

La flota mercante de transporte bajo pabellón español, por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas

A 1 de enero de 2026, la flota mercante de transporte que navega bajo pabellón español se sitúa por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas y alcanza un mínimo histórico en número de buques. En total, suma 84 unidades, 1,7 millones de GT y 1,1 millones de tpm. Estos datos suponen siete buques menos que un año antes, con una caída del 16% en arqueos y de un 20% en toneladas de peso muerto. En los últimos cinco años, el pabellón español acumula ya 26 unidades perdidas, una reducción del 26% del tonelaje de registro y del 34% de la capacidad de transporte. (Ver pág. 4, para más detalle).

Estos datos confirman una tendencia de la que ANAVE viene advirtiendo desde hace más de una década: el pabellón español no es competitivo.

La Estrategia Marítima de España 2025-2050 ya advertía esta tendencia y el riesgo asociado a la pérdida de peso del pabellón nacional. Los datos a cierre de 2025 refuerzan la necesidad de que esa hoja de ruta se traduzca en medidas efectivas y evaluables para recuperar competitividad.

Como recoge la Estrategia, la flota mercante constituye un activo estratégico para cualquier país. Contribuye a la seguridad de suministro, a la capacidad logística en situaciones de crisis, a la resiliencia del comercio exterior, al empleo y a la formación marítima, y al mantenimiento de un ecosistema industrial y de servicios asociado al transporte marítimo. La experiencia reciente demuestra que la disponibilidad de capacidad marítima y la robustez de las cadenas logísticas no pueden darse por supuestas. Por ello, otros países están reforzando la atraktividad y la estabilidad de sus registros, dentro de las reglas europeas e internacionales.

En un contexto de transición energética, renovación de flota y creciente complejidad normativa, los armadores necesitan marcos estables, previsibles y comparables con los de los principales registros europeos. La competitividad de un pabellón no depende solo del nivel de exigencia, que debe

ser alto, sino de que los costes y cargas administrativas sean proporcionados, los procedimientos sean ágiles y exista seguridad jurídica en la aplicación.

Revertir la dinámica exige un marco que permita al pabellón español competir en condiciones comparables con los registros del entorno europeo, reduciendo desventajas de coste y cargas administrativas, y aportando estabilidad a las decisiones de inversión. Ello incluye revisar aquellos elementos que hoy introducen fricciones innecesarias, reforzar la eficiencia administrativa y asegurar que la normativa se aplica de forma homogénea.

Para competir en condiciones comparables con los registros del entorno europeo, se deben reducir desventajas de coste y cargas administrativas, y aportando estabilidad a las decisiones de inversión

El Registro Especial de Canarias (REC) fue una herramienta útil para atraer y retener tonelaje, pero hoy necesita una actualización para responder al entorno competitivo actual. Los datos de los últimos años, y muy especialmente los de 2025, son una llamada a corregir el rumbo con determinación y con medidas efectivas que permitan recuperar masa crítica, asegurar la continuidad del ecosistema marítimo nacional y reforzar el papel estratégico de la flota mercante en la economía y la seguridad del país.