

El Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo destinará 250 M€ del ETS a la transición energética hasta 2030



INSTITUCIONES

SPC Spain celebra su Conferencia Anual 2025 en el puerto de Valencia **/5**

NAVIERAS

Los Premios FINE 2025 distinguen a Mureloil, Boluda Shipping y Juan Riva **/6**

MERCADO

La relación entre la cartera de pedidos y la flota de petroleros alcanza su nivel máximo en 9 años **/11**

NORMATIVA

Las navieras reclaman una visión integral para resolver la congestión en las islas **/16**



Boletín informativo ANAVE
n.º 685 diciembre 2025.

03

EDITORIAL

La revisión del EU ETS y del FuelEU.

05

INSTITUCIONES

SPC Spain celebra su Conferencia Anual 2025 en Valencia.

06

NAVIERAS

Los Premios FINE 2025 distinguen a Mureloil, Boluda Shipping y Juan Riva.

08

PUERTOS

Graneles sólidos a la baja y carga convencional al alza en los puertos españoles de interés general.

10

MERCADOS

Caen las exportaciones por vía marítima de crudo ruso tras las sanciones de EE.UU. y los ataques ucranianos.

14

ATAQUES

Rebrota la piratería en Somalia con posibles vínculos con los hutíes y los yihadistas de Al-Shabaab.

18

INSTITUCIONES

La Comisión Europea presenta su Plan de Inversiones en Transporte Sostenible para el sector marítimo y aéreo.

21

TRIBUNA PROFESIONAL

BioGNL: la vía más rápida para descarbonizar el transporte marítimo en la Península Ibérica.

24

ANAVE

25

AGENDA



CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Inteligencia agentiva: la próxima etapa de la IA en logística y puertos.

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 revisión del EU ETS y del FuelEU

La reciente conferencia anual organizada por la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) ha vuelto a poner sobre la mesa un asunto tan evidente como incómodo: el enfoque regulatorio europeo en materia de descarbonización está generando efectos no deseados que ponen en riesgo la competitividad del TMCD (en realidad, del transporte marítimo europeo en su conjunto), así como los avances logrados durante décadas en materia de re-equilibrio modal.

Las intervenciones de operadores y expertos coincidieron en señalar que el progresivo incremento de costes derivado del EU ETS y la ausencia de mecanismos compensatorios están dando lugar a una pérdida de cuota del TMCD frente a la carretera.

Los datos del Observatorio del TMCD confirman este diagnóstico. En el primer año de aplicación del ETS al transporte marítimo (2024), los tráficos con Italia resultaron especialmente afectados. La demanda de TMCD cayó un 1,0% mientras que la carretera creció un 12,7%. Ello indica que el efecto regulatorio está impulsando un desplazamiento hacia modos más emisores. Como recordaban varios ponentes en la mencionada conferencia, la demanda no ha disminuido; simplemente está migrando hacia la carretera, con todos los efectos ambientales, logísticos y de congestión que ello implica.

Las fugas de carbono se observan también en tráficos nacionales. Un portacontenedores que conecta Valencia con Canarias vía Cádiz debe entregar derechos ETS por el tramo Valencia-Cádiz, pero no por el tramo Cádiz-islas. El resultado es que parte de la carga puede terminar viajando por carretera desde Valencia hasta Cádiz para evitar el coste adicional del sistema. Estos desajustes normativos, lejos de favorecer la transición energética, la distorsionan. Y el reciente anuncio de posponer la entrada en vigor del ETS2 para la carretera no hace sino acentuar la incertidumbre regulatoria.

Todo ello deberá tenerse en cuenta en la revisión de la Directiva ETS y del Reglamento FuelEU Marítimo

que la Comisión prevé iniciar en 2026. También será necesario corregir las incoherencias existentes entre ambos instrumentos: distintas exenciones, obligaciones de reporte, criterios sobre la entidad responsable del cumplimiento o fórmulas de traslado de costes al operador. Dos regulaciones aprobadas con meses de diferencia y diseñadas para un objetivo común no deberían divergir de manera tan profunda. Como resultado, las empresas afrontan un marco innecesariamente complejo, que incrementa la carga administrativa y erosiona su competitividad.

Ni el EU ETS ni el FuelEU han servido como palanca para acelerar un acuerdo global, y Europa soporta en solitario una sobrecarga económica y regulatoria que no asumen otros competidores

La ausencia de resultados concretos en la OMI debería llevar a la Comisión a reflexionar con seriedad sobre su estrategia. Ni el EU ETS ni el FuelEU han servido como palanca para acelerar un acuerdo global, y Europa soporta en solitario una sobrecarga económica y regulatoria que no asumen otros competidores. Según los datos publicados en el *Union Registry* de la UE, en 2024 el sector marítimo entregó 35,6 millones de derechos de emisión, equivalentes a unos 2.700 millones de euros. Es un esfuerzo financiero muy significativo, cuyos retornos hacia la propia transición del sector aún no se están materializando.

Si la revisión del ETS y del FuelEU quiere ser eficaz, debe partir de una premisa clara: la descarbonización solo será sostenible si mantiene, y refuerza, la competitividad del sector marítimo europeo y los servicios de corta distancia que vertebran las cadenas logísticas del continente.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es





DESCARBONIZACIÓN / NORMATIVA

El Plan de Descarbonización del Transporte Marítimo destinará 250 M€ del ETS a la transición energética hasta 2030

Para ANAVE se trata de un avance significativo y un primer paso la descarbonización del sector

El Consejo de ministros aprobó el 18 de noviembre el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, impulsado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMA). Dicho Plan destinará un total de 250 millones de euros (M€) en cinco años (2026-2030) para apoyar a las navieras en la renovación y transformación de buques existentes y en la construcción de nuevas unidades con menos emisiones de gases de efecto invernadero, así como a promover el uso de combustibles renovables de origen no biológico, como el amoníaco o el metanol. La dotación prevista procederá de los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS).

Para la directora general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Elena Seco, la aprobación del plan «supone un avance significativo y un reconocimiento al papel

estratégico del transporte marítimo en la economía española». Al mismo tiempo, subraya que la dotación de 250 M€ en cinco años debe entenderse como un primer paso, «dada la magnitud de las inversiones necesarias para renovar y adaptar la flota, apostar por nuevas tecnologías y combustibles alternativos y desplegar soluciones innovadoras».

ANAVE recuerda que las cantidades previstas apenas suponen un 5% de la recaudación que el ETS marítimo generará en España hasta 2030, estimada en más de 5.000 M€. Solo en 2025, con la obligación de entregar derechos equivalentes al 40% de las emisiones verificadas de 2024, la recaudación ligada al transporte marítimo rondará los 380 M€. Mientras tanto, los armadores españoles han invertido más de 800 M€ en los dos últimos años para modernizar su flota y reducir su huella ambiental, y tienen comprometidos más de 1.000 M€ adicionales en nuevos proyectos.

La creación de un Plan Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo financiado con cargo a los ingresos del ETS marítimo ha sido una reivindicación que ANAVE venía planteando

ANAVE recuerda que las cantidades previstas apenas suponen un 5% de la recaudación que el ETS marítimo generará en España hasta 2030

de forma reiterada. Desde la Asociación se insiste en la necesidad de que el instrumento «vaya a más, tanto en volumen como en alcance» y que contemple ayudas no solo para inversiones (CAPEX), sino también para los costes

operativos adicionales (OPEX) derivados del uso de combustibles y tecnologías más limpias, así como medidas transitorias realistas mientras los nuevos combustibles no estén plenamente disponibles.

Un volumen creciente de ingresos del ETS para financiar la transición

Según los datos publicados en el *Union Registry* de la Unión Europea, España es el segundo país del Espacio Económico Europeo con mayor volumen de derechos entregados y recaudación asociada por la aplicación del EU ETS al transporte marítimo, solo por detrás de Grecia.

En el primer ejercicio de aplicación efectiva al sector, se han entregado en España más de cinco millones de derechos de emisión, equivalentes al 40% de las emisiones verificadas de CO₂ y a unos 380 M€ a precios medios del 30 de septiembre de 2025. Con la entrada progresiva del

(PASAJA PÁGINA 5)

(VIENE DE PÁGINA 4)

sistema (70% de las emisiones en 2025 y 100% en 2026), la recaudación podría alcanzar unos 700 M€ en 2026 y más de 1.000 M€ en 2027, superando los 5.000 M€ acumulados hasta 2030 en una estimación conservadora.

Estos ingresos suponen un coste directo para las navieras y se deberían revertir en el propio sector y destinarse a financiar su transición energética, tal y como recomienda la Comisión Europea en su reciente Comunicación sobre inversión en transporte sostenible. La Comisión ha instado a los Estados miembros a utilizar la recaudación de instrumentos como el ETS para acelerar la descarbonización de los sectores de difícil mitigación, entre ellos el transporte marítimo.

Resulta esencial que una parte significativa de la recaudación del ETS marítimo se integre en el recién aprobado Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo y se destine a renovar la flota, apoyar el despliegue de combustibles limpios, desarrollar infraestructuras portuarias incluyendo conexiones OPS y puntos de suministro de nuevos combustibles, y reforzar la investigación, la innovación y la digitalización operativa.

Sin embargo, para ANAVE, la descarbonización del transporte marítimo requiere un marco global y coherente, coordinado en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI). Mientras se avanza hacia ese acuerdo internacional, los mecanismos europeos deben diseñarse para reforzar la competitividad del sector, evitando cargas fiscales sin retorno ambiental.

En este sentido, según ANAVE, los ingresos generados por el ETS marítimo no pueden convertirse en un impuesto más, sino en una herramienta efectiva de apoyo a la transición energética del transporte marítimo, estratégica tanto para la economía como para la seguridad del abastecimiento europeo.

INSTITUCIONES / JORNADAS

SPC Spain celebra su Conferencia Anual 2025 en Valencia

La asociación defendió el papel del Transporte Marítimo de Corta Distancia como instrumento esencial para avanzar en la descarbonización

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, celebró el 19 de noviembre en la Autoridad Portuaria de Valencia su Conferencia Anual 2025. La jornada estuvo centrada en el impacto de las nuevas normativas medioambientales europeas, especialmente el EU ETS, y de la Organización Marítima Internacional (OMI), sobre la competitividad del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), así como al papel de la intermodalidad marítimo-ferroviaria y los cambios estructurales que afrontan las cadenas logísticas.

