



La revisión de la Directiva ETS: una oportunidad para corregir lagunas

EDITORIAL

Una revisión necesaria del marco europeo para la descarbonización del transporte marítimo / **3**

NAVIERAS

Suardiaz refuerza su apuesta por la eólica con servicios *offshore* y de logística industrial / **4**

INSTITUCIONES

Las principales organizaciones marítimas respaldan a la OMI como regulador global / **10**

PIRATERÍA

IMB registra las cifras de piratería más bajas en un primer trimestre desde 1991 / **14**



Boletín informativo ANAVE n.º 690 mayo 2026.

- 03

EDITORIAL
 Una revisión necesaria del marco europeo para la descarbonización del transporte marítimo.
- 05

NAVIERAS
 Baleària inicia en Gijón las pruebas de mar de su nuevo *fast ferry Mercedes Pinto*.
- 08

TRÁFICOS
 El cierre de Ormuz aumenta los retrasos y el precio de las subastas en el canal de Panamá.
- 10

INSTITUCIONES
 Nuevas directrices para reforzar el registro de buques y frenar pabellones fraudulentos.
- 12

PASAJE
 La UE completa la implantación del sistema de entradas y salidas para viajeros extracomunitarios.
- 15

INSTITUCIONES
 Resurge la piratería en aguas somalíes con dos buques secuestrados en menos de una semana.
- 16

DESCARBONIZACIÓN
 El gobierno francés lanza una primera convocatoria de ayudas con cargo al EU ETS .

- 21

TRIBUNA PROFESIONAL
 La revisión de la Directiva ETS: una oportunidad para corregir lagunas.
- 26

ANAVE
- 27

AGENDA
- CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO**
AIS spoofing y flota fantasma: el problema ya no es solo sancionador.

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, Marina Ronda.

Edita: ANAVE.

Depósito legal: M-31023-2010.

Una revisión necesaria del marco europeo para la descarbonización del transporte marítimo

El transporte marítimo ha demostrado sobradamente su capacidad de adaptación. Es uno de los sectores más regulados a escala internacional y, durante décadas, ha respondido a nuevas exigencias ambientales, técnicas y operativas con inversión, innovación y formación.

La transición energética plantea, sin embargo, retos de naturaleza distinta. No se trata solo de incorporar mejoras tecnológicas, sino de transformar la base energética de una actividad que mueve alrededor del 90% del comercio mundial, opera en mercados globales, utiliza activos con vidas útiles de varias décadas y depende de combustibles, infraestructuras y cadenas de suministro que todavía deben desarrollarse a la escala necesaria. El informe sobre consumo de combustible presentado al Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 84) a finales de abril muestra que más del 99% del combustible consumido por la flota mercante mundial sigue siendo fósil.

Esta realidad debe servir para diseñar mejor las herramientas que permitan alcanzar los objetivos climáticos. La regulación es necesaria, pero su eficacia dependerá de que sea coherente con la realidad operativa del sector y genere condiciones adecuadas para movilizar inversiones en buques, combustibles, infraestructuras y tecnologías.

Esta coherencia regulatoria exige, ante todo, un marco global. Los buques no operan dentro de una sola jurisdicción, sino entre continentes, mercados y cadenas logísticas internacionales. Un sistema acordado en la OMI permitiría aplicar reglas homogéneas, evitar distorsiones competitivas y orientar la transición con una señal regulatoria común. Mientras ese marco global se concreta, la revisión europea puede y debería mejorar la coherencia de las normas ya en vigor.

La experiencia de los primeros años de aplicación del ETS marítimo permite identificar mejoras necesarias para proteger el transporte marítimo de corta distancia y evitar el trasvase de mercancías a la carretera; corregir los incentivos al desvío de rutas hacia puertos extracomunitarios; alinear ETS y FueIEU para reducir complejidad administrativa y mejorar la seguridad

jurídica; simplificar las obligaciones de reporte y verificación; o reconocer adecuadamente la situación de Ceuta y Melilla, al mismo tiempo que se preservan las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas mientras no existan alternativas viables. También es esencial que los ingresos generados por el ETS reviertan de forma efectiva en el sector: renovación de flota, combustibles alternativos, infraestructuras portuarias, formación y proyectos piloto requieren apoyo financiero estable. Una recaudación que no vuelve al sector se convierte en un impuesto más, con escaso efecto transformador.

