha serie, el *Busturia NM* incorpora un sistema de propulsión diésel eléctrica que combina dos generadores principales y dos auxiliares para optimizar la potencia de propulsión necesaria en cada momento y el consumo de combustible, evitando los picos de demanda de energía. Este sistema posibilita maniobras libres de emisiones en puerto y una reducción

significativa del consumo y del impacto ambiental durante la navegación.

El acto de bendición del buque, celebrado en la ría de Urdaibai, contó con la presencia del presidente del astillero, Juan Arana, así como representantes del Gobierno central y autonómico, de la Capitanía Marítima de Bilbao, de Pymar y de la Comandancia Naval, entre otras autoridades.

Una vez completado el armamento final en las instalaciones de Erandio, el *Busturia NM* se incorporará a la flota del *pool* MAAS, que opera actualmente 16 buques de carga seca, graneles y cargas de proyecto en rutas europeas, en el norte de África y el Mar Negro.

Además de los buques multipropósito construidos en los últimos años, Astilleros Murueta ha sido responsable de otros proyectos recientes para armadores españoles. Entre ellos se encuentran el *Oizmedi* (2018), primer buque español para el suministro de gas natural licuado (GNL) para Ibaizabal; el *Ibaizabal Quince* (2020), primer remolcador portuario propulsado con GNL en España, también para Ibaizabal; y los petroleros de productos para el suministro de combustible, *Bahía Levante* (2022) y *Bahía Candela* (2025), también híbridos y con cero emisiones en puerto, para Mureoil.

La restricción de vehículos en Ibiza ha tenido un efecto nulo sobre la congestión y un impacto negativo en el transporte marítimo

Según Baleària, la medida apenas ha reducido el tráfico rodado y ha provocado un descenso del 30% en el número de pasajeros

Baleària considera que la restricción de entrada de vehículos por vía marítima en Ibiza ha tenido un efecto «nulo» sobre la saturación de las carreteras y, en cambio, ha provocado una reducción significativa del tráfico marítimo. Según datos de la compañía, durante el periodo de aplicación de la medida la naviera transportó un 25% menos de coches y un 30% menos de pasajeros.

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, presentó los datos en una rueda de prensa en Ibiza, en la que señaló que el impacto medio de la restricción ha sido de solo 248 coches menos diarios llegados por mar. Una cifra «insignificante frente a un parque móvil de más de 96.000 vehículos y 16.000 coches de alquiler» según Utor, quien además

La naviera reclama una revisión basada en criterios técnicos y una visión integral de la movilidad insular

afirmó que la medida «penaliza al transporte marítimo sin reducir la congestión vial» y advirtió que obligará a las navieras a ajustar su oferta, frecuencias y precios.

El presidente de Baleària instó a «una reflexión colectiva para abordar el problema de la saturación turística con mayor rigor y con medidas consensuadas y eficaces». En su opinión, las cifras demuestran que el



El fast ferry Ramón Llull de Baleària conecta los puertos de Denia e Ibiza / BALEÀRIA.



El presidente de Baleària Adolfo Utor (d) durante la rueda de prensa celebrada en Ibiza / BALEÀRIA.

transporte marítimo no es responsable de los problemas de movilidad en la isla, «y sin embargo es el único castigado».

Según datos del Ibestat (el Instituto de estadística de Baleares), en las dos últimas décadas el número de pasajeros del transporte aéreo hacia Ibiza ha aumentado un 96%, mientras que los llegados por vía marítima (sin incluir la conexión con Formentera) han

descendido un 3% entre 2008 y 2024. En el mismo periodo, la población de la isla se ha incrementado un 90% y el parque móvil un 150%. Además, los datos de pasajeros mensuales muestran que el transporte aéreo es muy estacional frente al transporte marítimo, muy estable durante todo el año.

Baleària señala también que la aplicación de la normativa ha podido generar un

efecto llamada, con un aumento de las matriculaciones de vehículos en la isla. Entre enero y agosto de 2025 se registraron 3.466 nuevos coches, un 60% más que en el mismo periodo del año anterior. Aunque no existen datos oficiales sobre los vehículos de alquiler, la compañía estima que su número se ha incrementado en proporción al crecimiento del tráfico aéreo.

La naviera considera que la restricción aplicada al transporte marítimo ha tenido un impacto desproporcionado sobre la conectividad y la economía insular, sin lograr una reducción apreciable del tráfico rodado. Baleària plantea que cualquier futura regulación sobre acceso de vehículos a las islas debería evaluarse «desde una perspectiva integral, considerando todos los modos de transporte y las necesidades de movilidad de residentes y visitantes».

El tráfico de mercancías en los puertos de interés general modera su caída acumulada hasta el 1,6% en septiembre

Según las estadísticas mensuales de Puertos del Estado, el movimiento de mercancías en el conjunto de los puertos españoles de interés general totalizó 404,1 millones de toneladas (Mt) entre enero y septiembre, un 1,6% menos en comparación con el mismo periodo de 2024. Pese a la caída, este dato refleja una cierta recuperación respecto a los meses anteriores (la variación media interanual desde abril ha sido del -2,3%). El aumento del 4,3% en la

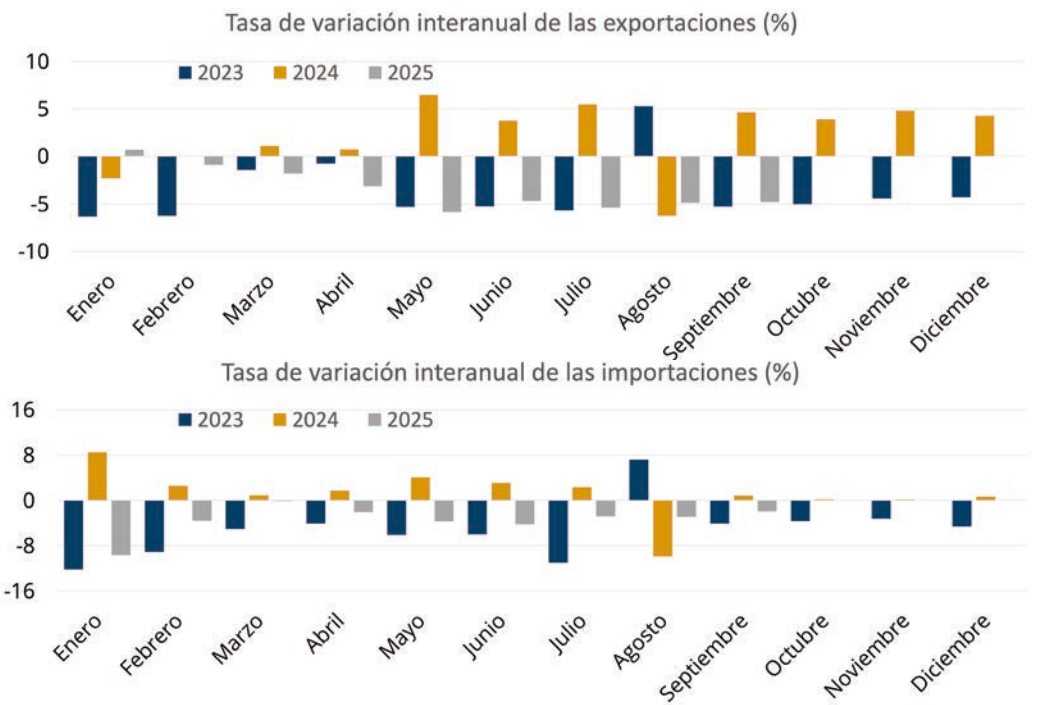
mercancía general convencional (67,2 Mt) no fue suficiente para compensar las caídas combinadas de los graneles sólidos (-5,3%, 60,4 Mt), los graneles líquidos (-2,0%, 133,1 Mt) y la mercancía contenerizada (-2,2%, 143,4 Mt). En cuanto al tráfico de pasajeros de línea regular acumulado hasta septiembre, se registraron 22,8 millones de pasajeros (Mpax), un 1,5% más que el año anterior. La fase final de la Operación Paso del Estrecho (OPE), que concluyó el 15 de septiembre,

impulsó los resultados de algunos puertos que tradicionalmente participan en ella, como Motril (+9,9%), Algeciras (+6,9%) y Ceuta (+4,5%). En cambio, Almería y Melilla, también participantes habituales en la OPE, registraron descensos del 9,4% y del 17,2%, respectivamente. El tráfico ro-ro se mantiene en niveles positivos, con un total de 56,5 Mt (+3,0%). El comercio marítimo exterior acumulado desde enero sumó 208,9 Mt, un 2,8% menos que en el mismo periodo

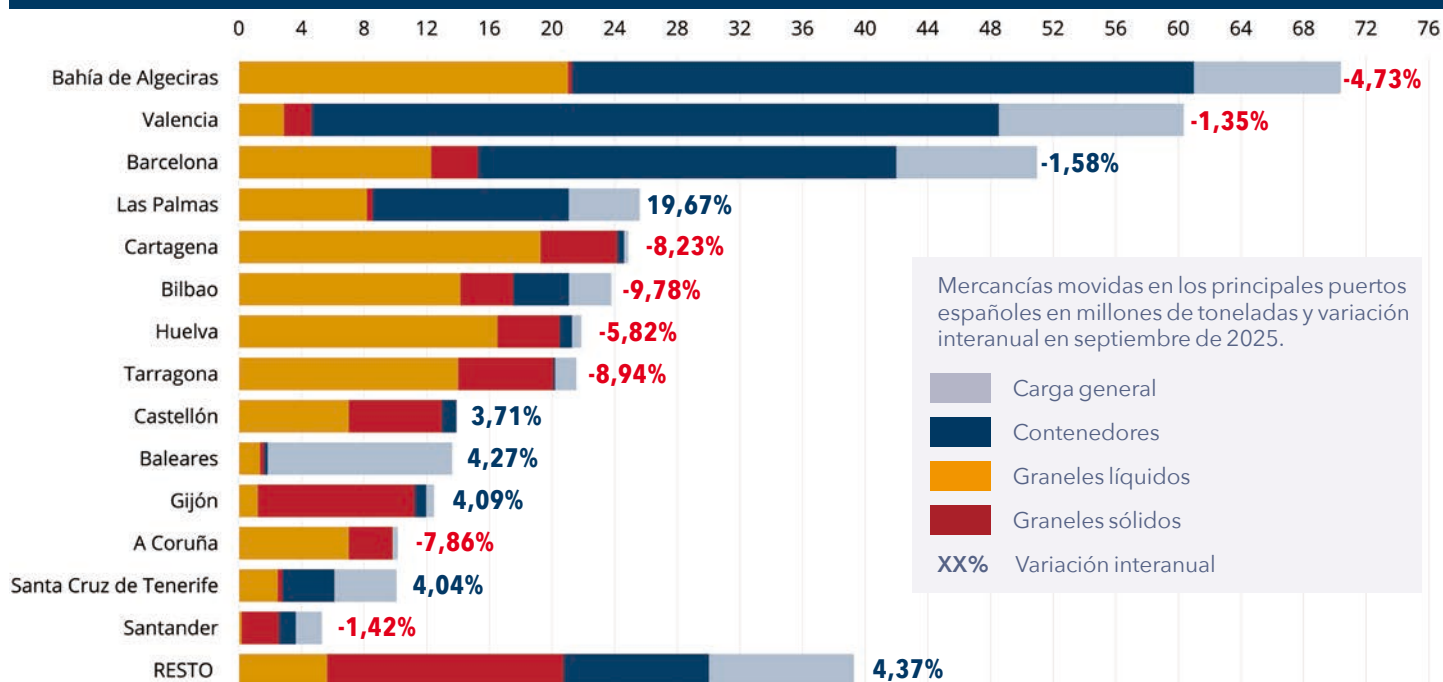
de 2024. Las importaciones alcanzaron 144,8 Mt (-1,9%), con un aumento del 2,9% en la carga general (30,6 Mt) y caídas del 2,1% en los graneles líquidos (75,4 Mt) y del 5,1% en los sólidos (38,7 Mt). Por su parte, las exportaciones descendieron un 4,8% hasta 64,1 Mt, debido principalmente al retroceso en el tráfico de graneles líquidos (-18,7%, 15,5 Mt) y, en menor medida, de los sólidos (-6,1%, 15,4 Mt). Las exportaciones de carga general aumentaron un 4,3% hasta 33,2 Mt.