La sesión inaugural contó con las intervenciones del secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo, Benito Núñez; la presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia, Mar Chao; Verónica Verdesoto, en representación de Puertos del Estado; Manuel Ríos, director general de Transportes y Logística de la Generalitat Valenciana; Carlos Prades, presidente de la Federación Valenciana de Empresarios del Transporte (FVET); y

Elena Seco, presidenta de SPC Spain. En sus intervenciones los ponentes subrayaron el papel del TMCD como pieza clave para avanzar hacia una movilidad más eficiente y sostenible, y la necesidad de reforzar la cooperación entre administraciones, puertos, navieras y cargadores.

En el primer panel de la jornada, titulado 'Normativa y regulación medioambientales: ¿compatibles con el desarrollo del TMCD?', se abordó el efecto de las nuevas exigencias ambientales sobre la competitividad del transporte marítimo frente a la carretera. Moderado por Elena Seco, contó con la participación entre otros de Jesús Blanco, responsable de proyectos de descarbonización de Baleària y el Eurodiputado 'popular', Borja Giménez, quien intervino telemáticamente.

En el panel se analizó el incremento de costes derivado del EU ETS, la necesidad de medidas compensatorias específicas para el TMCD y el riesgo de retroceso en las políticas de reequilibrio modal si no se tiene en cuenta el papel

del transporte marítimo de corta distancia en las cadenas logísticas.

La segunda mesa, bajo el título: 'Las Autopistas Ferroviarias: impulsando la intermodalidad marítima y ferroviaria', puso el foco en el desarrollo de los servicios ferroviarios como complemento natural de las Autopistas del Mar.

El tercer bloque de la conferencia, titulado 'El nuevo y cambiante escenario para el TMCD', analizó el impacto de las tensiones geopolíticas, los cambios en los flujos comerciales y las disrupciones logísticas sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.

A lo largo de la jornada, SPC Spain reafirmó el papel del Transporte Marítimo de Corta Distancia como instrumento esencial para avanzar en la descarbonización del transporte y en la mejora de la competitividad logística, siempre que los nuevos marcos regulatorios y las políticas de apoyo tengan en cuenta sus particularidades frente a otros modos de transporte.





Algunos de los galardonados en la edición de los Premios FINE 2025. En sentido contrario a las agujas del reloj: Juan Riva (d) y Luis Guerrero; José Luis Caraballo (i) e Ignacio Cuenca; Elena Seco, y Víctor Jiménez; y Ignacio Boluda (i) y Samir Fernández / MGB2025.



NAVIERAS / PREMIOS

Los Premios FINE 2025 distinguen a Mureloil, Boluda Shipping y Juan Riva

Mureloil recibe el premio al armador del año; Boluda Shipping, el de terminales y puertos; y Juan Riva, el Premio de Honor 2025 a una trayectoria dedicada al sector marítimo

El gerente de Mureloil, José Luis Caraballo, recibió el premio al armador destacado del año en la novena edición de los Premios FINE, que tuvo lugar el 12 de noviembre en Puerto Real (Cádiz), dentro del Congreso Maritime Blue Growth. También resultaron galardonados Ignacio Boluda, de Boluda Shipping, en la categoría de Puertos y Terminales por su terminal de contenedores de Santander; y Juan Riva, con el Premio de Honor 2025 por toda una vida dedicada al sector marítimo.

Asimismo, fueron premiados los Astilleros Gondán; la Organización Marítima Internacional; el nuevo buque científico del Instituto Oceanográfico Español, *Odón de Buen*; el Astillero Freire; el proyecto de ingeniería

presentado por Ghenova y Enerocean; la Armada; y el consejero de Astilleros Armón, Laudelino Alperi. El premio en la categoría de pesca fue concedido *ex aequo* a las empresas Petaca Chico y OPP51 Almadrabas.

Este año, al igual que en la edición de 2023, los premios FINE se han celebrado dentro del Congreso Maritime Blue Growth, por lo que el jurado quiso entregar un premio extraordinario en el ámbito de la Economía Azul circular a la ONG Salarte, por su compromiso en la recuperación y restauración de la marisma salinera, principalmente en Andalucía.

El Congreso Maritime Blue Growth 2025

La segunda edición del congreso Maritime Blue Growth,

un encuentro internacional del sector marítimo en torno a la Economía Azul, tuvo lugar los días 14, 15 y 16 de noviembre en Cádiz y se dividió en tres apartados: ciencia, tecnología, formación y vocación en la economía azul; cómo adaptarse a la economía azul y planificar la transición ecológica; y el futuro de la economía azul: riesgos, beneficios, oportunidades y nuevos aliados.

Cada una de las jornadas estuvo estructurada en torno a una ponencia magistral que daba comienzo a las intervenciones, seguida de una serie de ponencias sectoriales y mesas redondas. Entre los ponentes internacionales destacados que participaron en el congreso a lo largo de las tres jornadas figura: el presidente del Consejo de la

Organización Marítima Internacional, Víctor Jiménez; el secretario general adjunto de la Cámara Naviera Internacional (ICS), Simon Bennett y la directora de Innovación Tecnología y asuntos fiscales de ECSA|European Shipowners, Katalin Dobranszky.

ANAVE contó con una nutrida participación entre los que desatacaron su presidente Vicente Boluda Fos, quien clausuró el congreso. El director técnico de Flota del Grupo Suardiaz, Oscar Liste; y el director corporativo de Relaciones Institucionales y Transición Energética de Balearia, Javier Cervera. Además participó la directora general de ANAVE, Elena Seco, dentro de la mesa redonda 'El sector marítimo europeo, como centro de la futura Estrategia Industrial'.

El Bahía Cargo transporta 100.700 metros lineales de carga durante su primer año

El segundo buque ro-ro de Fred. Olsen Cargo Express ha efectuado 841 trayectos y recorrido 54.396 millas desde que comenzó a operar en el archipiélago el 12 noviembre de 2024

El *Bahía Cargo* de Fred. Olsen Cargo Express ha cerrado su primer año de actividad con 100.700 metros lineales de carga transportados, tras completar 841 trayectos y 54.396 millas navegadas desde su puesta en servicio el 12 de noviembre de 2024. Según la compañía «este buque consolida la apuesta por su servicio logístico, que puso en marcha el pasado 2024 con la compra de dos ro-ro».

Actualmente, el servicio de mercancías de la naviera opera tres buques dedicados: el *Bentayga Cargo*, el *Bahía Cargo* y el *Breñas Cargo*. Operan una red que incluye cuatro conexiones diarias entre Gran Canaria y Tenerife, una diaria desde cada puerto entre Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote y tres conexiones semanales entre Tenerife y La Palma, además de la conexión del archipiélago con la península a través de Huelva.

En el balance del primer año, Juan Jesús Dionis, jefe



El buque *Bahía Cargo* de Fred. Olsen Cargo Express tiene 1.800 metros lineales de capacidad para carga rodada/ FRED. OLSEN.

de departamento de carga, subraya que la prioridad ha sido «la excelencia en el servicio». Entre las mercancías más comunes menciona agua envasada (28 toneladas), productos de alimentación (15 t), refrescos (12 t), envases de vidrio (5 t) y paquetería general (2 t). Por su parte, Juan Ignacio Liaño, director de flota, destaca que este ha sido, «un año de consolidación en el que se han optimizado rutas y

ofrecido soluciones logísticas más eficientes, con un servicio orientado a garantizar el abastecimiento y atender las particularidades de la insularidad».

El *Bahía Cargo*, buque gemelo del *Bentayga Cargo*, tiene 160 m de eslora, una capacidad de carga de 9.000 toneladas de carga y 1.800 metros lineales, con posibilidad de transportar mercancías peligrosas o de grandes dimensiones.

Fred. Olsen Express opera siete líneas interinsulares y una ruta costera en el sur de La Gomera, con una flota compuesta por ocho buques de alta velocidad, dos mini-ferries y tres buques de carga. Lleva a cabo 22.500 anuales de media cada año y transporta anualmente más de 3,7 millones de personas, 66.000 mascotas, un millón de turistas y 1,3 millones de metros lineales de carga.

NAVIERAS / BUQUES

Armas Trasmediterránea reincorpora los fast ferries Volcán de Tagoro y Volcán de Taidía tras su varada

Armas Trasmediterránea volverá a operar a partir del 10 de noviembre los *fast ferries* *Volcán de Tagoro* y *Volcán de Taidía* en la ruta que conecta los puertos de Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, tras completar la varada programada de ambos buques.

Según informó la compañía, los trabajos que se han llevado a cabo han incluido tareas de mantenimiento previstas en el ciclo operativo y actuaciones orientadas a mejorar el confort a bordo.

Con la reincorporación de estos dos *fast ferries*, Armas Trasmediterránea recupera



El *Volcán de Taidía* es uno de los dos catamaranes de alta velocidad con los que Armas conecta las capitales canarias / ARMAS.

su programación habitual en esta ruta, que constituye uno de los principales corredores marítimos entre las islas capitalinas por volumen de pasajeros y vehículos. Ambos

buques permiten completar la travesía en un tiempo competitivo frente a otras opciones de transporte interinsular y están diseñados para operar servicios de alta velocidad.