Los puertos tienen en este proceso un papel estratégico. Están llamados a convertirse en plataformas energéticas capaces de facilitar el suministro de nuevos combustibles y el desarrollo de corredores verdes. Pero esa función solo será viable si se coordina con las decisiones de inversión de los armadores, con la disponibilidad real de combustibles sostenibles marinos y con un marco regulatorio estable. El puerto no puede liderar la transición sin el buque, del mismo modo que el armador no puede invertir con confianza si no sabe dónde, a qué precio y bajo qué reglas podrá operar durante los próximos veinte o treinta años.

España parte de una posición relevante. Su situación geográfica, su red portuaria y su potencial en energías renovables ofrecen una base sólida para desempeñar un papel destacado en esta transición. Pero esa oportunidad exige una política marítima integral que refuerce también la base empresarial, la flota controlada, la seguridad jurídica y la capacidad de inversión de los armadores españoles.

Corregir las lagunas del ETS no significa cuestionar los objetivos climáticos, sino reforzarlos. Una regulación más coherente, proporcionada y alineada con la realidad del sector no reduce la ambición de la transición: la hace posible. La sección **Tribuna Profesional** de este número la dedicamos a identificar aspectos concretos que entendemos que deberían corregirse.

NAVIERAS / NUEVOS SERVICIOS

Suardiaz refuerza su apuesta por la eólica con servicios *offshore* y de logística industrial

Prevé ampliar su actividad en el segmento de buques tanque con la incorporación de nuevos quimiqueros y un proyecto de suministro de GNL como combustible

Suardiaz Group presentó a finales de abril las líneas de actividad con las que busca ampliar su presencia en el mercado de la eólica marina, a través de su división de servicios marítimos *offshore*, Suardiaz Energy; además del transporte de graneles líquidos con su división de buques tanque.

Lo hizo en el marco de WindEurope 2026, la feria la energía eólica que tuvo lugar del 22 al 24 de abril en Madrid, con un encuentro de *networking* en el stand de la Asociación Empresarial Eólica (AEE), bajo el título *Connecting offshore wind to the world*. En ese contexto, el grupo detalló la estructura actual de su negocio vinculado a la eólica marina y los proyectos en los que trabaja para los próximos años.

Suardiaz Energy opera actualmente en dos líneas principales. La primera, *Offshore*, está centrada en la operación de buques especializados para servicios en parques eólicos marinos y tendido de cables. El grupo cuenta con un buque *SubSea* que opera actualmente en el mar del Norte, y trabaja en nuevos proyectos para la posible ampliación de su flota de buques *SubSea*, CSOV, etc

La segunda línea, *Tankers*, comprende la operación de petroleros, quimiqueros y gabarras de suministro de combustible. En este ámbito, Suardiaz mantiene unidades operativas en Barcelona y Ceuta y desarrolla nuevos proyectos para ampliar su capacidad. Entre ellos figura la incorporación de un quimiquero de tipo IMO II en 2026, otro buque actualmente en



Maqueta de una de las incorporaciones más recientes a la flota del Grupo Suardiaz en su división de energía, el buque *offshore RS Aleganza* / SUARDIAZ.

construcción con entrega prevista en 2027 y un proyecto para un buque de suministro de GNL como combustible marino.

Además de Suardiaz Energy, el grupo vincula su actividad en eólica marina a otras divisiones. Suardiaz Logistics participa en proyectos logísticos de gran escala para la industria eólica terrestre y marina, con funciones relacionadas con la planificación, coordinación y optimización de operaciones. Por su parte, Montube, división industrial del grupo, presta soluciones industriales llave en mano en fabricación y montaje para proyectos asociados al sector *offshore*.

Con estas líneas de trabajo, Suardiaz busca ampliar su papel en la cadena de valor de la eólica marina, tanto en la fase

logística e industrial como en la operación de buques especializados. La compañía sitúa el norte de Europa, y en particular el mar del Norte, como una de las zonas de referencia para el desarrollo de esta actividad.