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2023	2024	2025	2024-2025	2023-2025
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	131.395.661	135.818.350	133.144.811	-2,0%	1,3%
		Sólidos	69.466.537	63.791.326	60.383.381	-5,3%	-13,1%
	Mercancía general	Convencional	63.669.963	64.459.671	67.235.284	4,3%	5,6%
		En contenedores	133.663.712	146.636.365	143.378.039	-2,2%	7,3%
		Total	197.333.675	211.096.036	210.613.323	-0,2%	6,7%
	Total		398.195.873	410.705.712	404.141.515	-1,6%	1,5%
Otras mercancías	Total	11.252.278	11.815.190	11.196.340	-5,2%	-0,5%	
TRÁFICO PORTUARIO			409.448.151	422.520.902	415.337.855	-1,7%	1,4%

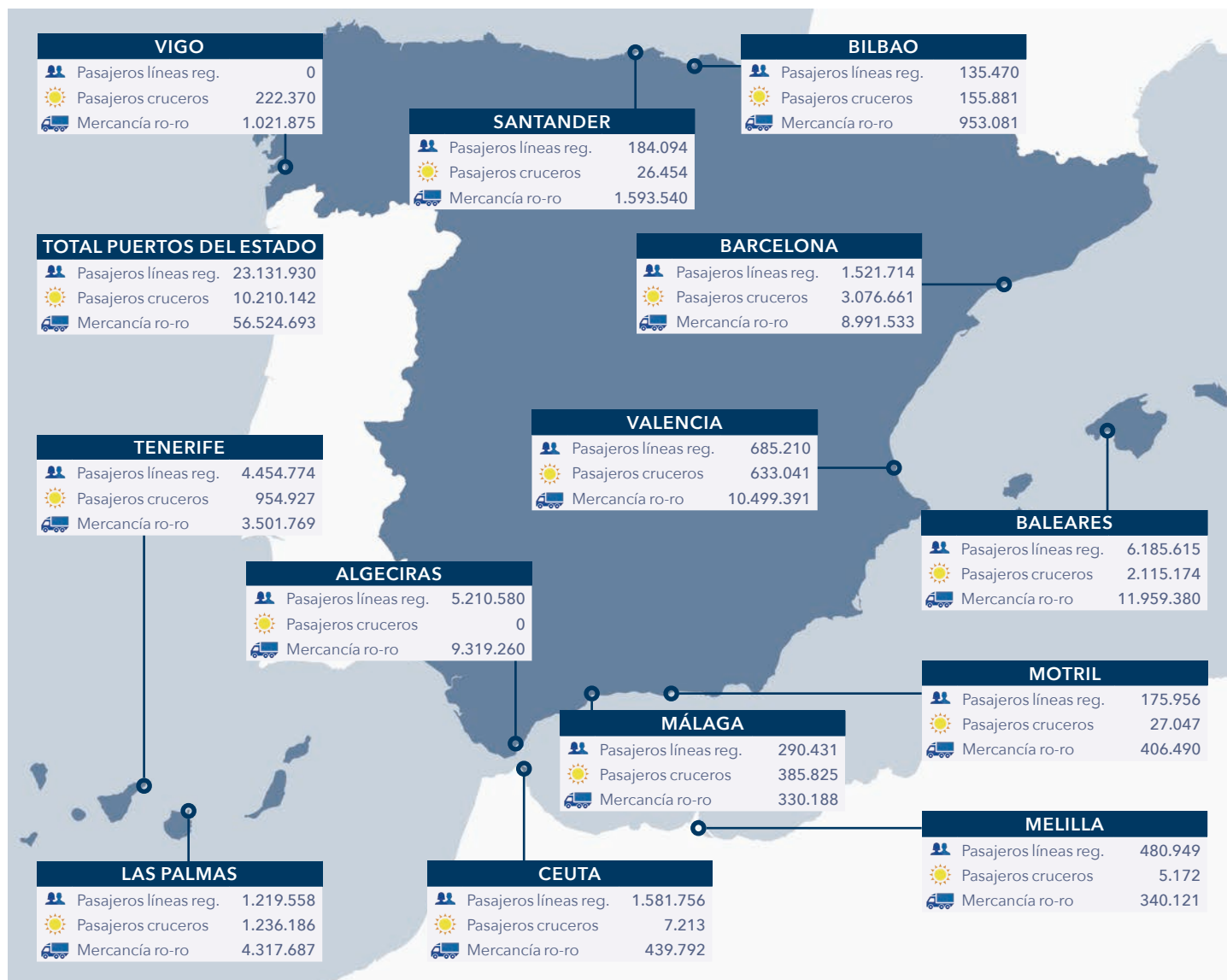
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN SEPTIEMBRE Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN SEPTIEMBRE



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



OMI / DESCARBONIZACIÓN

La OMI aplaza un año la adopción del NZF y retrasa el primer mecanismo obligatorio mundial para gravar las emisiones del sector

La posición de Estados Unidos y Arabia Saudí frente al acuerdo así como el enfoque regional de la Unión Europea han minado la posibilidad de alcanzar un sistema global coherente

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha decidido aplazar un año la votación para la adopción de su Marco de cero emisiones netas (*Net Zero Framework, NZF*), el sistema regulatorio global que debía fijar límites y precios para las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo internacional.

La decisión se tomó el 17 de octubre de 2025, durante la sesión extraordinaria del

Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) celebrada en Londres. La propuesta de aplazamiento, impulsada por Singapur y apoyada por Arabia Saudí, fue aprobada con 57 votos a favor, 49 en contra y 21 abstenciones.

El NZF había sido acordado en sus líneas técnicas durante la reunión MEPC 83 celebrada en abril y estaba previsto su inclusión como un nuevo Capítulo 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL. Su adopción

formal era el paso necesario para su entrada en vigor, con aplicación práctica a partir de 2028.

El aplazamiento supone un revés para la OMI en su papel como autoridad reguladora global del transporte marítimo y retrasa la creación del primer mecanismo mundial obligatorio para gravar las emisiones del sector. La OMI es el foro adecuado para establecer normas comunes en un ámbito que opera a escala

internacional, pero su capacidad de liderazgo se está viendo minada por la proliferación de iniciativas y marcos regionales, especialmente en Europa, que generan fragmentación normativa, encarecen el transporte marítimo y aportan un valor medioambiental limitado.

El aplazamiento se produjo tras intensas presiones políticas y comerciales. Según diversas fuentes, Estados Unidos habría advertido a otros países de posibles restricciones de visado, sanciones o tarifas comerciales en caso de apoyar la adopción del NZF. A ello se sumó la posición de Arabia Saudí y de varios Estados exportadores de hidrocarburos, que pidieron más tiempo para resolver cuestiones como la interacción entre el nuevo mecanismo global y los sistemas regionales de precios del carbono, en particular el EU ETS.

La sesión extraordinaria del MEPC se reanudará en 2026. Mientras tanto, la OMI mantendrá en marcha los grupos de trabajo intersesiones para avanzar en la definición de los aspectos técnicos y financieros del marco: incentivos para combustibles limpios, contabilización de emisiones y gobernanza del fondo.

El objetivo de alcanzar las cero emisiones netas en el transporte marítimo internacional para 2050 sigue siendo extremadamente ambicioso. Sin embargo, solo un acuerdo global en el seno de la OMI puede garantizar condiciones de competencia equitativas y acelerar la inversión en combustibles y tecnologías limpias.

El secretario general de la OMI, el panameño Arsenio Domínguez, durante la sesión extraordinaria del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) celebrada en Londres / OMI.



PUERTOS / ITALIA

Italia ultima su reforma portuaria con la creación de una 'superautoridad' centralizada

El Gobierno italiano ha concluido el texto de la nueva ley de reforma portuaria, que contempla la creación de la sociedad pública Porti d'Italia S.p.A. Según la información publicada por el medio italiano Shipping Magazine, dicha entidad actuará como una «superautoridad» nacional con competencias para planificar, licitar, ejecutar y supervisar directamente las obras portuarias en todo el país.

La norma, impulsada por el ministro de Infraestructuras y Transportes, Matteo Salvini y su segundo, Edoardo Rixi, se encuentra a la espera de la validación final de la Ragioneria dello Stato, (organismo dependiente del Ministerio de Economía del Gobierno italiano,

que gestiona y controla los presupuestos del Estado) antes de su aprobación definitiva por el Consejo de ministros.

Porti d'Italia será una empresa de gestión privada pero de financiación pública y estará participada por el Ministerio de Infraestructuras y Transportes y el Ministerio de Economía y Finanzas. Contará con una inversión inicial de unos 500 millones de euros, destinados a financiar sus primeras actuaciones y proyectos prioritarios.

El nuevo organismo podrá ejercer también funciones expropiatorias y de control técnico, para agilizar los plazos administrativos y reducir la fragmentación entre las actuales Autoridades del sistema portuario italiano, que



Puerto de Génova / PORT OF GENOA

continuarán operando, aunque con menor autonomía en materia de inversiones.

Esta reforma actualiza el marco legal establecido por la Ley 84/1994, que había configurado el modelo descentralizado de gobernanza portuaria en Italia. El Gobierno justifica

el cambio por la necesidad de coordinar las decisiones estratégicas a nivel nacional y de garantizar una mayor eficiencia en la ejecución de infraestructuras críticas para

la competitividad logística del país.

Sin embargo, esta centralización ha suscitado preocupaciones entre operadores y sindicatos, que advierten del riesgo de limitar la capacidad de decisión de los puertos regionales y de concentrar en exceso el poder en Roma.

El texto pasará a revisión jurídica y económica antes de su publicación oficial en la Gazzetta Ufficiale. Si se cumplen los plazos previstos, Porti d'Italia, podría iniciar su actividad durante 2026, marcando el inicio de una nueva etapa en la gobernanza portuaria italiana.



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

www.gasnam.es



MERCADO / GUERRA COMERCIAL

EE. UU. suspende por un año las medidas sobre los sectores marítimo, logístico y de construcción naval de China

La medida forma parte de los acuerdos alcanzados por la Administración estadounidense con el gobierno de Pekín, que también retrasará la puesta en marcha de sus tasas recíprocas

Las medidas adoptadas por la Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos (USTR), relativas a la investigación sobre el dominio de China en los sectores marítimo, logístico y de construcción naval, quedarán suspendidas durante un año a partir del 10 de noviembre de 2025, según ha informado la Casa Blanca. Dicha medida se produce tras los acuerdos alcanzados recientemente en Corea del Sur por los gobiernos de Washington y Pekín.

A falta de que el USTR aporte más detalles, el comunicado oficial no aclara si la suspensión se aplicará al conjunto de las medidas aprobadas o únicamente a algunas de ellos.