Graneles sólidos a la baja y carga convencional al alza en los puertos españoles de interés general

Entre enero y octubre de 2025, el tráfico total de mercancías en los puertos españoles de interés general ascendió a 451,9 millones de toneladas (Mt), un 0,8% menos que en el mismo periodo del año anterior, según datos de Puertos del Estado. Este resultado se explica principalmente por la caída de los graneles sólidos, que disminuyeron un 4,5% hasta 67,7 Mt, debido sobre todo al retroceso del tráfico de cereales, habas de soja y otros productos agroalimentarios. No obstante, se registraron

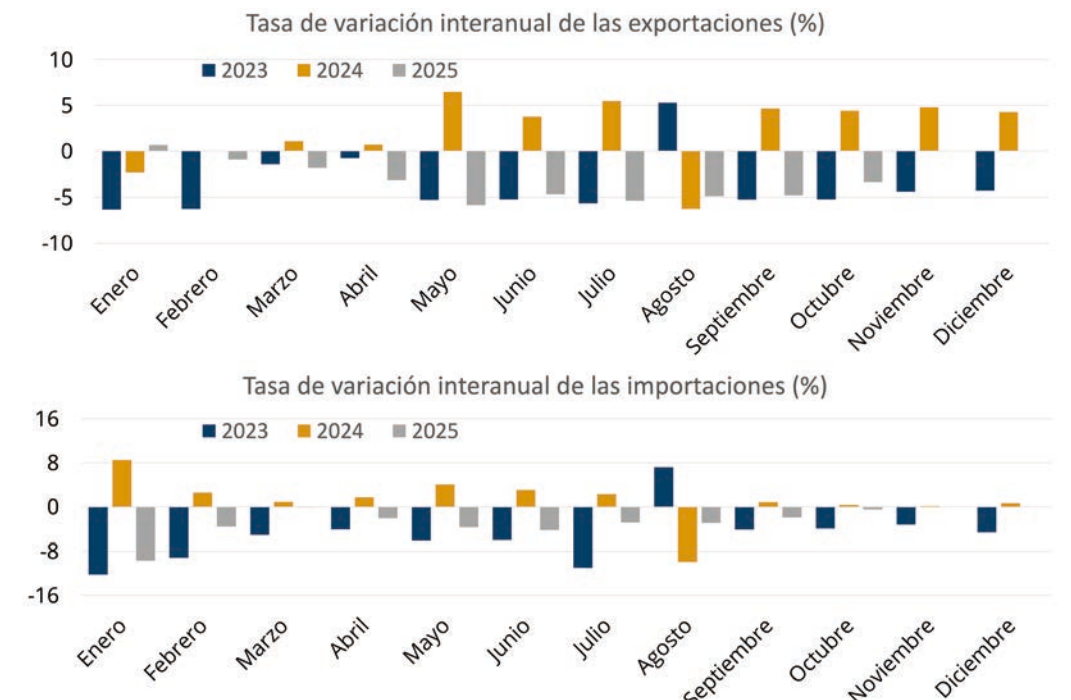
incrementos en los minerales no metálicos, el mineral de hierro y la chatarra de hierro. Los graneles líquidos se mantuvieron prácticamente estables, con un ligero crecimiento del 0,2% hasta 150,0 Mt, gracias al aumento del gas natural, la gasolina y los productos químicos, que compensó los descensos del petróleo crudo y del fuelóleo. La mercancía general sumó 234,2 Mt, con una leve disminución del 0,2% respecto a 2024. Dentro de este grupo, la carga convencional aumentó un 3,8%,

impulsada por los productos químicos, los piensos y determinados alimentos, mientras que el tráfico en contenedores descendió un 2,0%. El movimiento de pasajeros de línea regular acumulado hasta octubre suma 25,1 millones de personas (embarques y desembarques), un 1,5% más que en el mismo periodo del año anterior. El tráfico ro-ro alcanzó los 62,9 Mt, lo que supone un incremento del 3,0% en comparación con 2024. El tráfico exterior de mercancías ascendió a 234,6 Mt, un

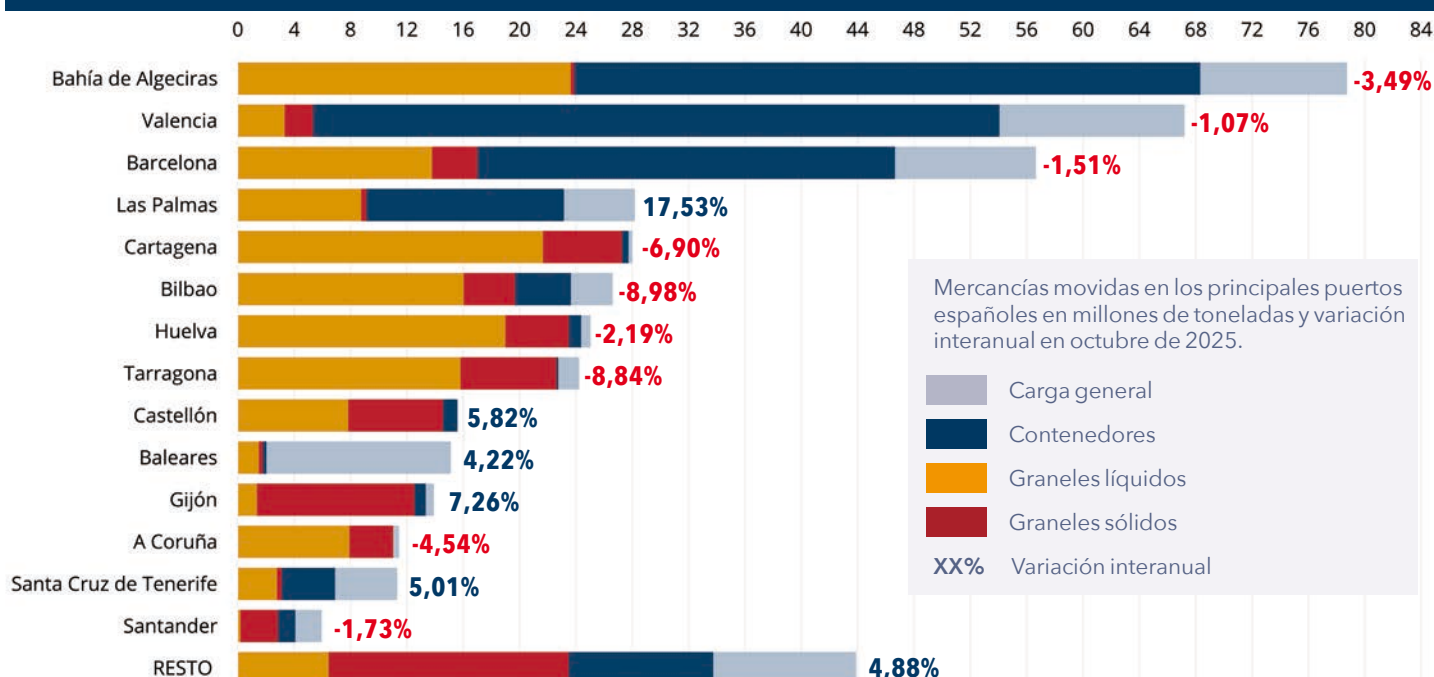
1,4% menos que en el mismo periodo del año anterior. Las importaciones se situaron en 162,7 Mt (-0,5%), con una ligera subida de los graneles líquidos (85,2 Mt; +0,2%) y de la carga general (34,1 Mt; +3,2%), mientras que los graneles sólidos retrocedieron hasta 43,4 Mt (-4,4%). Las exportaciones, por su parte, sumaron 71,9 Mt (-3,4%), debido principalmente a los descensos de los graneles líquidos (17,6 Mt; -14,4%) y de los sólidos (17,3 Mt; -5,3%), ya que la carga general creció hasta 37,0 Mt (+4,0%).

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2023	2024	2025	2024-2025	2023-2025
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	145.888.357	149.738.878	149.981.868	0,2%	2,8%
		Sólidos	76.612.993	70.890.898	67.719.677	-4,5%	-11,6%
	Mercancía general	Convencional	70.609.665	71.853.362	74.573.230	3,8%	5,6%
		En contenedores	148.922.313	162.932.177	159.641.955	-2,0%	7,2%
		Total	219.531.978	234.785.539	234.215.185	-0,2%	6,7%
	Total		442.033.328	455.415.315	451.916.730	-0,8%	2,2%
Otras mercancías	Total	12.578.536	13.201.634	13.204.021	0,0%	5,0%	
TRÁFICO PORTUARIO			454.611.864	468.616.949	465.120.751	-0,7%	2,3%

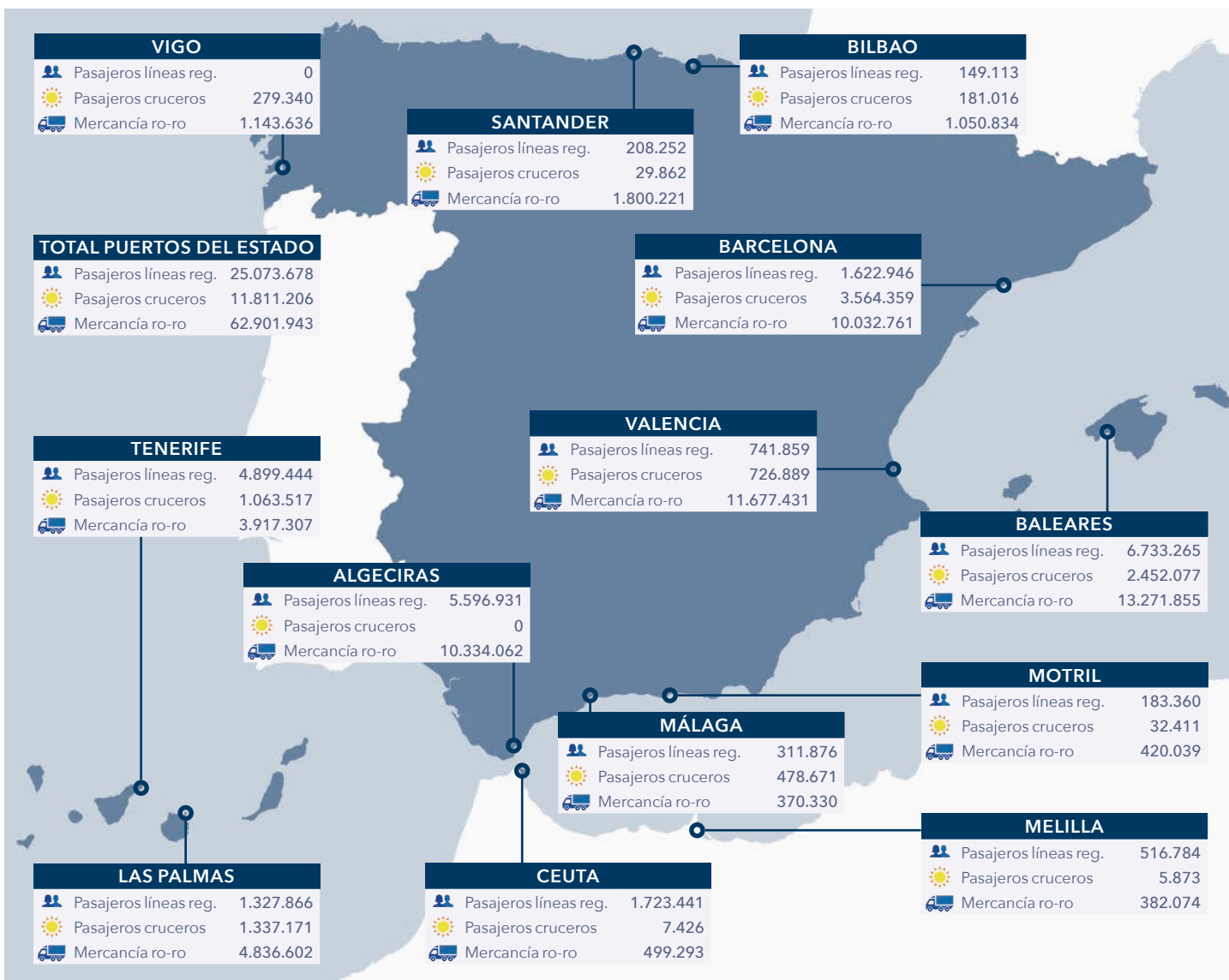
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN OCTUBRE Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN OCTUBRE



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



Terminal petrolera del puerto ruso de San Petersburgo / ADOBESTOCK.