Por otra parte Suardiaz Group también ha anunciado su participación por segundo año consecutivo en Breakbulk Europe 2026, que se celebrará del 16 al 18 de junio en Róterdam (Países Bajos). Suardiaz presentará las actividades de las distintas divisiones del grupo dedicadas a la logística de proyectos y al transporte de cargas especiales, con especial atención a operaciones que requieren planificación específica por dimensiones, peso, complejidad operativa o alcance internacional. También estarán representadas

sus otras áreas de negocio de transporte marítimo y logística en general.

Arturo Fernández, director comercial de Suardiaz Group, señaló que «la alta participación y el interés generado en la edición anterior confirman la importancia de este evento para nosotros como punto de encuentro con el sector y para el desarrollo de nuevos negocios».

El grupo cuenta con más de 1.000 empleados y más de 30 oficinas en España, Francia, Reino Unido, Marruecos, México, Perú y República Dominicana, además de una red internacional de agentes. Esa estructura le permite cubrir operaciones en distintos mercados y coordinar servicios para cargas sobredimensionadas y envíos internacionales de diferentes tipos de mercancía.

Baleària inicia en Gijón las pruebas de mar del *fast ferry Mercedes Pinto*

Astilleros Armon entregará en mayo el nuevo buque que la naviera tiene previsto destinar a Canarias

Baleària ha iniciado en Gijón las pruebas de mar del *fast ferry Mercedes Pinto*, su tercer catamarán con motores duales a gas natural construido por Astilleros Armon. El astillero entregará el buque durante el mes de mayo. Está previsto que este nuevo *fast ferry* opere en las rutas de Canarias cuando se complete la adquisición de los activos de Armas Trasmediterránea en el archipiélago.

Las pruebas de mar servirán para comprobar la maniobrabilidad, velocidad, estabilidad y comportamiento de los motores, así como el rendimiento de los sistemas energéticos y de navegación. Los ensayos se llevarán a cabo tanto con gas natural como con diésel, y permitirán verificar también el funcionamiento de los sistemas auxiliares, de seguridad y de propulsión antes de la entrada en servicio del buque.

El *Mercedes Pinto* tendrá capacidad para 1.200 pasajeros y 425 vehículos. Según la



naviera, mantendrá la configuración general de otros dos catamaranes de alta velocidad de la compañía, el *Eleanor Roosevelt* y el *Margarita Salas*. El buque contará con dos cubiertas de salones para butacas, varias cafeterías interiores y en terraza, zona

infantil y acomodaciones para mascotas.

La incorporación del *Mercedes Pinto* se enmarca en la estrategia de Baleària para ampliar el uso de combustibles alternativos y mejorar la eficiencia energética de su flota. La naviera mantiene el objetivo

de alcanzar cero emisiones netas en 2050 y ha basado parte de su renovación de flota en buques con motores duales a gas natural. También ha incorporado biogás en varias rutas y desarrolla proyectos vinculados a la propulsión eléctrica y a corredores verdes.

Baleària prevé invertir 45 M€ en los buques de Armas tras el visto bueno de la CNMC a la compra de activos en Canarias y el Estrecho

Baleària prevé invertir 45 millones de euros en la mejora técnica y prestacional de los buques de Armas Trasmediterránea, tras recibir la autorización de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), para la adquisición de los activos de la naviera canaria en las rutas del estrecho de Gibraltar y en Canarias. Dicha autorización despeja el marco regulatorio para la expansión de Baleària, con el foco puesto principalmente en reforzar la conectividad de las islas, tanto entre

sí como con la Península. En su análisis, la CNMC había advertido que Baleària podría quedarse como único prestador del servicio que conecta Canarias con la Península, generando un problema de competencia. Para superar este obstáculo, la naviera ha presentado una serie de compromisos ante el regulador entre los que destacan el mantenimiento de la capacidad y las frecuencias actuales que excedan lo previsto en las obligaciones de servicio público en la ruta entre la Península

y Canarias. Asimismo, deberá mejorar la flota; reactivar la ruta entre Morro Jable y Las Palmas para reforzar la competencia interinsular y someter a seguimiento sus niveles de precios. Esos compromisos tendrán una duración de tres años y quedarán bajo supervisión de la CNMC.

Esta autorización no es definitiva y la CNMC deberá remitir el expediente al Ministerio de Economía, Comercio y Empresa, que podrá elevarlo al Consejo de Ministros para su ratificación.