Asimismo, la nota de la Casa Blanca no hace referencia a los buques que ya hayan abonado las tasas portuarias impuestas el desde el 14 de octubre de 2025. Según ICS, no parece probable que se establezca una política general de reembolso. Se recomienda, por tanto, que las empresas que ya hayan efectuado dichos pagos contacten con la oficina local de Aduanas y Protección Fronteriza correspondiente para solicitar el reembolso.

De forma análoga, aquellos que hayan abonado tasas portuarias en puertos chinos deberán dirigirse a la autoridad local china ante la que se efectuaron los pagos para solicitar la devolución.

Cabe recordar que el 14 de octubre entraron en vigor en EE.UU. las tasas portuarias anunciadas por la Oficina del Representante de Comercio



(USTR) en el marco de la investigación sobre la industria de construcción naval china. Estas medidas supusieron un nuevo episodio en la guerra comercial entre ambos países.

Las medidas, ahora suspendidas, establecen que los operadores chinos deberán abonar 50\$ por tonelada neta de buque, cantidad que aumentará gradualmente hasta 140\$ en abril de 2028, con independencia del país de construcción. Los buques construidos en China operados por empresas no chinas estarán sujetos a una tasa equivalente al mayor de los dos importes siguientes: 18\$ por tonelada neta o 120\$ por contenedor descargado, que se incrementarán hasta 33\$ y 250\$, respectivamente, en 2028. Asimismo, todos los *carriers* de construcción extranjera (incluidos los no fabricados en

China) deberán pagar 46\$ por tonelada neta.

Entre las exenciones figuran los buques que operen en tráficos de corta distancia (menos de 2.000 millas náuticas), los portacontenedores de hasta 4.000 TEU y los buques de hasta 55.000 tpm o con capacidad individual a granel de 80.000 tpm o inferior.

Como respuesta, el Ministerio de Transporte chino anunció el mismo día el inicio de tasas portuarias equivalentes aplicables a buques estadounidenses. Estas se cobrarán en cuatro fases anuales, comenzando con 400 RMB por tonelada neta (unos 55\$), que aumentarán hasta 1.120 RMB (unos 155\$) en abril de 2028. Las tasas chinas afectan a:

- Buques propiedad u operados por compañías, organizaciones o individuos estadounidenses.

- Aquellos con participación estadounidense igual o superior al 25 % en el capital o los derechos de voto.
- Buques bajo pabellón estadounidense.
- Buques construidos en EE.UU.

Sin embargo, en un cambio de última hora, Pekín eximió del pago a los buques construidos en China, incluso si son propiedad o están operados por empresas estadounidenses o enarbolan pabellón de EE.UU. También estarán exentos los buques en lastre que entren a astilleros chinos para reparación.

El ministerio chino precisó que las tasas se aplicarían solo en el primer puerto de escala en China y no se cobrarían más de cinco veces por año y buque, iniciando el ciclo de facturación anual el 17 de abril.

El portacontenedores chino *Istanbul Bridge* llega al Reino Unido por la ruta del Ártico en tiempo récord

El portacontenedores *Istanbul Bridge* ha completado un viaje entre China y el Reino Unido atravesando el océano Ártico por la Ruta Marítima del Norte (NSR) en solo 20 días, estableciendo un nuevo hito para la navegación comercial entre Asia y Europa. El buque arribó el 13 de octubre a Felixstowe, desde el puerto chino de Ningbo-Zhoushan, tras recorrer unas 7.500 millas frente a las 11.000 millas y los 40-50 días de la ruta por el canal de Suez.

Operado por la compañía Sealegend, el buque forma parte del nuevo servicio '*China-Europe Arctic Express*', concebido para ofrecer una conexión más rápida entre puertos asiáticos y europeos. La empresa adquirió el año pasado un portacontenedores *Ice-1* con clasificación para navegación en hielo, lo que permitió abrir este servicio regular bordeando la costa norte rusa.

Con capacidad para 4.843 TEU, el *Istanbul Bridge* atravesó el Ártico en solo cinco días,



navegando de forma independiente a una velocidad media de 17 nudos y sin necesidad de escolta de rompehielos. Tras su escala en Felixstowe, el buque continuará hacia Róterdam (Países Bajos), Hamburgo (Alemania) y Gdansk (Polonia).

Según el director de operaciones de Sealegend, Li Xiaobin, la nueva conexión «acelera las cadenas de suministro, reduce un 40 % las necesidades de inventario y recorta los costes de capital de las empresas». No obstante, varias organizaciones

medioambientales advierten de los riesgos que supone el aumento del tráfico marítimo en el Ártico y del posible uso de fuelóleo pesado, fuente de emisiones de carbono.

El tránsito del *Istanbul Bridge* coincide con un incremento notable de la actividad en la ruta marítima del Norte. Durante el verano de 2025 se registraron más de 20 tránsitos de portacontenedores, una cifra récord. Otras compañías chinas, como NewNew Shipping, han reforzado su

presencia con hasta cinco buques operando en la región.

Cabe recordar que la semana pasada, los gobiernos de Pekín y Moscú formalizaron un acuerdo para desarrollar y comercializar conjuntamente el transporte marítimo a lo largo de la ruta del mar del Norte en el Ártico ruso. Dicho acuerdo se firmó en la ciudad china de Harbin entre el director de Rosatom, Alexey Likhachev, y el ministro de Transporte de China, Liu Wei. Rosatom es la empresa estatal rusa encargada de la flota de rompehielos nucleares del país y del transporte marítimo en el Ártico.

Aunque el tráfico por el Ártico sigue siendo marginal, alrededor de 100 tránsitos en 2024, frente a 13.000 por el canal de Suez, el creciente interés chino confirma la consolidación de su presencia en las rutas polares, un espacio del que los armadores europeos se han retirado desde 2018 por motivos medioambientales y geopolíticos.

MSC Foundation financiará la construcción de un nuevo buque hospital para Mercy Ships

La Fundación MSC del grupo Mediterranean Shipping Company (MSC), perteneciente a la familia Aponte, financiará gran parte de la construcción del nuevo buque hospital de Mercy Ships, el *Africa Mercy 2*. El encargo ha sido adjudicado al astillero CSSC Tianjin, en China, y su entrega está prevista para finales de 2028 o 2029.

El buque, con 174,1 m de eslora, será similar al *Global Mercy*, construido por el mismo astillero, entregado en 2021 y considerado el mayor hospital flotante civil del mundo. Contará con

quirófanos, camas hospitalarias y equipamiento médico destinado a poder llevar a cabo cirugías y proporcionar asistencia sanitaria en el África subsahariana.

La directora ejecutiva de MSC Foundation, Daniela Picco, fue la encargada de anunciar la noticia durante la cena benéfica de Mercy Ships Cargo Day, que tuvo lugar en Ginebra (Suiza). Picco confirmó además que MSC aportará personal propio para apoyar el proyecto y que se están estudiando fórmulas de intercambio de tripulaciones entre la naviera y la ONG.

Bryce Wagner, director de alianzas globales de Mercy Ships, subrayó que la aportación de MSC representa la mayor contribución recibida por la organización en su historia. Desde 2011, MSC mantiene una colaboración activa con Mercy Ships, que incluye apoyo logístico y personal voluntario en distintos proyectos.

La ceremonia de corte de acero está prevista para este mes de octubre. Una vez operativo, el *Africa Mercy 2* se unirá a la flota de Mercy Ships, que actualmente cuenta con dos buques, ampliando su capacidad de intervención en África.

Durante la gala de Ginebra, además del anuncio del nuevo buque, se celebró una subasta benéfica que recaudó más de 300.000 dólares. Entre los artículos destacados figuró una bicicleta Canyon utilizada en el Tour de Francia 2024, donada por Eastern Pacific Shipping, que fue adquirida por 55.000 dólares por Larry Johnson, responsable global de fletes en Mercuria Energy Trading.

En su edición de 2024 el Mercy Ships Cargo Day logró recaudar 2,3 millones de dólares, gracias a la participación de armadores y brokers.

PIRATERÍA / INFORME IMB

La piratería marítima repunta un 47% hasta septiembre por los ataques en Singapur

Durante los nueve primeros meses de 2025 se registraron 116 ataques a buques mercantes

Durante los nueve primeros meses de 2025, el número de incidentes de piratería y robos a mano armada contra buques mercantes aumentó un 46,8% respecto al mismo periodo del año pasado, a causa del récord histórico de ataques registrados en aguas del estrecho de Singapur, según [el informe más reciente del International Maritime Bureau \(IMB\)](#).

Entre enero y septiembre se notificaron 116 ataques, frente a los 79 registrados en el mismo periodo de 2024, lo que supone el nivel más alto desde 2021. Del total, 102 buques fueron abordados, cuatro fueron secuestrados, uno fue tiroteado y se intentaron otros nueve abordajes. El informe destaca además un aumento en el uso de armas: en más de la mitad de los ataques (55%) se identificaron armas,

y en un 33% de los casos los agresores portaban armas de fuego, el porcentaje más alto desde 2017. Durante este periodo, 43 tripulantes fueron tomados como rehenes, 16 secuestrados, siete amenazados, y seis resultaron heridos o agredidos.

Por regiones, la situación más preocupante se registra en el estrecho de Singapur, donde se notificaron 73 incidentes, el número más alto desde 1991. No obstante, el informe señala una reducción en los ataques tras la detención en julio de dos bandas responsables de varios abordajes por la Policía Marítima de Indonesia. El IMB ha elogiado la actuación de las autoridades y anima a los buques que transiten por la zona a continuar informando de cualquier suceso.

En el golfo de Guinea se mantiene la tendencia

En el estrecho de Singapur se notificaron 73 incidentes, el número más alto desde 1991

descendente, con 15 incidentes en los nueve primeros meses del año, frente a 12 en el mismo periodo de 2024. Aunque las cifras se mantienen contenidas, la seguridad de las tripulaciones continúa siendo motivo de preocupación: 14 marinos fueron secuestrados en estas aguas entre enero y septiembre. No se registraron secuestros en el tercer trimestre, pero el IMB advierte de que los grupos criminales mantienen la capacidad de atacar buques en alta mar.

En aguas de Somalia y el golfo de Adén no se registraron incidentes en el tercer trimestre, previsiblemente debido a las condiciones del monzón. Sin embargo, IMB recuerda que en la primera mitad del año 26 tripulantes fueron tomados como rehenes en tres ataques a pesqueros y *dhow*s, y advierte de que no debe bajarse la guardia.

El director del IMB, Michael Howlett, destacó que la cooperación regional ha sido clave para contener los niveles globales de incidentes y mejorar la seguridad de las tripulaciones y los buques. *«Es un momento clave para reforzar la vigilancia. No puede haber complacencia y es fundamental que los armadores y oficiales sigan estrictamente las recomendaciones de las Mejores Prácticas de Gestión»*, advirtió Howlett.

ATAQUES / MAR ROJO

Un marino muerto y otro herido en un ataque de los hutíes a un mercante neerlandés en el golfo de Adén

Un tripulante murió y otro resultó herido de gravedad en un ataque sufrido el pasado 29 de septiembre por el buque de carga general *Minervagracht*, de pabellón neerlandés, cuando navegaba por el golfo de Adén a unas 128 millas al sureste de la ciudad yemení de Adén. El buque, operado por la compañía Spliethoff, quedó a la deriva y en llamas tras el impacto de un misil balístico antibuque (ASBM), según confirmó la misión europea EUNAVFOR ASPIDES.

La tripulación del buque estaba compuesta por 19 marinos de nacionalidad rusa,

ucraniana, filipina y de Sri Lanka. Tras recibir una llamada de socorro enviada a las 10:22 UTC por el *Minervagracht*, ASPIDES puso en marcha de inmediato una operación de búsqueda y rescate para evacuar a la tripulación. Dos de los marinos resultaron heridos de gravedad, falleciendo uno de ellos días más tarde.