MERCADO / PETRÓLEO

Caen las exportaciones por vía marítima de crudo ruso tras las sanciones de EE.UU. y los ataques ucranianos

Se reducen en casi en 200.000 barriles diarios durante la última semana de octubre, hasta 3,5 millones de barriles diarios

Las exportaciones rusas de crudo por vía marítima descendieron casi 200.000 barriles diarios desde el 26 de octubre hasta el 2 de noviembre, para situarse alrededor de 3,58 millones de

barriles diarios (Mb/d) de media, la mayor caída desde el mes de enero, según el portal financiero Bloomberg. Antes del comienzo de la invasión de Ucrania, Rusia exportaba alrededor de 4,7 Mb/d en total

incluyendo el petróleo exportado a través de los oleoductos, lo que subraya las pérdidas acumuladas.

La caída coincide con la entrada en vigor de nuevas sanciones impuestas por los

EE.UU. no solo a los cargamentos que incumplan el límite de precio máximo al petróleo ruso, sino también a navieras, aseguradoras y facilitadores logísticos vinculados a la denominada flota fantasma. Refinerías en China, India y Turquía han reducido las compras de crudo sancionado a las petroleras Rosneft y Lukoil, anticipándose a la fecha límite del 21 de noviembre impuesta por la Administración estadounidense. Moscú ha visto caer sus ingresos petroleros a mínimos desde agosto.

Según datos de Braemar y Vortexa, el crudo ruso en tránsito ha alcanzado 115 millones de barriles (Mb), marcando el máximo en dos años y medio. De ellos, hasta 68 Mb tendrían como destino las refinerías indias, pese a que la mayoría de ellas han reducido las compras. La brecha entre exportaciones rusas e importaciones indias, unos 450.000 barriles diarios, apunta a que podrían surgir dificultades para colocar varios de estos cargamentos en destino.

Parte de estos volúmenes se desviará previsiblemente a las refinerías independientes de Shandong (China), aunque su capacidad es limitada y las grandes empresas estatales chinas también han moderado sus compras de petróleo ruso. El crudo ESPO (*Eastern Siberia Pacific Ocean*), que tradicionalmente cotizaba con una prima sobre el de Brent, ha pasado a negociarse con un descuento de 50 centavos de dólar por barril y se han cancelado cargamentos.

Impacto en la flota y los fletes

La reacción en la flota mundial de petroleros ha sido inmediata. Braemar señala que los buques no sancionados han incrementado en un 11% su velocidad en lastre para completar los últimos cargamentos antes de que termine el periodo de transición.

A partir del 21 de noviembre se prevé un descenso del tonelaje disponible, que junto con los crecientes retrasos en las descargas, podría pronto

(PASA A PÁGINA 11)

(VIENE DE PÁGINA 10)

limitar la capacidad de Rusia para mantener sus volúmenes de exportación. Sentosa Shipbrokers indica, además, un aumento del almacenamiento a flote por las dificultades que están teniendo en las refinerías para gestionar y refinar los cargamentos de crudo a su llegada.

Las sanciones y la reconfiguración de rutas están impulsando la demanda de buques en mercados alternativos. El banco sueco SEB prevé que India y China recurran a crudos procedentes del Atlántico y Oriente Medio, incrementando distancias de navegación y reforzando la demanda de flota no sancionada. Los fletes de VLCC en la ruta entre Oriente Medio y China (TD3C) han subido más de un 50% desde el anuncio de Washington.

La Agencia Internacional de la Energía (IEA) ha advertido de que las sanciones podrían provocar episodios temporales de escasez logística si parte de la flota vinculada a Rusia queda inactiva o bloqueada en operaciones de almacenamiento en mar abierto.

Por otra parte, los ataques ucranianos con drones han agravado la situación energética rusa. Alrededor del 20% de la capacidad nacional de refino está fuera de servicio tras los daños causados en Nizhni Nóvgorod, Tuapse y Saratov, obligando a Moscú a restringir las exportaciones de ciertos productos al menos hasta final de año. Rusia está instalando estructuras metálicas de protección en sus instalaciones petroleras para contener daños futuros.

A corto plazo, la volatilidad en las rutas de larga distancia y la demanda de buques podría beneficiar a los buques no sancionados, especialmente en segmentos VLCC y Aframax. No obstante, las aseguradoras y armadores europeos mantienen elevada prudencia ante el refuerzo sancionador, que aumenta el riesgo de penalizaciones secundarias.

MERCADO / FLOTA

La relación entre la cartera de pedidos y la flota de petroleros alcanza su nivel máximo en 9 años

Para BIMCO, esto podría impulsar la renovación de la flota, pese a las previsiones a la baja de la demanda

La relación entre la cartera de pedidos y la flota de petroleros alcanzó su mínimo histórico (2,8%) en marzo de 2023 por el bajo volumen de contratos para buques de nueva construcción registrado en 2022, según el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO). Pero desde entonces, dicha proporción ha aumentado de forma constante, y ha alcanzado su nivel máximo en los últimos nueve años, con un 14,1%. La cartera de pedidos podría impulsar la renovación de una flota que lleva aumentado su edad media desde 2018.

Desde 2023, se han contratado 325 petroleros con una capacidad total de 68,7 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm) y en la actualidad, la cartera de pedidos suma 309 buques con un total de 65,8 Mtpm.

De este volumen de petroleros en cartera, los astilleros chinos tienen una cuota del 60%, mientras que Corea del Sur y Japón suman el 31% y el 8%, respectivamente. El tonelaje restante corresponde a astilleros filipinos, rusos e iraníes.

BIMCO prevé que las entregas alcancen su punto máximo en 2027, con 28,2 Mtpm, y que un 98% del tonelaje de la cartera de pedidos se entregue antes de finales de 2028. Los petroleros Suezmax y VLCC (Very Large Crude Carrier) son los más numerosos dentro de la cartera de pedidos con 135 y 128 buques, respectivamente.

El tamaño de la cartera de pedidos puede parecer excesivo en comparación con el



crecimiento previsto de la demanda mundial de petróleo. En su reciente informe [World Energy Outlook](#), la Agencia Internacional de la Energía (AIE) estimó que el crecimiento medio de la demanda mundial de petróleo entre 2024 y 2035 podría alcanzar como máximo un 0,7% anual.

Si los gobiernos aplican las políticas de descarbonización actuales y las previstas, la AIE estima que el crecimiento de la demanda de petróleo será, en promedio, solo de un 0,2% anual entre 2024 y 2035. Si el progreso de la descarbonización se ajusta al objetivo del Acuerdo de París, la demanda mundial de petróleo podría incluso contraerse un 3,3% anual, según las previsiones de la AIE.

Para BIMCO sería fundamental que la mayoría de los buques de la cartera de pedidos acaben sustituyendo a los buques más antiguos e ineficientes, en lugar de

sumarse a la flota. Esto parece factible, ya que un 18,2% de los buques de la flota tienen actualmente 20 años o más y suponen un 17,2% de la capacidad por lo que la cuota potencial de reciclaje es ligeramente superior a la de la cartera de pedidos.

A pesar de una cartera de pedidos relativamente débil de la demanda, parece probable que el mercado pueda alcanzar un equilibrio entre la oferta y la demanda si se reciclan los buques más antiguos. Sin embargo, desde BIMCO se estima que más de un 40% de los buques potencialmente reciclables están actualmente sujetos a sanciones, lo que limita de forma significativa sus posibilidades de venta y suele traducirse en precios más bajos en el mercado de desguace. Esta situación puede retrasar aún más su reciclaje.

Las importaciones chinas de mineral de hierro crecen un 7% interanual y sostienen los fletes del mercado *capesize*

La previsión de una demanda interna más débil de acero provoca incertidumbre a corto plazo

El aumento del 7% interanual en las importaciones chinas de mineral de hierro desde finales de junio está sosteniendo el mercado de graneles sólidos, impulsando el Baltic Capesize Index (+5%) y reforzando la demanda de transporte en términos de toneladas-milla, según el informe semanal más reciente de BIMCO. Sin embargo, una demanda interna de acero

más débil de la prevista está provocando un aumento de los stocks portuarios de mineral; que han alcanzado su nivel más alto de los últimos ocho meses y están provocando incertidumbre sobre la evolución de los volúmenes en los próximos meses.

El repunte de las compras chinas parece estar impulsado por las expectativas de un mayor gasto público y por

una mejora de la actividad manufacturera anticipada por el índice de gestores de compras Caixin (PMI). Estos factores han contribuido también a la recuperación de los precios internacionales del mineral de hierro, que se habían mantenido débiles entre abril y julio.

La producción de acero en China cayó un 3% en el tercer trimestre de este año, respecto al mismo periodo de

2024 y es probable que haya mantenido dicha tendencia al inicio de este cuarto trimestre, en contra de las expectativas del mercado. La crisis del sector inmobiliario sigue lastrando la demanda interna, ya que la construcción no ha logrado recuperarse desde niveles ya por sí reducidos.

China es el mayor importador mundial de mineral

(PASAA PÁGINA 13)



Primer tránsito de un gran portacontenedores, el CMA CGM Benjamin Franklin, por el canal de Suez desde 2024

La naviera francesa CMA CGM ha probado la vuelta a través de Suez y el mar Rojo en un tráfico entre Asia y Europa con el CMA CGM Benjamin Franklin, un portacontenedores de casi 18.000 TEU de capacidad que partió de Southampton (Reino Unido) rumbo a Port Klang (Malasia). En su viaje de ida hacia Europa había circunnavegado el cabo de Buena Esperanza, como la

mayoría de los portacontenedores de tamaño similar que operan en la ruta entre Extremo Oriente y Norte de Europa.