Por su parte, respecto a la operación sobre los activos de Armas en el Estrecho, «la CNMC concluye que no existen riesgos para la competencia y autoriza la operación sin compromisos»; mientras que la operación en Alborán sigue bajo análisis.

Según Baleària, todos los compromisos asumidos ante la CNMC no representan un esfuerzo adicional para la naviera, sino que están «plenamente alineados con su estrategia comercial de situar al cliente tanto de pasaje como de carga en el centro de sus operaciones».

El movimiento de mercancías en los puertos españoles cae un 1,3% durante el primer trimestre de 2026

El tráfico de mercancías de los puertos españoles alcanzó 129,5 millones de toneladas en el primer trimestre de 2026, lo que supone un descenso del 1,3% respecto al mismo periodo del año anterior. El tráfico portuario total se situó en 133,2 millones de toneladas, también un 1,3% por debajo de marzo de 2025.

La evolución por tipos de mercancía muestra un comportamiento desigual. Los graneles líquidos crecieron un

3,2%, hasta 44,5 millones de toneladas, mientras que los graneles sólidos descendieron un 8,8%, hasta 18,5 millones de toneladas. La mercancía general retrocedió un 2,0%, hasta 66,5 millones de toneladas. Dentro de esta última, la carga convencional cayó un 3,0% y la mercancía en contenedores un 1,5%.

Por puertos, Bahía de Algeciras se mantuvo como el primer puerto español, con 21,8 millones de toneladas, pese a

registrar una caída del 7,4%. Le siguieron Valencia, con 18,7 millones de toneladas y un descenso del 3,2%, y Barcelona que, por el contrario, creció un 4,5%, hasta 16,9 millones. Entre los mayores aumentos destacan Málaga (+27,5%), Ferrol-San Cibrao (+24,0%) y Almería (+15,6%), mientras que Gijón (-24,6%), Avilés (-18,8%) y A Coruña (-14,6%) registraron los retrocesos más acusados.

En comercio exterior, el tráfico de importación y

exportación sumó 67,5 millones de toneladas, un 3,1% menos que en el mismo periodo de 2025. Las exportaciones descendieron un 4,3% mientras que las importaciones crecieron ligeramente (+1,9%).

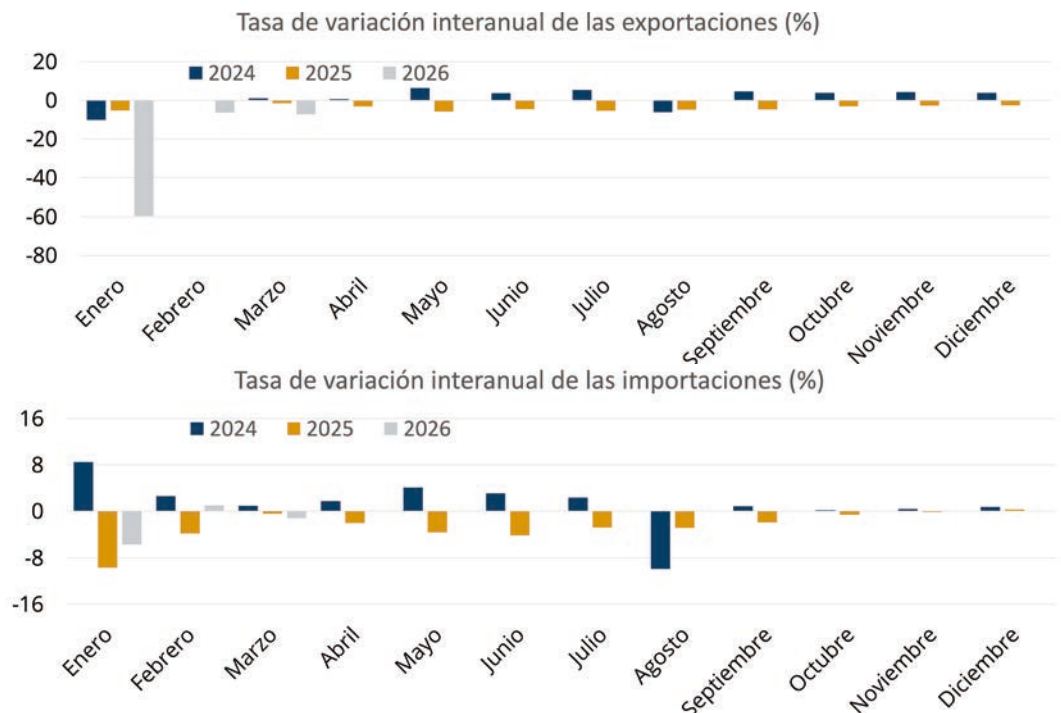
En contraste, el tráfico de pasajeros aumentó un 4,1%, hasta 7,2 millones, impulsado por el crecimiento del 15,7% de los cruceristas, mientras que el número de pasajeros de línea regular descendió un 1,9%.