Según fuentes de seguridad marítima, el buque fue alcanzado por al menos un ASBM. La naviera señaló en un comunicado que se trató de un ataque con un *«artefacto explosivo no identificado»* que causó *«daños sustanciales»* al buque. La última señal del sistema de

identificación automática (AIS) del *Minervagracht* había sido emitida en Yibuti el día anterior, lo que indica que navegaba sin transmitir su posición.

Este es el segundo ataque sufrido por el mismo buque en una semana. El pasado 23 de septiembre, mientras navegaba hacia Yibuti, reportó una explosión en sus inmediaciones a unas 120 millas al este de Adén, de acuerdo con la información de UKMTO y la consultora Ambrey.

Se trata del primer ataque efectivo perpetrado por los hutíes en aguas del golfo de Adén desde julio de 2024, cuando el portacontenedores *Lobivia*, de

pabellón singaporense, fue alcanzado por dos misiles. Además, este año, los hutíes ya han logrado otros tres ataques efectivos en el mar Rojo de un total de cinco intentos, entre ellos el hundimiento de los buques *Magic Seas* y *Eternity C* el pasado mes de julio.

EUNAVFOR ASPIDES advirtió que el buque siniestrado constituye actualmente un obstáculo para la seguridad de la navegación y recordó que *«estos ataques ponen en riesgo la vida de la gente de mar y amenazan la libertad de navegación en una zona estratégica para el comercio internacional»*.



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

NAVIERAS / NUEVOS COMBUSTIBLES

Tres ferries de Baleària operan con *bioGNL* como combustible desde septiembre

La naviera ha adquirido 132 GWh de bioGNL, que le permitirá mantener el suministro hasta diciembre

Baleària ha incorporado de forma regular el biometano licuado (bioGNL) como combustible a la operativa de sus buques y desde inicios de septiembre tres de ellos, el *fast ferry* catamarán *Margarita Salas* y los ferries *Abel Matutes* y *Rusadir*, están utilizando exclusivamente este combustible renovable en las rutas que conectan Barcelona con Ciudadela (Baleares) y Málaga con Melilla.

La naviera ha adquirido un total de 132 GWh de bioGNL, que le permitirá mantener el suministro hasta diciembre de 2025. Según la compañía, dicha cantidad equivale a un 13% del gas natural licuado consumido por toda su flota a gas en 2024. El uso de este biocombustible en el último cuatrimestre de 2025 permitirá evitar la emisión de 80.300 toneladas de CO₂. Este biometano se produce mediante su captura a partir de residuos ganaderos, evitando su emisión a la atmósfera, por lo que genera una huella de carbono negativa.

El biometano empleado se convierte en bioGNL mediante su licuefacción en las plantas de regasificación de Enagás en Huelva, Barcelona y Cartagena. Este proceso facilita

Un camión cisterna suministra GNL como combustible al *Margarita Salas* de Baleària / BALEÀRIA.



un balance de carbono neto negativo, con ahorros de emisiones de gases de efecto invernadero superiores al 200% respecto a los combustibles

fósiles convencionales. La compañía subraya que la inversión en motores duales de gas durante los últimos años le permite operar con

este combustible renovable y avanzar en su objetivo de reducir la huella de carbono de su flota. Baleària ya había llevado a cabo pruebas de suministro de bioGNL en terminales portuarias españolas en el primer trimestre de 2025 y en 2021 completó su primer viaje con balance neutro de emisiones, entre Barcelona y Menorca.

Asimismo, Baleària se ha convertido en la primera naviera de ferries en Europa en obtener la certificación ISCC EU (*International Sustainability & Carbon Certification*), que garantiza la trazabilidad y sostenibilidad de los biocombustibles utilizados. Esta acreditación, reconocida por la Comisión Europea, se suma a otros sellos ambientales que ya posee, como *Green Maritime Europe*.

NAVIERAS / TECNOLOGÍA

Marguisa incorpora una tecnología para el seguimiento inteligente de contenedores en su flota

La naviera española Marguisa Shipping Lines, perteneciente al grupo Sea & Ports, ha iniciado la digitalización de su flota de contenedores mediante una tecnología de seguimiento inteligente desarrollada por la empresa Hoopo, especializada en soluciones de inteligencia de flotas. El objetivo del proyecto es mejorar la trazabilidad de los envíos y ofrecer a los clientes visibilidad en tiempo real sobre la ubicación y el estado de su carga, una característica cada vez más demandada en el transporte marítimo de línea regular.

Según explicó Andrés Cadenas, responsable de las líneas regulares de portacontenedores de Marguisa, «la digitalización de nuestra flota de contenedores nos permite anticipar incidencias, optimizar procesos y ofrecer a los clientes la tranquilidad de que su mercancía está siempre bajo control».

Los nuevos dispositivos de Hoopo, basados en tecnología IoT y con alimentación solar, permiten un seguimiento continuo de los contenedores, generando alertas automáticas en caso de apertura no autorizada o impactos, y

reduciendo la necesidad de comprobaciones manuales. Esta iniciativa mejora la seguridad y la eficiencia operativa y contribuye a los objetivos de sostenibilidad de la compañía, al reducir movimientos innecesarios y optimizar el uso de la flota.

Con más de tres décadas de experiencia en las rutas entre Europa y África Occidental, Marguisa consolida así su apuesta por la transformación digital de sus servicios marítimos y la aplicación de soluciones tecnológicas orientadas a la eficiencia y la transparencia logística.



Publicados los primeros programas formativos para la capacitación de marinos en combustibles alternativos

La *Maritime Just Transition Task Force* (MJTTF) publicó el pasado mes de septiembre los primeros programas destinados a la formación de la gente de mar en el uso de combustibles alternativos como el amoníaco, el metanol y el hidrógeno. Se trata de la primera iniciativa de este tipo a nivel internacional y busca armonizar los estándares globales de capacitación para la transición energética del transporte marítimo.

Dichos programas, que incluyen materiales para los instructores y guías de apoyo, establecen los criterios básicos de conocimiento, competencia y seguridad necesarios para operar buques propulsados por estos nuevos combustibles. Están dirigidos tanto para el personal operativo y de nivel inicial como oficiales de alto rango, y pueden



ser utilizados por autoridades marítimas, centros de formación y navieras para desarrollar sus propios programas de entrenamiento, certificación y validación de competencias.

La *Task Force*, una alianza creada por la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Federación Internacional de los

Trabajadores del Transporte (ITF) y la Cámara Naviera Internacional (ICS), desarrolla este proyecto en colaboración con la Secretaría de la OMI, Lloyd's Register (a través de su *Maritime Decarbonisation Hub*) y la Universidad Marítima Mundial (WMU). El proyecto cuenta con la cofinanciación de la OMI y de Lloyd's Register Foundation.

Estos marcos formativos están dentro del proyecto 'Baseline Training Frameworks for Seafarers in Decarbonisation' (Marcos básicos de formación para la descarbonización destinados a la gente de mar), desarrollado a la vez que la revisión integral del Convenio STCW, actualmente en curso en la OMI. Los resultados del proyecto servirán como aporte técnico para la definición de nuevas competencias relacionadas con la descarbonización, que se incorporarán al STCW.

La *Task Force* también prepara unas directrices destinadas a tripulantes y personal en tierra que no están directamente cubiertos por el STCW, con el fin de ofrecer conocimientos básicos sobre la manipulación y los riesgos asociados a los nuevos combustibles.

EMISIONES / METHANE SLIP

Un consorcio japonés logra reducir en un 98% las fugas de metano en buques propulsados por GNL

El grupo naviero japonés Mitsui O.S.K. Lines (MOL), junto con las empresas Kanadevia y Yanmar Power Solutions, ha alcanzado una reducción del 98% en las fugas de metano durante las pruebas a bordo del buque granelero *Reimei*, propulsado por gas natural licuado (GNL).

Los ensayos forman parte del proyecto nacional de innovación 'Methane Slip Reduction Project', desarrollado bajo el programa 'Green Innovation Fund' de la New Energy and Industrial Technology Development Organization (NEDO).

El proyecto, que se viene desarrollando desde 2021 y

concluirá en 2026, tiene como objetivo reducir en al menos un 70% el denominado *methane slip* mediante la combinación de catalizadores de oxidación y mejoras en el diseño del motor.

Las pruebas a escala real comenzaron en mayo de 2025 a bordo del *Reimei*, un granelero *panamax* propulsado por GNL que opera en rutas entre Japón y Australia. Según informó MOL, el sistema logró una reducción del 98% del metano emitido en condiciones de carga del motor de un 75%, superando los resultados obtenidos previamente en ensayos en tierra.

Las pruebas continuarán hasta finales de 2026 con el fin de evaluar el rendimiento global del sistema y la

durabilidad de los catalizadores, con vistas a su aplicación comercial a partir de 2027. La reducción de las pérdidas de metano es una de las prioridades actuales del sector marítimo, para afianzar el papel del GNL como combustible de transición.



Las pruebas de reducción de fugas de metano se han llevado a cabo en el granelero *Reimei* / MOL.



CONTRATOS / NUEVOS COMBUSTIBLES

Nuevo anexo en los *Bunker Terms 2018* de BIMCO para el suministro de metanol

El Comité Documentario de BIMCO ha aprobado un nuevo *Methanol Annex* que se incorpora a los *Bunker Terms 2018*, el contrato estándar internacional para el suministro de combustible marítimo. Con esta actualización, la organización «amplía su marco contractual para adaptarlo al uso de combustibles alternativos y apoyar la descarbonización del transporte marítimo».

Dicho anexo introduce definiciones específicas que reflejan los recientes avances en el suministro de metanol y establece requisitos relacionados con la certificación de sostenibilidad del combustible, alineados con normativas como el FuelEU Marítimo. Su objetivo es garantizar la trazabilidad y las credenciales medioambientales del producto suministrado.

Según explicó Nicholas Fell, presidente del Comité Documentario de BIMCO, el anexo se ha elaborado en estrecha colaboración con expertos técnicos e industriales «para asegurar que responde a las necesidades prácticas y legales derivadas del uso de metanol como combustible marino, teniendo en cuenta tanto las prácticas actuales como los desarrollos normativos previstos».

A través de la denominada *Election Sheet*, las partes podrán especificar parámetros

como los límites de intensidad de gases de efecto invernadero, los valores de referencia fósil y las metodologías para el cálculo de emisiones. Este enfoque flexible permitirá adaptar el contrato a futuras regulaciones y acordar los parámetros relevantes para cada operación de suministro.

Dado el carácter tóxico del metanol y los riesgos asociados a su manipulación, el anexo también incluye

disposiciones específicas sobre seguridad. Entre ellas, se establece la obligatoriedad de utilizar procedimientos de sondeo cerrado o remoto durante las operaciones de carga y descarga, así como medidas adicionales para el muestreo y la medición del producto, con el fin de proteger a las tripulaciones implicadas.

«La adopción del *Methanol Annex* da continuidad al trabajo iniciado con el anexo sobre GNL

aprobado en 2023», señaló Stinne Taiger Ivø, secretaria general adjunta y directora de Contratos de BIMCO. «Seguimos desarrollando y armonizando los términos de suministro para nuevos combustibles, y el próximo paso será un anexo dedicado al amoniaco. Además, está en preparación una cláusula sobre biocombustibles aplicable a los contratos de fletamento por tiempo».

Con este nuevo documento, BIMCO refuerza su papel en la estandarización de las operaciones de suministro de combustibles alternativos, un ámbito clave para facilitar la transición energética del sector marítimo.