Según datos de Lloyd's List Intelligence, el paso de contenedores por el estrecho de Bab el-Mandeb ha repuntado ligeramente respecto a 2024, pero sigue muy por debajo de los niveles precrisis. Para buques de más de 14.000 TEU, la recuperación es aún más lenta: en los

nueve primeros meses de 2025 solo se registraron 13 tránsitos de seis buques de entre 15.000 y 16.000 TEU de capacidad, todos operados por CMA CGM en rutas entre Asia y el Mediterráneo. Para Johnson Leung, analista de Linerlytica, los portacontenedores de mayor porte de CMA CGM no se habían visto en Suez en el último año y medio, y desde enero de 2023 no hay constancia de tránsitos de

buques de más de 17.000 TEU. La compañía francesa ha sido una de las pocas en mantener presencia en la región con una media de alrededor de 16 tránsitos mensuales este año, siempre bajo escolta de la Marina francesa.

Según analistas y navieras, es poco probable que la ruta del mar Rojo recupere la normalidad antes del inicio del próximo año.

(VIENE DE PÁGINA 12)

de hierro y recibe alrededor del 74% de las importaciones globales. De ellos, en torno a un 63% procede de Australia y un 22% de Brasil. La mayor parte de estos tráficos se llevan a cabo en buques *capesize* y concentran aproximadamente el 57% de la demanda mundial de transporte en términos de toneladas-milla de este segmento. Esta elevada concentración hace que cualquier cambio en la demanda china tenga un impacto directo en los fletes y en la utilización de la flota *capesize*.

De cara al futuro, las perspectivas para la demanda china de acero siguen siendo moderadas. La Asociación Mundial del Acero (*World Steel Association, WSA*) prevé una contracción cercana al 1% en 2026, que refleja la menor demanda de la industria manufacturera y de las infraestructuras. Mientras, se espera que la crisis inmobiliaria toque fondo.

El aumento de las exportaciones chinas de acero podría proporcionar cierto apoyo a la producción nacional, pero difícilmente compensará por completo la debilidad de la demanda interna. Además, el potencial de crecimiento de dichas exportaciones puede verse limitado por el incremento de las barreras comerciales al acero chino en distintos mercados.

Pese a unas previsiones poco halagüeñas para la producción china de acero, las importaciones de mineral de hierro podrían mostrar una evolución algo más favorable. El aumento de la capacidad minera mundial está intensificando la competencia de precios entre el mineral importado y los suministros propios chinos de menor calidad, lo que puede favorecer las importaciones. Asimismo, la entrada progresiva de nuevos proyectos mineros en terceros países, como el de Simandou en Guinea, podría alargar las distancias medias de navegación y aumentar las toneladas-milla para los *capesize*.

MERCADO / NUEVAS EXPLOTACIONES

Entra en funcionamiento la mina de Simandou en Guinea

Podrá producir y exportar hasta 120 millones de toneladas anuales de mineral de hierro y reconfigurará los tráficos *capesize*

El proyecto para la extracción de mineral de hierro de Simandou, en la República de Guinea, ha comenzado a operar, tras una inversión cercana a los 20.000 millones de dólares (M\$). Una vez funcione a pleno rendimiento, la mina podrá producir y exportar hasta 120 millones de toneladas anuales de mineral de hierro, situando a Guinea entre los principales exportadores mundiales de esta materia prima y reconfigurando los tráficos globales de buques *capesize*.

Este proyecto está considerado el mayor desarrollo de infraestructuras de África y en él participan el grupo chino Baowu, principal impulsor del proyecto; la minera Rio Tinto y Winning Consortium Simandou. Se inauguró oficialmente el 11 de noviembre en el puerto de Matakong, situado al sur de la capital guineana, Conakry, y conectado con la explotación minera del

interior a través de una nueva línea ferroviaria de más de 600 km de longitud.

El impacto del proyecto en el transporte de graneles sólidos por vía marítima puede ser notable, ya que se prevé que desplace parte del comercio de mineral de hierro desde Australia hacia África occidental, aumentando notablemente la demanda en términos de toneladas-milla. Las 11.350 millas de la ruta marítima que conecta Guinea y China son tres veces más que las aproximadamente 3.500 millas que unen Australia Occidental y Qingdao, lo que alargará los viajes y reducirá la oferta efectiva de buques *capesize*.

Durante la última década Guinea ha estado creciendo en importancia en el sector de los graneles sólidos, por el fuerte aumento de sus exportaciones de bauxita. El mineral de hierro extraído en Simandou ampliará ahora

esa presencia a los mercados *capesize* y *panamax*. Según el responsable de graneles sólidos de Kpler, Alexis Ellender, la primera carga procedente de Simandou ya está a bordo del *newcastlemax Winning Youth*, aunque la producción no alcanzará 'velocidad de crucero' hasta 2026. «Incluso un flujo reducido de mineral de hierro podría empezar a presionar a la baja los precios de referencia y a impulsar la demanda de viajes en carga desde África occidental modificando la estacionalidad de unos tráficos hasta ahora dominados por los ciclos de exportación de Australia y Brasil», explica Ellender.

Más allá de sus implicaciones logísticas, la explotación de Simandou incorpora una dimensión geopolítica. China, principal inversor y cliente del proyecto, diversifica parcialmente su dependencia del mineral de hierro australiano y brasileño.



Un granelero de gran porte carga mineral de hierro / ADOBESTOCK.

PIRATERÍA / SOMALIA

Rebrota la piratería en Somalia con posibles vínculos con los hutíes y los yihadistas de Al-Shabaab

El intento fallido de abordaje del quimiquero *Stolt Sagaland* frente a la costa de Somalia confirma un repunte de la actividad pirata en la región del Cuerno de África, tras varios meses de relativa calma. Firmas de seguridad marítima e inteligencia naval alertan de indicios crecientes de reorganización de grupos piratas con vínculos operativos y financieros a los hutíes en Yemen y a la milicia somalí Al-Shabaab.

El incidente ocurrió el pasado lunes, cuando un eskuife con cuatro hombres armados, apoyado por un *dhow* previamente capturado y utilizado como buque nodriza, se aproximó al *Stolt Sagaland*. El equipo de seguridad privada embarcado respondió a los disparos y frustró el ataque sin que se produjeran daños ni heridos. El ataque se suma a varios incidentes recientes contra barcos pesqueros, perpetrados presuntamente con el objetivo de capturar estas embarcaciones y utilizarlas para ampliar la capacidad operativa de las células piratas.

Informes de inteligencia sitúan el origen del ataque en la región costera de Nugaal



(Puntlandia), donde grupos piratas habrían comenzado a alquilar embarcaciones rápidas a pescadores locales y formar pequeñas flotillas. El 28 de octubre se registraron dos ataques contra *dhow*s cerca de Garacad, en la costa somalí. Uno de ellos fue capturado y presumiblemente utilizado en el intento de abordaje del *Stolt Sagaland*. Ese mismo día se notificó un acercamiento sospechoso a un buque atunero español, desde una embarcación con características similares.

La actividad pirata se había reducido de forma notable

tras la operación en la que la Armada india liberó el granelero *Ruen* en marzo de 2024 y detuvo a 35 piratas. No obstante, algunos analistas señalan que el fortalecimiento de los vínculos entre los hutíes, el grupo yihadista Al-Shabaab y otras redes armadas está incrementando la circulación de armas y financiación, lo que podría facilitar un nuevo ciclo de actividad pirata.

Diversos informes del Consejo de Seguridad de la ONU han documentado dicha cooperación entre piratas somalíes y Al-Shabaab, con acuerdos de reparto de rescates y

suministro de armamento y apoyo técnico por los hutíes. Se ha registrado también una menor capacidad de control local al haberse desviado recursos de las autoridades de Puntlandia para combatir la expansión del Estado Islámico en la región de Galgala.

Firmas de seguridad marítima recomiendan a los buques que transiten por la zona aplicar estrictamente las *Best Management Practices 5* (BMP5), incluyendo un aumento de la vigilancia a bordo, la puesta en marcha de maniobras preventivas, el control de los accesos, el uso de concertinas y el embarque de equipos de seguridad privada. Por otra parte, se mantienen activos los despliegues de la EUNAVFOR Atalanta y de la Armada india en la zona.

«Existe la posibilidad de un regreso de la piratería somalí a mayor escala», señaló Jakob Larsen, responsable de seguridad de BIMCO, que confía en que «la combinación de buenas prácticas del sector y apoyo militar» contenga la amenaza.

BIMCO prepara una actualización del *Maritime Industry Security Threat Overview* (MISTO), que será publicada en las próximas semanas.

ATAQUES / MAR ROJO

Los hutíes anuncian una pausa de sus ataques y el levantamiento del bloqueo de los puertos israelíes

Los hutíes anunciaron la suspensión de sus ataques a buques y el levantamiento del llamado «bloqueo naval» que mantienen sobre los puertos israelíes, sujeta a la evolución de la guerra en Gaza. Dicha decisión fue comunicada por el nuevo jefe del Estado Mayor de los hutíes, Yousef Hassan Al-Madani, en una carta dirigida al ala militar de Hamás el 9 de noviembre.

El anuncio se produce pocos días después del primer tránsito de un gran portacontenedores, el *CMA CGM Benjamin Franklin*, por el canal de Suez desde 2024.

El mensaje señala que, si continúa la guerra en Gaza, el grupo considerará retomar sus operaciones, incluyendo la «presión» sobre las rutas marítimas. Desde el inicio de la tregua entre Israel y el

La decisión del grupo, vinculado a Irán, está sujeta a la evolución de la guerra en Gaza

grupo terrorista Hamás, las milicias hutíes no han reivindicado nuevos ataques a

buques mercantes en aguas del mar Rojo. Desde noviembre de 2023 han provocado la muerte de nueve marinos, el hundimiento de cuatro buques en más de un centenar de ataques registrados. Además, han forzado el desvío de los tráficos por el cabo de Buena Esperanza, dando lugar a un repunte de los fletes y enormes pérdidas para el canal de Suez.

ONG / MERCY SHIPS / NAVES DE ESPERANZA

Comienza la campaña *Cargo Day* de la ONG de buques hospital Mercy Ships

La organización humanitaria Mercy Ships, conocida en España como Naves de Esperanza, inició el 5 de noviembre, una nueva edición de su campaña global *Cargo Day*, que moviliza a todo el sector portuario y del transporte marítimo internacional para recaudar fondos destinados a financiar los servicios sanitarios gratuitos que ofrece con sus buques hospital en países africanos con acceso limitado a atención médica.

El programa, que se extenderá hasta final de año, invita a fletadores, armadores, consignatarios, brókers marítimos, operadores logísticos, empresas de inspección y servicios, y otros actores vinculados al transporte marítimo a apoyar la iniciativa mediante



Voluntarias a bordo de uno de los buques hospital de Mercy Ships / LARA ARKINSTALL / MERCY SHIPS

aportaciones económicas directas o compartiendo comisiones comerciales.