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2024	2025	2026	2025-2026	2024-2026
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	45.135.460	43.104.418	44.504.443	-1,4%	-1,4%
		Sólidos	20.311.267	20.317.217	18.536.737	-8,8%	-8,7%
	Mercancía general	Convencional	20.591.511	21.759.961	21.103.090	-3,0%	2,5%
		En contenedores	46.544.166	46.037.966	45.364.823	-1,5%	-2,5%
		Total	67.135.677	67.797.927	66.467.913	-2,0%	-1,0%
Total	132.582.404	131.219.562	129.509.093	-1,3%	-2,3%		
Otras mercancías	Total	3.705.638	3.768.608	3.728.953	-1,1%	0,6%	
TRÁFICO PORTUARIO			136.288.042	134.988.170	133.238.046	-1,3%	-2,2%

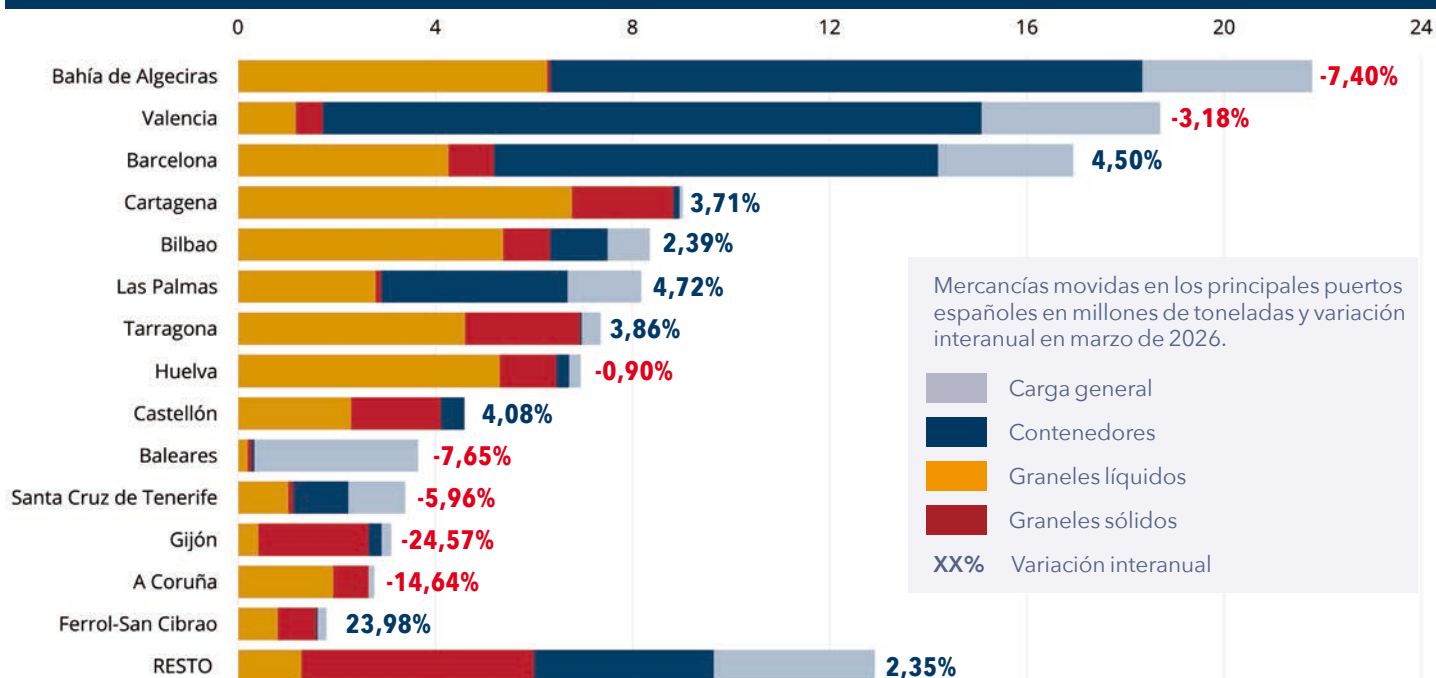
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN MARZO Y VARIACIÓN INTERANUAL