EMPRESAS / ADQUISICIONES

Molgas completa la adquisición del suministrador de combustibles alternativos Titan Clean Fuels

El grupo energético español Molgas Energy ha completado la adquisición del 100% de la compañía neerlandesa Titan Energy Holding, matriz de Titan Clean Fuels, tras haber adquirido previamente una participación minoritaria del 45%. La operación, respaldada por el fondo de infraestructuras con sede en París, InfraVia Capital Partners, consolida la posición de Molgas en el suministro de gas natural licuado (GNL) y biometano licuado (bio-GNL) para los sectores marítimo, industrial y del transporte por carretera en Europa.

Titan, con sede en los Países Bajos, es uno de los

principales proveedores independientes de GNL y bioGNL para clientes marítimos e industriales. Opera una flota de buques de suministro a pequeña escala y cuenta con una base sólida en el noroeste de Europa. La integración de las operaciones de ambas empresas permitirá a Molgas ampliar su cobertura a Noruega y al conjunto del continente europeo, unificando sus servicios de suministro buque a buque (*Ship-to-ship*, STS) y camión a buque (*Truck-to-ship*, TTS).

El hasta ahora director general de Titan, Niels den Nijs, asumirá el cargo de vicepresidente ejecutivo de la división

marítima de Molgas, desde donde dirigirá las operaciones marinas del grupo.

Tras la adquisición, Molgas gestionará una flota de siete buques de suministro de GNL y una red de más de 70 estaciones de servicio por carretera, con más de 200 puntos de venta propios y asociados, posicionándose «como referente europeo en soluciones de GNL y bio-GNL para el transporte marítimo y terrestre».

Según su consejero delegado, Sofoklis Papanikolaou, la integración «refuerza la capacidad del grupo para ofrecer combustibles limpios y ampliar su presencia en un mercado en plena transición energética».



Un portacontenedores de Evergreen cruza el Pacífico con un sistema autónomo desarrollado por Samsung

Un portacontenedores de 15.000 TEU de Evergreen ha completado con éxito una travesía transpacífica equipada con el sistema de navegación autónoma desarrollado por Samsung Heavy Industries (SHI). Se trata de una de las primeras demostraciones a gran escala de esta tecnología aplicada a un buque comercial.

El viaje se llevó a cabo entre el 25 de agosto y el 6 de septiembre, en la ruta que conecta el puerto de Oakland, en la Costa Oeste de los EE.UU. con el de Kaohsiung, en Taiwán, con un recorrido aproximado de 5.400 millas. Durante la travesía, el sistema *Samsung Autonomous Ship* (SAS) analizó las condiciones meteorológicas y de ruta cada tres horas, ejecutando un total de 104 maniobras de guía y 224 acciones



El portacontenedores Ever Max, de Evergreen, equipado con los sistemas de navegación autónoma de Samsung / SHI.

automáticas de control de timón y motor sin intervención de la tripulación.

El SAS, desarrollado en 2019, integra datos de radar,

GPS, AIS y cámaras con algoritmos de inteligencia artificial para generar «conciencia situacional» y gestionar automáticamente los sistemas de

propulsión y gobierno del buque. Inicialmente concebido como una herramienta para evitar colisiones y abordajes, ha evolucionado hasta incorporar funciones de optimización de velocidad y rutas, que aseguran el cumplimiento de horarios previstos y reducen el consumo de combustible.

«Este sistema ha pasado de ser una ayuda para la navegación autónoma centrada en la seguridad a poder mantener una velocidad económica y cumplir con los tiempos de escala de manera independiente», señaló Lee Dong Yeon, vicepresidente y director del Instituto de Investigación en Construcción Naval y Marina de SHI. Según la compañía, estas capacidades contribuyen a mejorar la eficiencia energética y a reducir las emisiones, aunque no se han facilitado cifras de ahorro concretas.

Samsung y Evergreen continuarán la investigación conjunta para perfeccionar la precisión del sistema y su impacto en la eficiencia operativa. Estas pruebas se enmarcan en los proyectos internacionales de buques autónomos de superficie (MASS, por sus siglas en inglés), impulsados por la OMI y ya ensayados por otras navieras como NYK y MOL, en un contexto en el que la automatización se perfila como una herramienta clave para la seguridad y la descarbonización del transporte marítimo.

TECNOLOGÍA / INTELIGENCIA ARTIFICIAL

Noruega creará el primer centro mundial de investigación en IA marítima

El gobierno de Noruega ha anunciado la creación de un centro nacional de investigación en inteligencia artificial aplicada al sector marítimo. Según sus promotores, el Centro Noruego de Inteligencia Artificial Marítima (*Norwegian Maritime AI Centre*) será el primero de su tipo a nivel mundial.

El proyecto estará liderado por la Universidad Noruega de Ciencia y Tecnología (NTNU) y contará con una financiación total de 100 millones de coronas noruegas (unos 8,4 millones de euros) durante un periodo de cinco años a partir de 2025, según informó el Ministerio de Comercio, Industria y Pesca del país.

El nuevo centro trabajará en el desarrollo de tecnologías basadas en inteligencia

artificial para mejorar la innovación y la competitividad del sector marítimo, con aplicaciones en ámbitos como la navegación autónoma, el mantenimiento predictivo, la optimización de rutas y la reducción de emisiones. También conectará los principales entornos de investigación en IA con los centros de excelencia marítima de Noruega, entre ellos la propia NTNU, el instituto SINTEF, DNV y empresas tecnológicas como Kongsberg.

La ministra de Pesca y Océanos, Marianne Sivertsen Næss, señaló que «la inteligencia artificial transformará numerosos ámbitos de la sociedad, incluidos los relacionados con el sector marítimo». Por su parte, la ministra de Investigación y Educación Superior,

Sigrun Aasland, destacó que «este centro permitirá vincular los entornos líderes en inteligencia artificial con los de investigación marítima, garantizando que nuestra industria disponga del conocimiento más avanzado en un campo en rápida evolución».

Con esta iniciativa, Noruega refuerza su posición mundial en tecnología marítima y digitalización, tras proyectos pioneros en buques autónomos, sistemas de control inteligente y soluciones para la descarbonización del transporte marítimo. El centro comenzará sus actividades este mismo año y se espera que sirva de modelo para futuras colaboraciones internacionales en el ámbito de la inteligencia artificial aplicada al mar.



Clarksons prevé una desaceleración del comercio marítimo en 2025

Las tensiones geopolíticas elevan la incertidumbre pese a la resiliencia del sector

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE OTOÑO DE CLARKSONS

Como cada otoño, el bróker Clarksons ha publicado un nuevo informe que analiza la situación del sector de transporte marítimo en el entorno económico actual.

En 2025, el comercio marítimo mundial crecerá un 0,6% hasta 12.800 millones de t (+2,5% en 2024) y un 1,1% en t-milla (+6,2% en 2024). La política comercial de EE.UU. ha acaparado la atención mediática, aunque solo se ha visto afectado por los nuevos aranceles el 4% del tráfico marítimo mundial. En un primer momento, el anuncio de aranceles dio lugar a cierta volatilidad, pero los volúmenes se han mantenido estables y ya se han alcanzado acuerdos para el 65% del tráfico total afectado. Otros factores de relevancia han sido la reducción de las importaciones chinas tras la acumulación de inventarios en 2023 y 2024, el aumento de las exportaciones de la OPEP y la creciente demanda de India, que compensa parcialmente la debilidad china..

Las disrupciones geopolíticas continúan alargando la distancia media navegada: los tránsitos por el mar Rojo se mantienen un 70% por debajo de 2023, lo que incrementa la demanda de transporte en torno a un 2,5% en t-milla (+11% en contenedores), mientras que las sanciones a Rusia sostienen los tráficó de petróleo.

Por el lado de la oferta, la flota mundial se prevé que crezca un 4% tanto en 2025 como en 2026, con evoluciones desiguales por segmentos: 9% los metaneros, 6,6% los portacontenedores, 3% graneleros y 2,4% petroleros.

La producción de crudo de los países de la OPEP+ mantiene firmes los niveles de fletes de buques petroleros, y los buques de GLP se están viendo beneficiados por los cambios en los patrones de navegación. Los fletes por tiempo de buques portacontenedores han registrado sus niveles más altos desde la pandemia, mientras que en el mercado spot se han mostrado más volátiles y por debajo de los niveles de 2024. En cambio, el mercado de GNL atraviesa condiciones difíciles a corto plazo antes del gran aumento de capacidad previsto para 2026-2027, y el de transporte de vehículos pierde dinamismo tras los máximos de 2022-2024.

En conjunto, la mayoría de los segmentos del transporte marítimo mantienen niveles de fletes positivos, aunque la interacción entre factores geopolíticos, transición energética y evolución de la demanda está configurando un entorno más incierto para los armadores.

Situación económica mundial

La economía mundial ha seguido creciendo en 2025 pese a la elevada volatilidad y la incertidumbre en torno a la política económica de EE.UU.

En abril, el Gobierno estadounidense anunció la imposición de aranceles 'recíprocos' de hasta el 50% a las importaciones procedentes de numerosos países y de hasta el 145% para China. Estas medidas amenazaban con alterar

profundamente las redes de comercio internacional y lastrar de forma significativa el crecimiento económico. Como consecuencia, las previsiones de crecimiento del PIB se revisaron a la baja de forma generalizada en el segundo trimestre. Sin embargo, los acuerdos comerciales alcanzados en la segunda mitad del año y la tregua arancelaria con China (prorrogada ya en dos ocasiones, actualmente hasta mediados de noviembre), han permitido

una recuperación parcial de las previsiones de crecimiento económico. Las últimas estimaciones sitúan el incremento del PIB global en torno al 3,0% (frente al 2,5% previsto en verano), un crecimiento moderado en términos históricos, y con riesgos e incertidumbre elevados.

En materia de política monetaria, la tendencia general en 2025 ha sido más bien expansiva. A mediados de junio, el Banco Central Europeo recortó en 25 puntos básicos su tipo de interés oficial, hasta el 2,0%, y los bancos centrales de India, México y otros países adoptaron medidas similares. La Reserva Federal redujo su tipo de referencia tres veces entre noviembre de 2024 y septiembre de 2025, hasta el 4% actual, ante la debilidad del mercado laboral y una inflación inferior al 3%.

DNV

TABLA 1. TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

	Principales graneles sólidos		Otros graneles sólidos		Crudo y productos del petróleo		Otros graneles líquidos		Contenedores		Carga general		Total tráfico marítimo	
	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²
2015	2.926	15.041	2.018	10.271	2.960	12.332	644	2.569	1.552	7.445	830	4.145	10.930	51.803
2016	3.016	15.436	2.009	10.510	3.057	12.877	678	2.695	1.623	7.742	854	4.313	11.237	53.573
2017	3.165	16.191	2.083	11.149	3.120	13.474	729	2.905	1.711	8.140	888	4.528	11.696	56.387
2018	3.229	16.343	2.176	11.693	3.146	13.754	784	3.225	1.784	8.445	914	4.660	12.033	58.120
2019	3.239	16.334	2.197	11.774	3.070	13.580	841	3.488	1.823	8.622	927	4.719	12.097	58.517
2020	3.213	16.663	2.156	11.776	2.790	12.545	840	3.630	1.805	8.523	903	4.630	11.707	57.767
2021	3.288	17.080	2.281	12.541	2.800	12.312	876	3.925	1.913	9.007	940	4.836	12.098	59.701
2022	3.228	16.733	2.201	12.623	2.971	13.121	898	3.901	1.841	8.506	935	4.842	12.074	59.726
2023	3.406	18.001	2.236	13.105	3.029	13.886	919	4.071	1.852	8.670	952	4.956	12.394	62.689
2024	3.526	18.909	2.307	13.631	3.008	14.332	939	4.414	1.956	10.190	967	5.075	12.703	66.551
2025*	3.471	18.714	2.370	14.141	2.988	14.302	962	4.487	2.011	10.421	975	5.119	12.777	67.184
2026*	3.440	18.790	2.417	14.468	3.020	14.440	1.018	4.940	2.067	10.420	985	5.144	12.947	68.202
24/25(%)*	-1,6	-1,0	2,7	3,7	-0,7	-0,2	2,4	1,7	2,8	2,3	0,8	0,9	0,6	1,0
25/26(%)*	-0,9	0,4	2,0	2,3	1,1	1,0	5,8	10,1	2,8	0,0	1,0	0,5	1,3	1,5

(1) Cifras en millones de toneladas. (2) Cifras en miles de millones de toneladas-milla. (*) Datos estimados a 1 de octubre. (**) Previsiones.