La campaña *Cargo Day* se ha convertido en una cita anual para empresas del sector que desean canalizar su responsabilidad social en proyectos vinculados directamente al ámbito marítimo. En la edición de 2024, más de

80 compañías internacionales participaron en la iniciativa, aportando más de 2,2 millones de dólares. Mercy Ships confía en que la recuperación de la actividad marítima y logística global se traduzca este año en un incremento de la participación y recaudación.

En lo que va de 2025, Mercy Ships ha llevado a cabo su

programa de asistencia sanitaria con el apoyo de voluntarios procedentes de más de 60 países. Según datos de la organización, en este periodo se han efectuado 4.421 intervenciones quirúrgicas, beneficiando directamente a 3.008 pacientes, así como 6.194 tratamientos dentales. Además, se ha formado a 484 profesionales sanitarios locales y se han impartido más de 110.000 horas de capacitación en distintos países africanos, incluidos Benín, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Madagascar, Sierra Leona y Togo.

La organización opera actualmente dos buques hospital: el *Global Mercy*, considerado el mayor buque hospital civil del mundo, que se encuentra desde agosto prestando servicio en Freetown (Sierra Leona), donde permanecerá hasta mediados de junio de 2026; y el *Africa Mercy*, en misión desde febrero en Toamasina (Madagascar) hasta diciembre de este año.



Impulsando la innovación
por un transporte marítimo sostenible

www.gasnam.es



Las navieras reclaman una visión integral para resolver la congestión en las islas

La jornada celebrada en Palma sobre la regulación del acceso de vehículos a los archipiélagos destacó la importancia de una planificación integral y sustentada en datos objetivos.

Las limitaciones a la entrada de vehículos no son la solución a la saturación viaria en las islas, y el problema debe abordarse desde una perspectiva estructural, basada en la planificación urbana, el análisis de datos y el impulso de alternativas de movilidad sostenibles. Este fue el mensaje común que marcó la jornada 'La regulación de vehículos en las islas: retos y oportunidades' celebrada en el CaixaForum de Palma.

El encuentro reunió a representantes del sector marítimo, expertos en movilidad y transporte, miembros de la sociedad civil y responsables de las administraciones públicas, con el objetivo de analizar los efectos de las restricciones de acceso de vehículos a los archipiélagos y debatir posibles soluciones para una movilidad más eficiente.

La jornada se estructuró en tres mesas de debate.

La primera abordó la movilidad en Baleares, con aportaciones de especialistas en planificación, transporte y sostenibilidad, representantes de asociaciones locales y autoridades insulares. Los participantes coincidieron en



que la saturación no puede atribuirse únicamente a la llegada de vehículos por vía marítima, sino que responde a un modelo territorial y turístico que ha incrementado notablemente el parque móvil y la demanda de desplazamientos.

Joe Holles, presidente de la Asociación Tramuntana XXI, señaló que «*algunas zonas de las islas se han convertido en auténticos atascos durante buena parte del año*». Por su parte, Francesc Xandri, director técnico de Cinesi y experto en movilidad y transporte, recordó que «*desde 2017 el número de pasajeros marítimos ha aumentado en 660.000, pero el tráfico aéreo lo ha hecho en más de cinco millones*». Iván Murray, profesor del Departamento de Geografía de la UIB, insistió en que la solución pasa por «*poner dificultades al coche y facilidades al transporte público*», apostando por medidas coordinadas y sostenibles.

La segunda mesa analizó modelos alternativos a partir de la experiencia de Canarias, donde se expusieron ejemplos de planificación insular y de servicios de transporte a demanda. Los expertos subrayaron la importancia de definir qué modelo de isla se quiere antes de establecer restricciones, teniendo en cuenta la capacidad de carga del territorio y las diferencias entre la movilidad de residentes y turistas.

«*El tráfico es una consecuencia del sistema*», explicó Fernando Davara, coordinador del Plan Insular de Movilidad Sostenible de Tenerife, quien destacó que los problemas actuales derivan de la distribución del territorio, las zonas residenciales y las actividades turísticas. «*Los turistas no coinciden en sus necesidades de desplazamiento con los residentes, y son solo un 7% en Tenerife. No son el problema*», afirmó.

Por su parte, Juan Ignacio Liaño, director de flota de

Fred. Olsen Express, recordó que el transporte marítimo es «*la columna vertebral de la cohesión territorial en las islas*» y que el vehículo «*sigue siendo esencial*» en islas con orografía compleja. Liaño defendió la modernización de puertos y servicios como vía para reducir la dependencia del coche: «*El vehículo, al final, es parte de la maleta*», señaló.

La tercera mesa se centró en el marco regulatorio de Ibiza y contó con la participación de los principales operadores marítimos. Los representantes del sector advirtieron de que limitar la entrada de vehículos constituye una respuesta parcial a un problema estructural, ya que los coches que llegan en ferry representan una proporción muy reducida del parque móvil total.

Miguel Pardo, director de Relaciones Institucionales del Grupo Grimaldi en España, subrayó que «*implantar*

(PASA A PÁGINA 17)



(VIENE DE PÁGINA 16)

restricciones a la entrada de vehículos es una solución populista a un problema complejo», recordando que estos representan «menos del 3% del parque móvil total de Ibiza». «Si se ataca al 3% del problema, como mucho resolveremos el 3% del problema», subrayó, señalando además que ese porcentaje ha disminuido en los últimos años. Añadió que «la movilidad en Baleares necesita planificación, datos y consenso, no decisiones precipitadas», y reclamó diálogo técnico con los operadores para evitar impactos negativos sobre la conectividad y los costes del transporte marítimo.

En la misma línea, Matteo de Candia, director general de GNV en España, afirmó que la normativa aplicada «no ha sido eficiente y ha penalizado a las navieras». Adolfo Utor, presidente de Baleària, advirtió que «poner el foco en el síntoma, los coches, y no en el problema de fondo no soluciona nada». Recordó además que Ibiza ha duplicado su población en los últimos veinte años y que el transporte aéreo «también se ha duplicado, mientras que el movimiento de pasajeros por vía marítima se ha mantenido estable». «El transporte marítimo no solo mueve a visitantes, sino también a residentes; el 70% de lo que transporta Baleària son residentes. El transporte marítimo es la conectividad: es la infraestructura fundamental para las islas», concluyó.

Los intervinientes coincidieron en que las medidas deben basarse en datos, coordinación institucional y una planificación a largo plazo, acompañadas de mejoras en el transporte público y políticas urbanísticas coherentes. «La movilidad en Baleares necesita planificación, datos y consenso, no decisiones precipitadas», resumió Pardo.

El debate concluyó con un llamamiento a abordar el modelo de movilidad insular desde una perspectiva integral, evitando enfoques simplistas que puedan comprometer la conectividad y la actividad económica.



NUEVOS COMBUSTIBLES / TECNOLOGÍA

Everllence presenta su motor de dos tiempos *dual fuel* alimentado por amoniaco

La empresa de equipos marinos Everllence (antes MAN Energy Solutions) ha presentado en Copenhague (Dinamarca) su nuevo motor marino *dual fuel* de dos tiempos ME-LG1A, preparado para utilizar amoniaco como combustible. El anuncio se llevó a cabo durante un evento de dos días que reunió a más de 300 representantes de distintos segmentos del sector marítimo, en el que la compañía expuso los avances de este desarrollo orientado al transporte marítimo de larga distancia.

El nuevo motor diésel con inyección de gas líquido (*Liquid Gas Injection*) utiliza la tecnología ya probada y aplicada por el fabricante en sus motores alimentados con metanol o GLP, de los que hereda buena parte de sus características operativas. Debido a las particularidades del amoniaco, se incorporan elementos específicos de seguridad, como sistemas de contención, sensores adicionales, ventilación del sistema y tuberías de doble pared. Everllence tiene previsto incorporar en un futuro opciones de conversión para motores existentes.

La compañía explica que este proyecto ha supuesto más de 150.000 horas de trabajo e inversiones significativas. Las pruebas con motores de dos tiempos alimentados con amoniaco comenzaron en julio de

2023 y, desde entonces, se han llevado a cabo más de 800 ensayos en las instalaciones del centro de investigación de la empresa en la capital danesa y en el banco de pruebas de MITSUI E&S en Japón. Everllence subraya que la seguridad ha sido la prioridad en todo el programa, en colaboración con autoridades y sociedades de clasificación, y que la experiencia acumulada en esta fase de pruebas servirá para afinar el diseño final del motor.

En cuanto a su entrada en servicio, Everllence prevé un periodo de rodaje en el cuarto trimestre de 2025 y la entrega del primer motor en el primer trimestre de 2026. Entre los proyectos piloto previstos se incluyen motores para dos VLAC (*Very Large Ammonia Carriers*) para Eastern Pacific Shipping, cuatro *car carriers* de Höegh Autoliner y un granelero construido en Japón, actualmente en pruebas en las instalaciones de MITSUI E&S. Según la empresa, estos proyectos permitirán validar el comportamiento del motor en distintos tipos de buques y perfiles operativos.

Everllence destaca también la integración digital del nuevo motor, que permite compartir los datos de operación de forma segura y fiable desde el buque hacia sus sistemas de monitorización en tierra. El objetivo es utilizar dichos datos operativos y de rendimiento

en tiempo real para optimizar el funcionamiento del motor, facilitar la asistencia remota y apoyar a los armadores en la operación eficiente de sus flotas.

El amoniaco como combustible es una de las opciones consideradas por el sector para la descarbonización del transporte marítimo ya que no emite CO₂ y consigue reducciones significativas en las emisiones de óxidos de azufre y materia particulada, pudiendo ser neutro en carbono cuando se produce a partir de hidrógeno verde. Además, según Everllence, se beneficia de una elevada densidad energética por unidad de volumen frente a otros combustibles alternativos, la existencia de cadenas de suministro ya consolidadas y unas características de combustión que considera especialmente adecuadas para motores marinos de dos tiempos.



La Comisión Europea presenta su Plan de Inversiones en Transporte Sostenible para el sector marítimo y aéreo

El plan prevé movilizar al menos 2.900 M€ hasta finales de 2027 a través de varios instrumentos

La Comisión Europea publicó el 5 de noviembre su Plan de Inversiones en Transporte Sostenible (STIP, por sus siglas en inglés), orientado a acelerar la transición energética de los sectores del transporte marítimo y aéreo. El plan prevé movilizar al menos 2.900 millones de euros hasta finales de 2027 mediante instrumentos como InvestEU y el Banco Europeo del Hidrógeno, así como líneas específicas de Horizonte Europa y del Fondo de Innovación dirigidas a combustibles marítimos sintéticos.