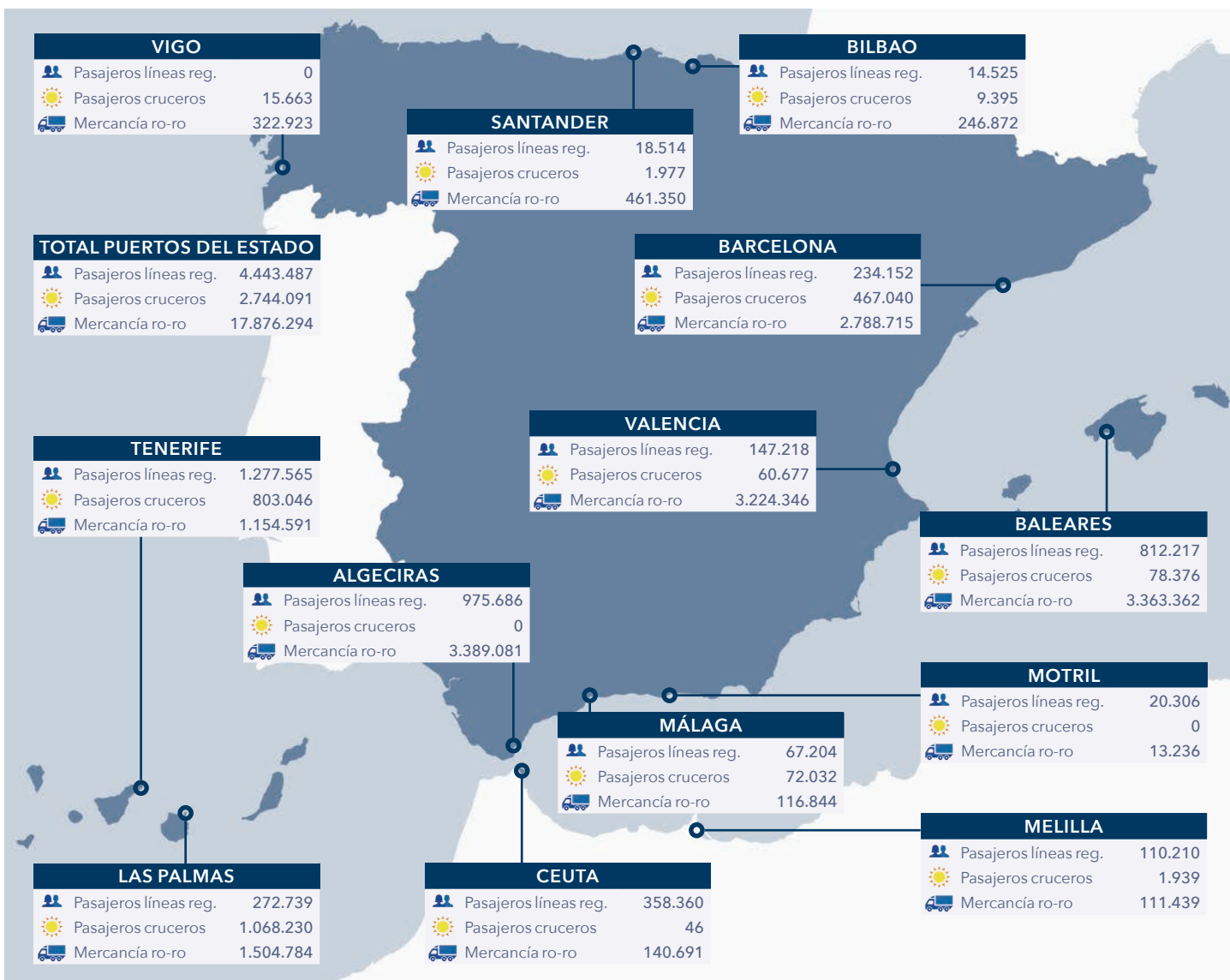
Gr. sólidos Gr. líquidos Carga general



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN MARZO



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



TRÁFICOS / CANAL DE PANAMÁ

El cierre de Ormuz aumenta los retrasos y el precio de las subastas en el canal de Panamá