El año 2025 está resultando especialmente volátil para la economía estadounidense. Aunque los efectos de los aranceles han sido, por el momento, más limitados de lo previsto y la confianza inversora se ha restablecido, las previsiones de crecimiento del PIB de EE.UU. se sitúan muy por debajo de los niveles previos a los aranceles.

Por su parte, China se ha mostrado resiliente frente a las dificultades comerciales, aunque con crecimiento desigual entre sectores. El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima un incremento del 4,8% del PIB chino en 2025, si bien persisten retos importantes como la debilidad del sector inmobiliario, un exceso de producción o la desinflación.

En Europa, las perspectivas de crecimiento económico son moderadas, lastradas principalmente por el debilitamiento de la industria manufacturera, especialmente en Alemania. El FMI prevé para este año un crecimiento del PIB de apenas el 1,5%.

India se ha consolidado como motor de crecimiento de la economía mundial, impulsada por una firme demanda interna y un sector manufacturero en expansión, con un crecimiento previsto del 6,6% para el conjunto del año. En África subsahariana se espera un aumento del PIB cercano al 4,1%, y en América Latina del 2,4%.

En conjunto, las perspectivas económicas mundiales se mantienen moderadas y expuestas a riesgos significativos, aunque en menor medida que a comienzos de 2025. El FMI estima para 2026 un crecimiento global del 3,1%, aproximadamente 0,7 puntos por debajo de la media de 2000-2019. Una nueva escalada de las tensiones comerciales podría ejercer

presión adicional sobre los consumidores y minar la confianza inversora, mientras que la evolución de los conflictos en Oriente Medio o Ucrania continúa siendo un factor de riesgo adicional.

Comercio mundial por vía marítima

Clarksons prevé que este año se transporten 12.800 millones de toneladas de mercancías (Mt), un 0,6% más que en 2024. En lo que va de 2025, el comercio marítimo mundial se ha mantenido estable, aunque con tendencias dispares entre los distintos segmentos del mercado.

La introducción de nuevos aranceles en EE.UU. ha tenido implicaciones y añadido incertidumbre al contexto macroeconómico mundial, si bien otros factores han ejercido un impacto más significativo en el comercio marítimo, especialmente la evolución desigual de la demanda china de materias primas.

La demanda de transporte se ha visto impulsada por la fortaleza de algunos tráficos de larga distancia (como el de contenedores desde Asia hacia economías en desarrollo o las exportaciones de bauxita desde Guinea) y por las perturbaciones en el mar Rojo. Se espera que el comercio marítimo mundial medido en toneladas-milla (t-milla) registre un crecimiento cercano al 1,1% en 2025.

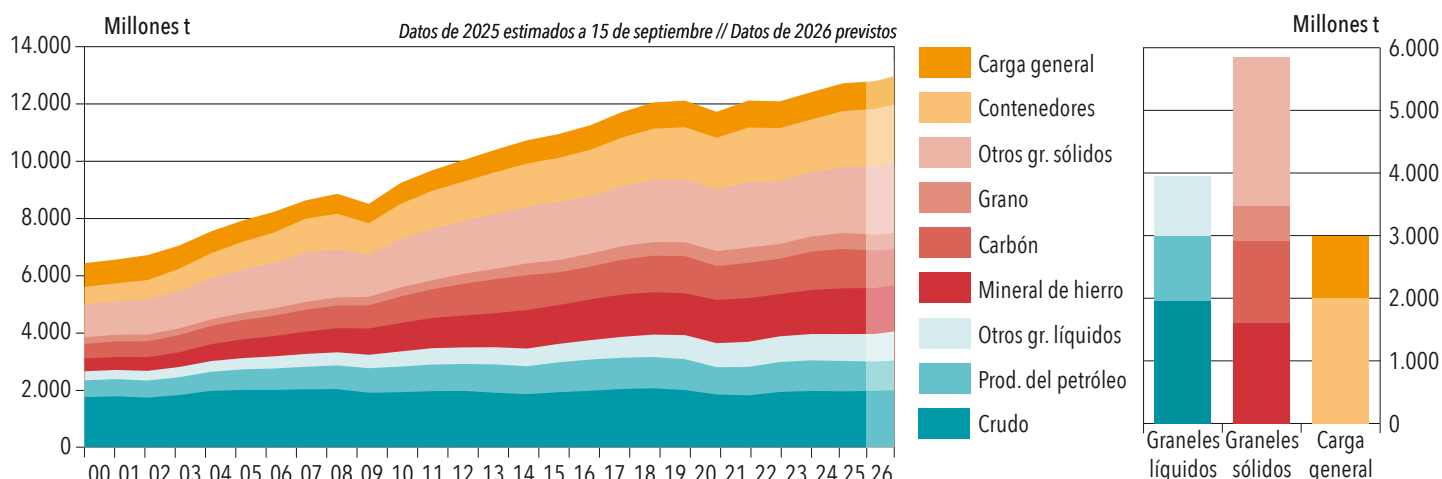
Por tipos de mercancías, la demanda de transporte marítimo de crudo se

estima que termine el año con un ligero crecimiento del 0,8% hasta 1.963 Mt, y otro 0,8% en t-milla, debido a las sanciones y la moderación de la demanda mundial de petróleo. El volumen de productos petrolíferos (1.025 Mt; -3,4%) se prevé que descienda un 3,1% en términos de t-milla, tras el aumento medio anual del 7% entre 2022-2024, debido a la puesta en marcha de nuevas refinerías en Nigeria y México, que han reducido sus necesidades de importación, a las paradas de refinerías rusas y al cierre de plantas petroquímicas en el sudeste asiático.

El tráfico de contenedores ha mostrado una capacidad de ajuste notable, pese a su elevada exposición a los cambios en la política comercial de EE.UU. Se prevé un crecimiento del 2,8% en t y del 3,0% en TEU, para alcanzar 2.011 Mt y 220,0 MTEU. Los menores volúmenes en el tráfico China-EE.UU. han lastrado en cierta medida las rutas transpacificas, aunque se han visto compensados por un crecimiento sólido en otras direcciones, principalmente desde Asia hacia Europa (+9,0% interanual) y hacia diversas economías en desarrollo (+17,0% hasta julio).

El mercado de graneles sólidos comenzó débil, pero se ha ido recuperando gradualmente a lo largo del año. La demanda de mineral de hierro ha mantenido una evolución favorable mientras que el tráfico de carbón se ha recuperado

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



gracias a unos precios más firmes. El comercio marítimo de cereales también ha repuntado, impulsado por cosechas récord en EE.UU. y Brasil, y los graneles menores se han beneficiado del fuerte aumento de las exportaciones de bauxita desde Guinea. En conjunto, se prevé que la demanda de graneles sólidos crezca un +0,1% hasta 5.842 Mt y un 1,3% en t-milla (33,0 billones) como resultado del aumento de los tráficos de larga distancia.

Por su parte, el comercio marítimo de gases licuados del petróleo (GLP) crecerá un 3,2% hasta 141 Mt, impulsado por la puesta en marcha de nuevos proyectos de exportación en EE.UU. Medido en t-milla, se prevé un aumento del 5,7% como consecuencia de la reconfiguración de los patrones comerciales provocada por los aranceles de China al GLP

estadounidense. Asimismo, Clarksons prevé un repunte en los próximos años en el transporte de amoníaco, etano y CO₂.

El tráfico de gas natural licuado (GNL) cerrará 2025 con un aumento firme de la demanda (432 Mt; +4,8%) mientras que el crecimiento en t-milla será mucho más limitado (2,0 billones de t-milla, +1,1%) como consecuencia del fuerte repunte de las importaciones europeas por vía marítima que se une a una reducción de las importaciones chinas debido al incremento de la producción nacional de gas y de las importaciones a través de gasoducto. Ello ha dado lugar a una reducción de la distancia navegada por estos tráficos.

El comercio marítimo de vehículos es uno de los más expuestos a los nuevos aranceles de EE.UU., país que concentra

alrededor del 20% de las importaciones marítimas mundiales de vehículos. Los volúmenes globales transportados por mar se han mantenido en lo que va de 2025, impulsados por exportaciones récord de China en los últimos meses, pese a una cierta moderación de las importaciones estadounidenses desde abril.

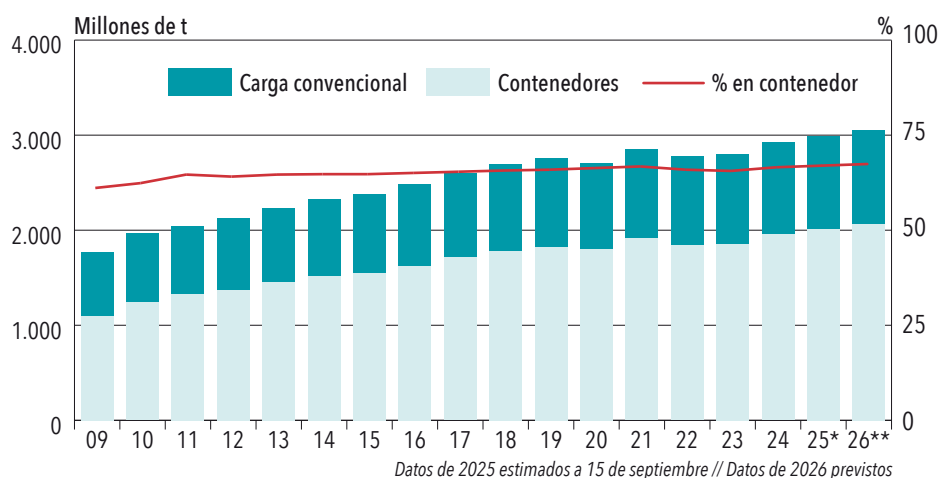
Mercado de fletes

En términos generales, el mercado de fletes se ha mantenido en niveles positivos a lo largo de 2025. El índice de fletes ClarkSea se mantuvo en torno a 25.000 \$/día, un 26% por encima de la media de la última década, con la mayoría de los segmentos de buques mostrando una evolución sólida, pese a un crecimiento de la demanda más moderado y a las tensiones geopolíticas.

Los fletes de buques petroleros han mostrado una evolución favorable, con un repunte en agosto y septiembre impulsado por las buenas perspectivas a corto plazo, en un contexto de mayor producción de la OPEP+ y fuerte demanda china de importaciones. Aunque de media en 2025 (hasta septiembre) se han situado un 16% por debajo de los niveles excepcionalmente altos de 2024, continúan un 15% por encima de la media de los últimos 25 años.