El STIP identifica el transporte marítimo como uno de los sectores más difíciles de descarbonizar y apuesta por una «cesta amplia» de combustibles marítimos sostenibles (*Sustainable Maritime Fuels, SMF*). Dicha «cesta» incluye el gas natural licuado (GNL) como combustible de transición, teniendo en cuenta la aplicación de medidas para reducir las fugas de metano (*methane slip*); así como metanol y amoníaco, junto con soluciones de hibridación y electrificación. Según un análisis de la Asociación de Armadores de la Comunidad



El vicepresidente ejecutivo de la Comisión Europea, Raffaello Fittó; y el comisario, Apostolos Tzitzikostas, comisario europeo, en la rueda de prensa para presentar el plan de la red ferroviaria europea de alta velocidad y el plan de inversión en transporte sostenible / UE.

Europea (ECSA | European Shipowners), la producción de combustibles marítimos sostenibles de origen biológico o sintético exigirá inversiones adicionales de entre 35.000 y 47.000 millones de euros hasta 2035.

En el plano financiero, la Comisión concreta que al menos 2.000 millones de euros se movilizarán a través de InvestEU hasta 2027 y que el Banco Europeo del Hidrógeno lanzará antes de final de año un paquete de 300 millones de euros para apoyar la producción de hidrógeno destinado a combustibles marítimos y de aviación. Estas cantidades se suman a los 133 millones de euros de Horizonte Europa y a los 293 millones del Fondo de Innovación ya adjudicados a proyectos de combustibles marítimos sintéticos.

Otro eje central del STIP es el uso de los ingresos del

Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (EU ETS). La Comisión anima a los Estados miembros a destinar una parte de estos recursos a la descarbonización del transporte marítimo, para apoyar combustibles sostenibles y mejoras de eficiencia en buques y puertos. ECSA valora positivamente que se explicita este vínculo y recuerda que la contribución del sector marítimo al EU ETS podría rondar los 35.000 millones de euros, hasta 2030, recursos que deberían emplearse para reducir la brecha de precio entre los combustibles fósiles y los alternativos sostenibles.

La asociación de armadores recibe el STIP como «un buen primer paso», pero lamenta que no incluya todavía un mandato vinculante para los suministradores europeos de combustible. Defiende que el uso de los ingresos del

ETS vaya acompañado de la obligación de poner combustibles limpios a disposición del sector marítimo a precios competitivos.

El plan también ha sido valorado por otras organizaciones. La Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) apoya el STIP y reclama financiación estable para infraestructuras portuarias ligadas a los nuevos combustibles, como plantas de producción, suministro y conexiones con la red eléctrica y de hidrógeno.

En conjunto, el sector marítimo europeo ve en el STIP una pieza necesaria para poder cumplir con FuelEU Marítimo y el EU ETS sin perder competitividad, aunque el impacto real dependerá de la rapidez con que se concreten los nuevos mecanismos de apoyo y de cómo los Estados miembros utilicen los ingresos del ETS.



Desarrollan un sistema de combustible dual con hidrógeno para motores convencionales

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

Validada por RINA, la tecnología permite una reducción de hasta un 60% de emisiones de CO₂

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 amoníaco. 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.

NUEVOS COMBUSTIBLES / SUMINISTRO

La terminal regasificadora de El Musel habilita el suministro de bioGNL a buques

La terminal regasificadora del puerto de El Musel en Gijón (Asturias) ha anunciado la puesta en marcha de un servicio para abastecer bioGNL a buques y camiones cisterna. El denominado GNL Musel Energy Hub, propiedad de Enagás (75%) y Reganosa (25%) utiliza la infraestructura interconectada para que el biometano inyectado en la red gasista sea reconocido como bioGNL y pueda suministrarse desde la terminal. El servicio está disponible desde el 5 de noviembre de 2025 y cumple los criterios medioambientales,

sociales y de trazabilidad de la Unión Europea (ISCC EU, por sus siglas en inglés).

Según el director general de Musel Energy Hub, Antonio Manzano, se trata de «un nuevo hito en el desarrollo de la terminal de Gijón como planta multimolécula», con el que se refuerza la competitividad de esta infraestructura «clave para la seguridad de suministro energético en España y Europa». Por su parte, la presidenta de la Autoridad Portuaria de Gijón, Nieves Roqueñí, destacó que esta operación permitirá que navieras con motores duales

o adaptados puedan repostar bioGNL en Gijón subyugando la ubicación del puerto y su acceso directo al Atlántico.

El suministro de GNL como combustible a buques ha registrado en España un crecimiento exponencial en los últimos años, multiplicando más de diez veces su actividad desde 2022. Entre enero y septiembre de este año, en las terminales operadas por Enagás y Reganosa se suministraron 4,6 TWh, de los que 4,1 TWh se cargaron en buques de pequeño porte para operaciones de buque a buque (*Ship to Ship*, STS) y otros 0,5 TWh mediante cisternas (*Truck to Ship*, TTS).

Según ambas compañías, es el resultado de más de 10 años de trabajo impulsando proyectos de descarbonización del transporte marítimo e invirtiendo en infraestructura de pequeña escala (*small scale*) en todas sus terminales, además de su participación en el desarrollo de procedimientos y normativas específicos para el suministro de combustible a buques.



Depósitos de GNL de la planta regasificadora del puerto de El Musel (Gijón) / ENAGÁS.





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

BioGNL: la vía más rápida para descarbonizar el transporte marítimo en la Península Ibérica

EUGENIA SILLERO // SECRETARIA GENERAL DE GASNAM

La descarbonización del transporte marítimo ha dejado de ser un objetivo lejano para convertirse en una exigencia regulatoria inmediata.

En este artículo, la directora general de Gasnam, Eugenia Sillero, expone como en este escenario, el bioGNL se perfila como una solución disponible desde hoy, al aprovechar la flota, los motores y las infraestructuras ya desplegadas para el GNL,

y ofrecer reducciones de emisiones compatibles con el Reglamento FuelEU Marítimo.

Defiende que España y Portugal cuentan con todos los ingredientes para liderar el despliegue del bioGNL en Europa: infraestructura logística, experiencia operativa, demanda real, productores emergentes de biometano y una regulación que empuja en esa dirección.

Durante el último año, el bioGNL ha dejado de ser una alternativa emergente para convertirse en una solución plenamente operativa. Este salto cualitativo ha sido el resultado de una combinación de varios factores decisivos: la aparición de una oferta comercial real de bioGNL en el mercado, el fuerte crecimiento de los proyectos de producción de biometano en España, la incorporación de nuevos buques de suministro en nuestros puertos, el desarrollo del sistema de virtualización del biometano, y la determinación de varias navieras pioneras que han decidido anticiparse a las exigencias climáticas del sector.

La capacidad de utilizar un combustible renovable en motores, tanques e infraestructuras ya existentes convierte al bioGNL en la vía más inmediata para

cumplir el Reglamento FuelEU Marítimo, evitando inversiones disruptivas y ofreciendo certidumbre técnica y regulatoria. Además, permite demostrar, de forma medible y verificable, reducciones de emisiones alineadas con los objetivos marcados por la Unión Europea, lo que refuerza su papel como solución real para acelerar la transición energética marítima desde este mismo año.

La disponibilidad de combustibles renovables es hoy uno de los grandes retos del sector marítimo. En este sentido, el

biometano ofrece una ventaja estratégica: es un combustible que se produce localmente a partir de residuos, contribuye a la independencia energética y moviliza la economía rural. España cuenta ya con 22 plantas operativas y más de 300 proyectos en desarrollo, muchos de ellos con solicitud de conexión a la red gasista. Este impulso se alinea con los principios de la nueva legislación europea, que exige no solo reducir emisiones, sino demostrar un origen sostenible de los combustibles y un impacto social positivo a



Axpo suministra bioGNL como combustible a buques en varios puertos españoles con el *Avenir Aspiration* / AXPO.

nivel local. Este crecimiento industrial se está produciendo en zonas rurales que necesitan diversificación económica, lo que convierte al biometano en una herramienta de reequilibrio territorial y de creación de empleo especializado vinculado a la economía circular. Esta evolución permitirá asegurar un suministro estable y sostenible de su versión licuada: el bioGNL.

Una infraestructura preparada para escalar

El impulso del bioGNL en la Península Ibérica está estrechamente vinculado a la virtualización del biometano, un mecanismo que permite inyectar el gas renovable en la red y retirarlo posteriormente en forma de bioGNL en las terminales habilitadas. Gracias a este sistema, la red gasista española se ha convertido en un auténtico corredor renovable que facilita la logística, asegura trazabilidad y elimina las barreras tradicionales de proximidad entre producción y consumo. Esta capacidad técnica no solo posiciona a España como un futuro *hub* de combustibles limpios, sino que también ofrece una ventaja geopolítica en el contexto energético europeo, donde la seguridad de suministro de energía es cada vez más valorada.

Esta infraestructura, plenamente interconectada y lista para operar con combustibles renovables, proporciona a España una ventaja competitiva

difícilmente replicable en Europa, ya que el bioGNL encaja de manera natural en la logística existente, reduciendo costes y acelerando su adopción.

Una cadena logística en marcha

En paralelo, la cadena logística del *bunkering* en España y Portugal ya cuenta con una flota de suministro preparada para asumir el salto hacia el bioGNL. Axpo opera el buque *Avenir Aspiration* en Málaga y Algeciras; Península 360 utiliza el *Levante LNG* en el estrecho de Gibraltar y ha anunciado una nueva unidad para 2027; Shell opera en el puerto de Barcelona con la barcaza *Haugesund Knutsen* y ha fletado el buque *New Frontier 1* (propiedad de Pan Ocean) que ya ha abastecido en fondeo en la bahía de Algeciras; en Portugal, Axpo llevó a cabo la primera operación *ship-to-ship* en Sines y Molgas ha extendido el *bunkering* a Leixões. Estas operaciones han sido vitales para validar técnicamente el uso del bioGNL y para demostrar que la Península Ibérica está preparada para suministrar este combustible a escala comercial y que cuenta con una red operativa capaz de escalar sin nuevas inversiones.

Las primeras operaciones de *bunkering* de bioGNL en España y Portugal han supuesto un punto de inflexión. y han demostrado que los protocolos funcionan, que los equipos son compatibles y que las terminales pueden suministrar

bioGNL con las mismas garantías que el GNL convencional. España y Portugal ya no están en fase de pruebas: están operando.