El ajuste repentino de las rutas ha provocado que más buques lleguen al canal sin reserva previa

El cierre efectivo del estrecho de Ormuz desde finales de febrero a causa del conflicto entre EE.UU. e Irán está teniendo efectos no deseados en todo el mundo. Según Lloyd's List, la reorganización urgente de los flujos de transporte de materias primas energéticas está provocando un aumento de la congestión en el canal de Panamá, con los consiguientes retrasos e incrementos de los precios en las subastas para las travesías del canal sin reserva previa.

La necesidad de los compradores asiáticos de sustituir los suministros procedentes del Pérsico ha provocado que tráficos que no utilizan Panamá habitualmente hayan comenzado a desviarse por esta ruta. Es el caso de cargamentos de crudo desde la cuenca atlántica hacia Asia a través de las esclusas

panamax, así como de productos refinados transportados en petroleros de productos de tamaño medio.

El cambio también está impulsando la demanda de exportaciones de propano y butano desde el golfo de México hacia Asia en gaseros de gran porte (*Very Large Gas Carriers, VLGC*), que cruzan el Canal por las esclusas *neopanamax*. La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) indicó a Lloyd's List que «*el rendimiento operativo ha sido particularmente sólido en los últimos meses*», con una media diaria de 37 tránsitos en marzo y jornadas puntuales por encima de los 40.

Ross Griffith, responsable de fletes para América en Argus, señaló que las cargas de crudo, GLP, GNL, productos refinados y productos químicos desde el golfo de México transportados vía Panamá

El transporte de productos petroquímicos a través del canal de Panamá alcanzó en marzo 2,95 Mbd, igualando su máximo histórico

alcanzaron en marzo los 2,95 millones de barriles diarios (Mbd), igualando su máximo histórico. El último precedente de volúmenes similares en el canal se registró en junio de 2021, durante la reposición asiática de GNL tras los confinamientos por la pandemia.

El ajuste repentino de las rutas ha provocado que más buques lleguen al canal sin reserva previa, lo que ha

elevado tanto los tiempos de espera como el coste de los cupos subastados. El pasado 22 de abril, los buques sin reserva transitando el canal del Atlántico al Pacífico, estaban esperando una media de 5,5 días, frente a los 1,4 días del 26 de marzo. El máximo reciente fue de 6,1 días el 19 de abril, con picos individuales de espera de hasta 13,4 días.

En sentido norte, del Pacífico al Atlántico, la espera media para buques sin reserva alcanzó 6,3 días, frente a apenas 0,2 días el 26 de marzo. El máximo individual reciente fue de 14,3 días. En total, la cola sumaba 128 buques: 108 con reserva y 20 sin ella. De ellos, 106 esperaban para cruzar las esclusas *panamax* y 22 las *neopanamax*.

La situación aún está lejos de los niveles registrados en

(PASA A PÁGINA 9)



Un buque de GLP es remolcado por una de las esclusas *neopanamax* de Agua Clara del canal de Panamá / AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ.

(VIENE DE PÁGINA 8)

2023 por las limitaciones de tránsito a causa de la sequía. Entonces la cola alcanzó 163 buques el 9 de agosto y los tiempos máximos de espera fueron al menos el doble de los actuales. Sin embargo, el encarecimiento del precio de las subastas muestra la tensión del mercado. En las esclusas *panamax*, el precio medio de una plaza subastada alcanzó 837.500 dólares en el periodo entre el 14 y el 20 de mayo, el nivel más alto desde que Argus comenzó a recopilar esos datos en enero de 2024. La subasta individual más elevada del mes fue de 1,7 millones de dólares.

En las esclusas *neopanax*, el precio medio llegó a 1,7 millones de dólares a mediados de abril, ligeramente por encima del anterior máximo registrado en mayo de 2024 durante la sequía. La puja individual más alta de abril mes alcanzó 4,0 millones de dólares, igualando el máximo conocido pagado por un gasero GLP en noviembre de 2023. Posteriormente, el precio medio *neopanax* cayó a 331.250 dólares, por debajo de la media *panamax*, en un contexto de elevada volatilidad.