En los últimos meses, el mercado de crudo se ha mostrado firme, con fletes medios de 44.763 \$/día en agosto (un 41% superiores a la media de los últimos diez años). La intensa actividad comercial en África Occidental, Guyana y el mar Negro hacia final de verano ha fortalecido el segmento de Very Large Crude Carriers, que registró cifras de 82.200 \$/día a mitad de septiembre, y Suezmax (55.000 \$/día en agosto), mientras que los Aframax registraron niveles más moderados este año (35.856 \$/día, un 21% menos que 2024, aunque todavía un 18% por encima de la media de la última década).

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



Por su parte, los niveles de fletes de los petroleros de productos se mantienen en niveles saludables, con un promedio de 22.903 \$/día a comienzos de septiembre (+20% sobre la media de los últimos diez años), favorecidos por una menor competencia de petroleros de crudo transportando productos limpios, el trasvase de buques LR2 hacia tráficos de crudo y los efectos geopolíticos y ajustes en la capacidad de refino, que han impulsado los tráficos de larga distancia.

Los fletes de buques quimiqueros han mostrado una evolución menos favorable por el retorno de tonelaje desde el mercado de productos limpios. Esta caída se ha mitigado parcialmente por el limitado crecimiento de la flota, aunque el descenso continuado de las importaciones chinas (-8% entre 2019 y 2024) y las presiones macroeconómicas están conteniendo la demanda de transporte marítimo de estos productos.

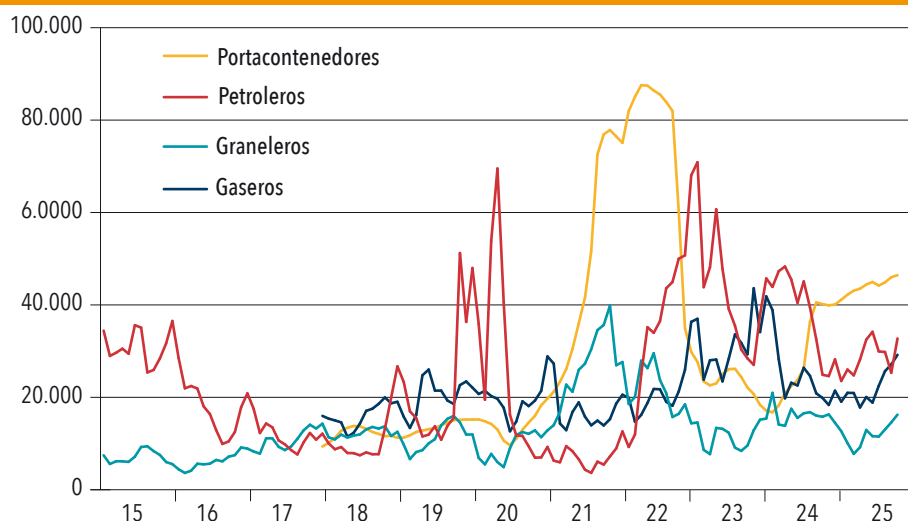
En el caso de los graneleros, los fletes se han mantenido en niveles moderados, con cierta mejora progresiva a lo largo de 2025 tras un inicio de año más débil. La reducción de la velocidad de navegación, algunos episodios de congestión portuaria y un mayor tiempo fuera de servicio por inspecciones han proporcionado cierto soporte al mercado. En el tercer trimestre, los fletes alcanzaron los 17.000 \$/día, impulsados por una mayor demanda china y el repunte estacional de la actividad.

El mercado de fletes de los portacontenedores ha mostrado tendencias dispares en 2025. Los fletes en time charter se mantienen extraordinariamente firmes, en sus niveles más altos desde la pandemia, mientras que los fletes spot se han visto más afectados por la política comercial de EE.UU., con episodios de volatilidad vinculados a las modificaciones arancelarias. La situación en el mar Rojo, aunque ya no constituye el principal factor de mercado, sigue aportando un soporte estructural significativo.

A finales de septiembre de 2025, el índice de fletes de contenedores de Shanghai (Shanghai Containerized Freight Index, SCFI) se situaba en 1.114 puntos, un 56% menos que a comienzos de año, aunque aún un 11% por encima de la media de 2023. Tras un repunte en mayo por la tregua arancelaria entre EE.UU. y China, los fletes spot de rutas transpacificas llegaron a duplicarse, pero luego retrocedieron por los ajustes en la oferta de buques y la debilidad de la demanda.

Los buques metaneros atraviesan condiciones difíciles debido a los retrasos de nuevos proyectos, el firme crecimiento de la flota y el aumento de los tráficos entre EE.UU. y Europa en detrimento de

ÍNDICE DE FLETES DE CLARKSON'S POR TIPOS DE BUQUE (\$/DÍA)



China. Los fletes medios en el mercado spot para buques de 174.000 m³ con motor de dos tiempos se situaron en promedio en agosto en 36.050 \$/día, un 46% menos con respecto al mismo periodo del año anterior.

El mercado de los buques de transporte de GLP se ha mantenido en niveles saludables en los últimos meses, con fuertes incrementos en el segmento de los Very Large Gas Carrier (VLGC), que han presentado niveles de fletes medios en la ruta Golfo Pérsico-Japón de 67.264 \$/día en el tercer trimestre, a medida que las tensiones comerciales entre EE.UU. y China y el crecimiento de las exportaciones estadounidenses han impulsado los cambios en los flujos comerciales.

Por último, el mercado de transporte marítimo de vehículos se está debilitando este año tras los niveles excepcionalmente altos anteriores, ya que el rápido crecimiento de la oferta (+8,5% en 2024 y +8,7% en 2025 hasta septiembre) supera incluso el notable aumento de la demanda (3% en 2024 y un 8% entre enero y agosto de 2025). Pese a ello, las condiciones de mercado continúan en general favorables.

Construcción naval

La contratación de buques nuevos ha experimentado una desaceleración en 2025 debido a diversos factores, como la política comercial cambiante de EE.UU. y los altos precios de las nuevas construcciones, que han afectado a la actividad en algunos segmentos.

Entre enero y agosto se contrataron un total de 938 buques, con 66,9 millones de tpm (Mtpm) y 27,1 millones de CGT (MCGT), lo que supone un descenso del 46% en términos de CGT respecto a los muy elevados niveles de 2024, aunque son cifras en línea con la media de los últimos diez años.

La contratación de buques portacontenedores ha continuado en niveles excepcionalmente elevados, con 294 unidades y 2,7 millones de TEU de nuevas construcciones entre enero y agosto, tan solo un 12% por debajo del récord de 2024 y más del doble de la media de la última década.

Los pedidos de petroleros (198 buques; 15,8 Mtpm), graneleros (151 buques; 14,7 Mtpm) y gaseros (73 buques; 4,9 millones de m³) se han reducido en conjunto un 66% interanual en términos de CGT (-65%, -66% y -68%, respectivamente), aunque no ha sido así en el caso de los buques de suministro de GNL, que han alcanzado un récord de 18 pedidos, en consonancia con las expectativas de crecimiento de la flota preparada para utilizar GNL como combustible.

Los astilleros chinos siguen concentrando la mayor parte del tonelaje contratado (entre enero y agosto el 57% en CGT), aunque han perdido cuota de mercado frente a Corea del Sur, que en lo que va de año ha acaparado el 22% de los nuevos pedidos (frente al 15% en 2024).

Tras el fuerte repunte en 2024, la cartera mundial de pedidos se ha mantenido elevada en 2025, con 6.088 buques, 394,7 Mtpm y 164,5 MCGT a principios

TABLA 2: FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE

Año	Petroleros (Mtpm)	Graneleros (Mtpm)	Portacontenedores (MTEU)
2000	284	267	4,5
2005	314	322	7,3
2010	420	466	13,0
2014	488	733	17,3
2015	495	765	18,5
2016	509	783	20,0
2017	538	800	20,3
2018	563	823	21,0
2019	569	847	22,2
2020	602	881	23,1
2021	620	913	23,8
2022	631	948	24,9
2023	653	976	25,9
2024	665	1.006	28,0
2025	670	1.035	30,9
sept-25	679	1.056	32,3
ene 25/sep 25 (%)	1,4	2,0	4,7

de septiembre. Aunque alta en términos absolutos, la cartera de pedidos se mantiene equilibrada respecto a la flota en servicio (16% frente al 55% en septiembre de 2008), si bien muestra una distribución desigual por segmentos (portacontenedores: 31%; graneleros: 11%). Los astilleros chinos acumulan una cartera récord de 99,5 MCGT (+29% en comparación con el máximo de 2008), lo que representa el 60% del total mundial.

Los precios de las nuevas construcciones, aunque todavía elevados, se han suavizado desde el máximo registrado en el tercer trimestre de 2024. El índice de precios de nuevas construcciones de

Clarksons se situaba a comienzos de septiembre en 186 puntos, un 2,7% por debajo del máximo histórico de 2008. Hasta agosto se han invertido 88.200 millones de dólares en nuevas construcciones, una cifra considerable pese a unos volúmenes de contratación más normales (un 3% en CGT por debajo de la media de la última década), debido al nivel de los precios, a la mayor proporción de buques de alto valor añadido (grandes portacontenedores y cruceros) y a la creciente incorporación de tecnologías medioambientales.

La transición hacia los combustibles renovables sigue siendo un elemento

central en la contratación de buques: el 51% del GT contratado hasta septiembre son buques con capacidad para utilizar combustibles alternativos (52% de la cartera de pedidos), siendo el GNL la opción más extendida (37%), seguida del metanol (10%). Los buques preparados para operar con combustibles alternativos comienzan a incorporarse a la flota en mayores proporciones: hasta agosto se entregaron 277 unidades (21,3 MGT), lo que representa el 43% en GT, en comparación con el 35% en 2024 y el 23% de la media de los últimos cinco años.

Clarksons prevé que las entregas de buques nuevos aumenten un 6% en 2025, hasta 43,6 MCGT, su nivel más alto desde 2012, debido principalmente al fuerte incremento de las entregas de petroleros (20,6 Mtpm frente a 8,2 Mtpm en 2024), a la estabilidad en altos niveles del segmento de graneleros (35,8 Mtpm; 33,8 Mtpm en 2024) y a un ritmo más moderado, aunque todavía elevado, en las entregas de portacontenedores (2,1 MTEU; 2,9 MTEU en 2024). Se estima que China concentrará la mayor parte de la producción (52% en CGT), en un contexto de ampliación de la capacidad industrial del país.

La capacidad mundial de construcción naval continúa en expansión, impulsada principalmente por la ampliación de capacidad en los astilleros chinos y de grupos surcoreanos y japoneses. Según el informe de Clarksons, el refuerzo del sector de la construcción naval en EE.UU. e India podría añadir cierta capacidad adicional fuera de los principales países constructores.

Perspectivas

Para 2026, las proyecciones de Clarksons apuntan a un crecimiento del comercio marítimo mundial alrededor del 1,2% en t y 1,5% en términos de t-milla. Existen, no obstante, varios factores que podrían influir en esta previsión. Uno de ellos es la evolución de los aranceles de EE.UU., que hasta el momento han tenido un impacto limitado en los volúmenes globales (solo un 4% de los flujos comerciales se ha visto afectado). Otro elemento condicionante son las disrupciones en el mar Rojo, ya que los desvíos de rutas están incrementando en torno a un 2,5% la demanda mundial de transporte marítimo, cifra que supera el 10% en el segmento de contenedores.