Navieras pioneras y señales al mercado

La decisión de Baleària ha marcado un punto de inflexión. La naviera, pionera en la adopción del GNL en el Mediterráneo, anunció que sus buques *Margarita Salas*, *Abel Matutes* y *Rusadir* operarán exclusivamente con bioGNL, convirtiéndose en la primera compañía en integrar este combustible renovable de forma estructural y no como un ensayo puntual. Pero no ha sido la única en dar pasos firmes hacia la descarbonización: UECC ha realizado *bunkering* de bioGNL en Vigo y Sagunto; CMA CGM lo ha hecho en Algeciras; Brittany Ferries en Santander; y la propia Baleària ha repetido operaciones en Huelva y Barcelona, todas ellas con trazabilidad certificada del biometano. La tendencia comienza a extenderse también a otros perfiles operativos y segmentos, como evidencia el suministro de bioGNL al crucero de TUI Cruises en el puerto de Barcelona o la operación realizada por MSC Cargo en el puerto de Málaga, entre otras. Todo ello confirma que este combustible renovable no se limita a un tipo de buque ni a un área geográfica, sino que empieza a consolidarse como una alternativa real y operativa en distintas rutas comerciales.

Cada una de estas operaciones ha ejercido un potente efecto demostración, validando técnica y operativamente el uso del bioGNL en buques reales, rutas comerciales y diferentes modelos operativos, lo que ha comenzado a generar confianza entre productores,

Desde inicios de septiembre los buques de Baleària *Margarita Salas*, *Abel Matutes* y *Rusadir*, están utilizando exclusivamente bioGNL como combustible en las rutas que conectan Barcelona con Ciudadela (Baleares) y Málaga con Melilla / BALEÀRIA.



comercializadoras e inversores y a consolidar las bases de una cadena de suministro renovable.

Un nuevo marco ambiental en el Mediterráneo

Desde el 1 de mayo de 2025, el Mediterráneo ha sido declarado Zona de Control de Emisiones (ECA) de azufre, lo que obliga a todos los buques a utilizar combustibles con un contenido de azufre igual o inferior al 0,1%. El GNL y el bioGNL garantizan automáticamente el cumplimiento de esta normativa sin alterar el diseño de los buques, evitando instalaciones de depuradores y reduciendo las emisiones de partículas y óxidos de azufre.

El mercado global avanza en la misma dirección

A nivel internacional continúa creciendo el número de buques propulsados por GNL/bioGNL. La cartera global supera las 1.400 unidades y casi medio millar ya opera de forma regular. Grandes navieras como MSC, CMA CGM, APM-Maersk, COSCO o Hapag-Lloyd siguen ampliando sus pedidos, anticipando una demanda creciente de biocombustibles avanzados.

La industria de motores también ha mejorado la eficiencia y reducido el metano no quemado, lo que convierte al GNL en una tecnología puente única y lista para su versión renovable: el

bioGNL. En este contexto, cada nuevo buque propulsado a GNL es, en realidad, un buque preparado para operar con bioGNL desde el primer día.

El impulso regulatorio

El Reglamento FuelEU Marítimo obliga a reducir progresivamente la intensidad de emisiones de los combustibles utilizados por los buques que operan en puertos europeos entre 2025 y 2050. Para cumplir este requisito, las navieras necesitan combustibles con baja huella de carbono y trazabilidad certificada. El bioGNL cumple todas las condiciones y puede ser utilizado sin modificar motores ni sistemas de almacenamiento, lo que lo convierte en la opción más realista para la transición inmediata.

Una oportunidad industrial para España

Hasta hace pocas semanas, España carecía de un plan específico para la descarbonización marítima. Esa situación ha cambiado con la aprobación del Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, que movilizará 250 millones de euros entre 2026 y 2030, procedentes del ETS, para modernizar flotas e impulsar proyectos piloto con nuevos combustibles.

Este plan supone un avance necesario, aunque claramente insuficiente ante la escala de transformación que el sector debe afrontar.

Como señala ANAVE, esta dotación representa apenas alrededor del 5% de la recaudación que generará el ETS marítimo en España hasta 2030, estimada en más de 5.000 millones de euros, por lo que será imprescindible que el instrumento crezca tanto en volumen como en alcance. Para garantizar una transición realista y efectiva, el plan debe incorporar mecanismos que cubran inversiones en la renovación de la flota (CAPEX), medidas de apoyo al OPEX que cubran el diferencial de costes con respecto a los derivados del petróleo, así como medidas específicas para acelerar el desarrollo de los proyectos de la producción de combustibles renovables en nuestro país. Solo con un apoyo sostenido y proporcional al reto podrá acelerarse la oferta de combustibles limpios y asegurar que la descarbonización del transporte marítimo sea viable, competitiva y sostenida en el tiempo.

Conclusión

España y Portugal cuentan con todos los ingredientes para liderar el despliegue del bioGNL en Europa: infraestructura logística, experiencia operativa, demanda real, productores emergentes de biometano y una regulación que empuja en esa dirección. El bioGNL no es solo una obligación climática: es una oportunidad estratégica para la Península Ibérica. El sector está preparado. Ahora es el turno de las políticas públicas.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, 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.

NOVIEMBRE

04

Dña. Araiz Basurko, Dña. Marina Ronda participaron por videoconferencia en una reunión del Comité de Seguridad y Medioambiente de European Shipowners | ECSA.

06

Dña. Elena Seco y Dña. María Fernández-Llamazares se reunieron con Dña. Alejandra Serrano, de la empresa asociada DFDS, y D. José Cebrián, de la DGMM, sobre la Ley de Protección de Datos y la documentación requerida en las bonificaciones a residentes en caso de fallos en la plataforma digital.

12

Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko asistieron a la entrega de los Premios FINE 2025, en el marco del congreso Maritime Blue Growth, en Cádiz.

13

Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda bajo el título 'El sector marítimo europeo, como centro de la futura Estrategia Industrial', dentro del congreso Maritime Blue Growth 2025, en Cádiz. Dña. Araiz Basurko asistió a dicho congreso. Dña. Marina Ronda participó en una mesa redonda sobre descarbonización del sector marítimo del Observatorio de la Energía organizada por El Español.

14

Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron con Dña. Marta Martín, de la Subdirección General de Hidrocarburos y Nuevos Combustibles de la Secretaría de Estado de Energía (MITERD).

18

Dña. Elena Seco participó en una reunión del Patronato de la Fundación Lamet. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del CIAIM.

19

Dña. Elena Seco participó en la Conferencia Anual de SPC Spain, en Valencia, y moderó una mesa bajo el título: 'Normativa y regulación medioambientales: ¿compatibles con el desarrollo del TMCD?'. Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Comité de Bienestar de la Gente de Mar. Dña. Marina Ronda asistió a un 'Encuentro con la Mar' organizado por el Clúster Marítimo Español, bajo el título 'Competencia Puertos Norte/Sur Mediterráneo e Influencia de los ETS'.

20

Dña. Elena Seco, Dña. Araiz Basurko, Dña. Marina Ronda y D. Rafael Cerezo, asistieron a una comida de trabajo con representantes de las Sociedades de Clasificación de mayor implantación en España: Bureau Veritas, DNV y Lloyd's Register.

21

Dña. Araiz Basurko y D. Álvaro Pedreira asistieron a la presentación de la Estrategia Marítima Española y Plan de Des-carbonización en una jornada organizada por la DGMM.

24

Dña. Elena Seco y Dña. María Fernández-Llamazares mantuvieron reuniones desde el día 24 hasta el día 27 con personal de la DGMM para auditar la documentación de la subvención al embarque de alumnos en prácticas.

25



Dña. Araiz Basurko asistió, junto con representantes de varias empresas asociadas, a una Jornada en el Centro de Formación Marítima de Bamio, organizada por el ISM.

26

D. Álvaro Pedreira participó en la primera reunión del subgrupo para la modalidad *Truck to Ship* del modelo de Pliego de condiciones particulares para el suministro de GNL.

Del 15 al 17 de diciembre de 2025

AUDITOR INTERNO ISM-ISPS-MLC 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. DNV GL ofrece este curso para preparar auditores internos para navieras de los códigos ISM-ISPS-MLC. Este curso *online* requiere un amplio conocimiento de los códigos tratados. Tiene una duración de dos días, se imparte en inglés y tiene un precio de 1.000 € + IVA. Más información en la [página del curso](#).

5 de enero de 2026 al 4 de enero de 2027

USO DE COMBUSTIBLES SINTÉTICOS EN EL SECTOR MARÍTIMO: ESTADO ACTUAL

Curso *online* dirigido a titulados de Ingeniería Naval y Oceánica (o titulados que estén habilitados para el ejercicio de la profesión regulada de Ingeniero Naval y Oceánico), que estén considerando realizar su carrera profesional en la Administración Pública para ingresar en el Cuerpo de Ingenieros Navales. Incluye la documentación, orientación y apoyo para las pruebas de acceso. Tiene un precio de 1.400 € con descuentos especiales para colegiados en instituciones con acuerdos de colaboración. Mas información e inscripciones <https://www.ingenierojorgejuan.com/es/c/83/preparacion-para-las-oposiciones-al-cuerpo-de-ingenieros-navales-del-estado>.

Del 16 de enero al 20 de marzo de 2026

CURSO DE PROPULSIÓN MARINA

La Fundación Ingeniero Jorge Juan ofrece este curso online sobre propulsión marina que tiene como objetivo adquirir conocimiento teórico-práctico de los sistemas de propulsión de los buques, pasando por los conceptos básicos de la funcionalidad de los mismos, de sus disposiciones y componentes y de sus aplicaciones en cada caso. El curso tiene una duración de 60 horas y un precio de 680€ con descuentos especiales para colegiados en instituciones con acuerdos de colaboración. Más información e inscripciones <https://www.ingenierojorgejuan.com/es/c/84/propulsion-marina>.

Convocatoria abierta

SHIPPING DE GNL -11ª EDICIÓN

El Instituto Marítimo Español (IME) ofrece este curso online dirigido a profesionales, empresas y organizaciones que quieran una especialización en el transporte marítimo de gas natural licuado. Este curso tiene una duración de 20 horas lectivas y su precio es de 425 € + IVA con descuentos especiales para grupos y antiguos alumnos. Los alumnos que hayan finalizado satisfactoriamente el curso recibirán un diploma, expedido por el Instituto Marítimo Español, acreditando la realización del mismo. Más información, programa e inscripciones en <https://www.ime.es/curso-ime/shipping-gnl/>

Convocatoria abierta

AUDITOR INTERNO ISM PARA NAVIERAS

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