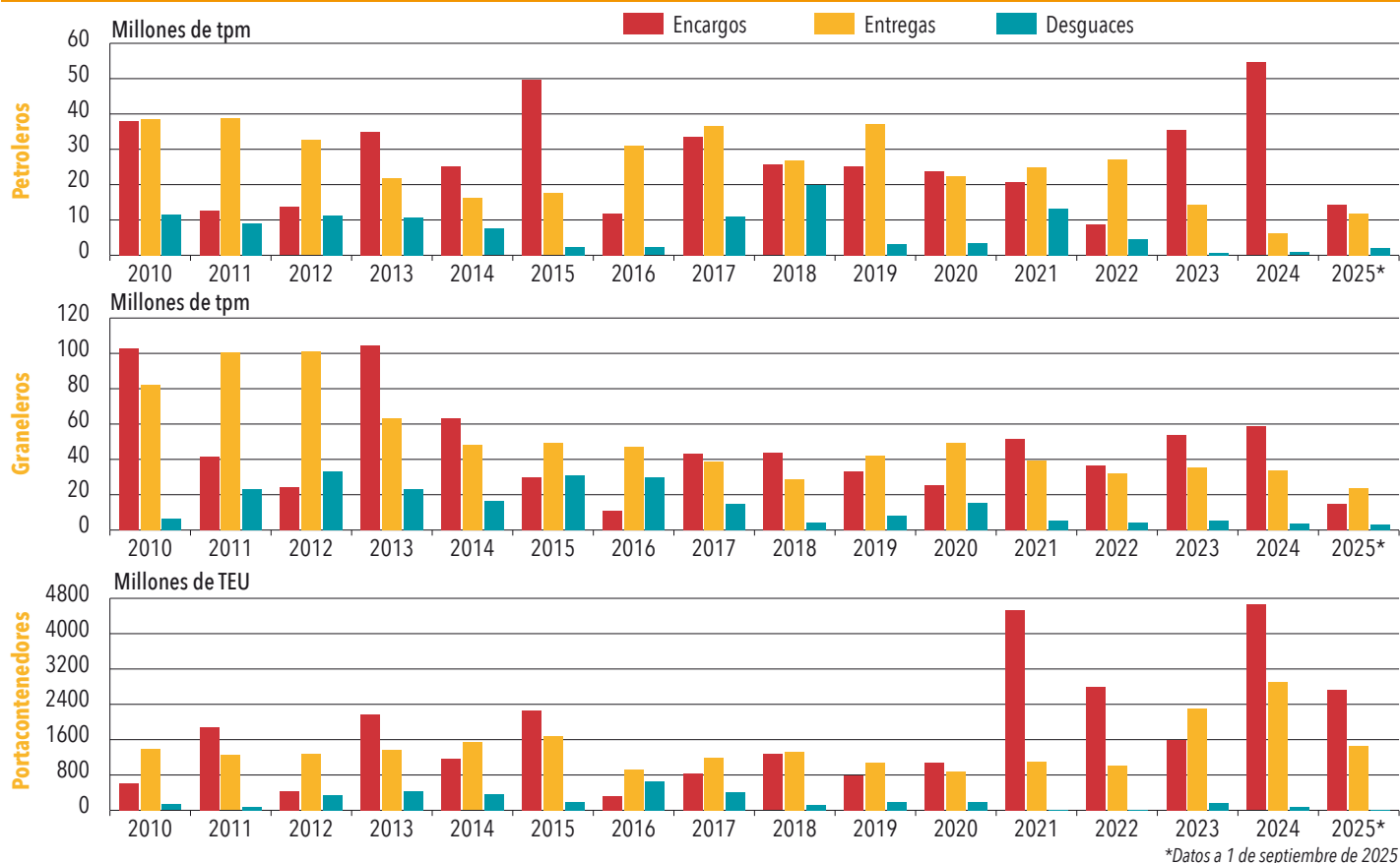
En el mercado de petroleros, tras los altos niveles de contratación registrados en 2023 y 2024, Clarksons prevé un aumento de la flota de petroleros de crudo del 2,7% y del 5,7% en la de productos, mientras que la demanda de transporte marítimo solo aumentaría un 0,9% y un

TABLA 3: IMPLANTACIÓN DE SCRUBBERS Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Depuradores de gases de escape							Combustible alternativo*	
	Ya instalados		Pendientes		TOTAL		TOTAL	
	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT
Petroleros	1.585	146,1	26	2,6	1.611	148,7	148	9,4
Graneleros	2.217	165,5	43	2,4	2.260	167,9	99	7,8
Portacontenedores	1.755	156,2	113	8,2	1.868	164,4	298	32,9
Gaseros	140	5,9	3	0,1	143	6	856	77,1
Ro-Ro	168	7,1	0	0	168	7,1	41	1,6
Buques de pasaje	146	4,6	0	0	146	4,6	300	2,4
Cruceros	198	21,2	0	0	198	21,2	57	5,4
Otros	450	12,8	7	0,2	457	13	760	13,5
Total / sept. 2025	6.659	519,4	192	13,5	6.851	532,9	2.559	150,1



NUEVOS CONTRATOS, ENTREGAS Y DESGUACES DE PETROLEROS, GRANELEROS Y PORTACONTENEDORES



*Datos a 1 de septiembre de 2025

1,3% respectivamente, lo que podría dar lugar a un reajuste a la baja de los niveles de fletes.

Para los buques portacontenedores, la situación en el mar Rojo sigue siendo determinante. Las previsiones de Clarksons contemplan una continuación de los desvíos de rutas a corto plazo, con una normalización progresiva a lo largo de la segunda mitad de 2026. En este escenario, la demanda medida en TEU-milla crecería alrededor de un 3% en 2025, para luego estancarse en 2026 y registrar una nueva contracción en 2027. Este contexto coincide con un firme crecimiento de la oferta, con una expansión de la flota del 7% en 2025 y del 5% en 2026, que se añade a un aumento acumulado del 18% entre 2023 y 2024. En consecuencia, se prevé que los mercados se debiliten gradualmente.

Las perspectivas para los graneleros mejoran hacia finales de 2025, apoyadas en un aumento estacional de la demanda, lo que se traduciría en un ligero incremento del 1% en t-milla en el

conjunto del año. Para 2026 se prevé que la demanda de graneles sólidos se mantenga prácticamente estable en toneladas (aunque algo más firme en t-milla, con un +1%), por debajo del crecimiento de la oferta de buques (+3% en tpm), impulsado por el flujo constante de nuevas entregas.

En cuanto al mercado del GNL, se espera cierta recuperación durante el invierno, aunque limitada por las elevadas entregas de buques y el aumento de los tráficos de corta distancia. En conjunto, para 2026 se anticipa una mejora gradual de la demanda, a medida que entren en servicio nuevos proyectos de exportación de GNL, pudiendo crecer hasta un +18% en t-milla. Aunque las expectativas de mejora podrían verse inicialmente moderadas por el continuado crecimiento de la flota (+11% previsto en 2026), se espera una recuperación firme en la segunda mitad de 2026 y comienzos de 2027.

El aumento en t del GLP transportado por vía marítima se estima en un 3,2%, con un crecimiento en t-milla del 5,1%,

superando el crecimiento previsto del 3,4% de la flota de gaseros. Las previsiones de oferta y demanda de 2026 apuntan a otro año positivo, impulsado por la expansión de la capacidad exportadora de EE.UU., que podría generar una demanda adicional del 10% en t-milla, frente a un crecimiento del 8% de la flota.

De cara a los próximos años, el mercado de transporte marítimo de vehículos parece encaminarse hacia una normalización progresiva, a medida que el elevado ritmo de incorporaciones a la flota corrige el desequilibrio entre oferta y demanda registrado en los últimos ejercicios. Las previsiones apuntan a que el crecimiento de la capacidad superará al de la demanda, aunque persisten importantes incertidumbres sobre la magnitud de este ajuste. El comercio marítimo de automóviles podría además verse presionado si la industria del automóvil continúa en el centro de las políticas proteccionistas, o si se restablecen las rutas a través del mar Rojo, lo que podría reducir la demanda de transporte en torno a un 6%.

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

OCTUBRE

22
23
24



CONGRESO NET ZERO MAR 2025

El Congreso Net-Zero MAR tuvo lugar en Cádiz del 22 al 24 de octubre. Reunió a representantes de empresas, administraciones y múltiples expertos para debatir avances y necesidades en la descarbonización del transporte marítimo y de los puertos españoles.

Dña. Elena Seco moderó una mesa sobre la descarbonización de buques en la que participaron los representantes de las empresas asociadas D. Javier Cervera, de Baleària, y D. Óscar Liste, de Grupo Suardiaz, además de D. Ramón Zubiaga, del Grupo Consulmar.

08

Dña. Elena Seco, Dña. Araiz Basurko y D. Álvaro Pedreira asistieron a una Jornada Técnica sobre Medidas para la Protección de los Cetáceos organizada en Tenerife por Fred. Olsen Express, en colaboración con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

11

Dña. Marina Ronda participó en una reunión organizada por el grupo de trabajo de financiación del European Sustainable Shipping Forum (ESSF) sobre la modificación de la Taxonomía.

13

Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda dentro de la jornada 'Economía Azul: retos y oportunidades' organizada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados y a la que también asistieron Dña. Araiz Basurko y Dña. Marina Ronda.

14

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del CIAIM, que se repitió el día 17. Dña. Marina Ronda participó en el taller sobre los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo organizado por el MITECO.

15

Dña. Marina Ronda participó en la mesa sobre 'Navegación y colisiones con cetáceos' del taller sobre los POEM organizado por el MITECO.

19

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

20



Dña. Araiz Basurko participó en la Conferencia organizada por la Shanghai Lujiazui Financial City Authority en Madrid.

22

Dña. Marina Ronda participó en la reunión mensual telemática que organiza la agencia EU-Lisa sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES) y el Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (ETIAS).

28

Dña. Elena Seco Nuestra participó en la II Jornada sobre Amoníaco Renovable en Madrid, con una ponencia sobre las perspectivas del amoníaco como combustible para el transporte marítimo. Ese mismo día se reunió con Alicia Álvarez, diputada del Grupo socialista en el Congreso de los Diputados sobre la Ley de Puertos.

29

D. Álvaro Pedreira participó en una reunión del grupo de trabajo para el pliego del suministro de GNL, en la sede de Puertos del Estado. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo participó en una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA.

30

Dña. Araiz Basurko participó en el Panel de Discusión sobre el estudio de especialidades formativas dirigidas a las empresas del ámbito sectorial Marítimo, portuario y transporte realizado por la consultora Track Global Solutions para la FUNDAE. Ese mismo día, Dña. Marina Ronda participó a una sesión de trabajo con el IDAE organizada por la CEOE, sobre programas de ayuda en curso en energía e industria.

6 de noviembre de 2025**USO DE COMBUSTIBLES SINTÉTICOS EN EL SECTOR MARÍTIMO: ESTADO ACTUAL**

La Asociación de navieros españoles (ANAVE) y la DG de Marina Mercante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible presenta este webinar sobre el estado actual del uso de combustibles sintéticos en el sector marítimo. Inscripciones gratuitas en el [siguiente enlace](#).

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

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

19 de noviembre de 2025**CONFERENCIA ANUAL SHORTSEA SHIPPING 2025**

SPC Spain organiza en el puerto de Valencia su Conferencia Anual 2025 sobre Shortsea Shipping. La jornada reunirá a representantes de la administración, asociaciones empresariales, navieras y cargadores para analizar los principales retos y oportunidades del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) en el actual contexto normativo y geopolítico. El acceso es gratuito hasta completar el aforo. Más información e inscripciones en <https://mailchi.mp/1bc4b68a6842/conferencia-anual-shortsea-valencia-2025>

Del 20 al 21 de noviembre 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](#).

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/>

carus

Reservations · Ticketing · Port

Digitalised Customer Experience

carus.com