La Autoridad del Canal subrayó que esos valores responden a dinámicas temporales de mercado y no a una tarifa fijada por el canal. Entre octubre y febrero, el precio medio de las subastas se mantuvo en torno a 130.000 dólares; en marzo y abril subió a 385.000 dólares.

La congestión también está sosteniendo los fletes *spot* de los VLGC en la ruta entre el golfo de México y Japón. El índice del Baltic Exchange para este tráfico alcanzó 131.779 dólares diarios, su nivel más alto desde enero de 2024. Según Vortexa, un 40% de los cargamentos de GLP desde hacia Asia ya transitan por el cabo de Buena Esperanza. Esa ruta puede añadir más de 20 días de navegación media, pero evita la incertidumbre operativa y económica del canal.

Un petrolero navega por el estrecho de Gibraltar / IBAIZABAL.



TRÁFICOS / PETRÓLEO

El transporte mundial de crudo por vía marítima ha descendido un 16% desde el inicio de la guerra de Irán

Antes del comienzo de la guerra contra Irán, a finales de febrero de este año, la producción mundial de petróleo estimada por la Administración de Información Energética de los EE.UU. para 2026 sería de 79,9 millones de barriles diarios (Mbd). Sin embargo, a causa fundamentalmente del cierre efectivo del estrecho de Ormuz, la producción se ha reducido en aproximadamente 7,6 Mbd equivalente a un 9,5% de la prevista anteriormente, según BIMCO.

En total, el transporte de crudo por vía marítima desde el golfo Pérsico a través de Ormuz ha caído en 12,7 Mbd durante las últimas seis semanas respecto a las primeras nueve semanas de 2026 (-16,0%). Los Emiratos Árabes Unidos han conseguido incrementar la carga de crudo en los puertos del golfo de Omán, al este del estrecho de Ormuz en 0,7 Mbd, mientras que Arabia Saudí ha hecho lo mismo en el puerto de Yanbu, en el mar Rojo, consiguiendo cargar alrededor de 3,0 Mbd. Así pues, teniendo en cuenta las exportaciones de estos países desde los puertos situado

La producción a finales de febrero se ha reducido en un 9,5% respecto a la prevista anteriormente por la AIE estadounidense

fuera del golfo Pérsico, el transporte de crudo desde la región ha caído en 9,0 Mbd en comparación con principios de año.

El resto de los países productores solo han conseguido aumentar sus exportaciones de crudo en 1,4 Mbd desde que se iniciaron los ataques respecto a las primeras nueve semanas del año. Venezuela ha aumentado sus exportaciones por vía marítima en 0,4 Mbd, mientras que Rusia los ha aumentado en 0,8 desde el mar Negro. Entre los dos representan aproximadamente un 85% del aumento del transporte de crudo por vía marítima procedente de países fuera del golfo Pérsico. La India ha sido el principal destinatario de dicho aumento.

Durante el alto el fuego de dos semanas acordado entre EE.UU. e Irán, los tránsitos a través del estrecho de Ormuz no han repuntado de forma significativa. Además, la reanudación de los ataques del IRGC iraní a los buques mercantes que intenten cruzar el Estrecho sin autorización, unido a la decisión de EE.UU. de bloquear todo el tráfico hacia y desde los puertos iraníes, excepto los envíos humanitarios, podría provocar una nueva reducción de los tránsitos.

Según BIMCO, aunque se reabra completamente el estrecho de Ormuz, puede que pase mucho tiempo antes de que el transporte marítimo de crudo y otras fuentes de energía y materias primas a través de dicha vía vuelvan a los volúmenes anteriores a la guerra. Según informa el diario económico británico, Financial Times, la capacidad de producción de Arabia Saudí ha sufrido daños considerables, mientras que Catar ha perdido casi una quinta parte de su producción de GNL y se estima que actualmente hay unos 2,4 Mbd de capacidad de refino fuera de servicio.

INSTITUCIONES / NORMATIVA

Las principales organizaciones marítimas respaldan a la OMI como regulador global

Piden a los Estados miembros un acuerdo mundial para avanzar en la reducción de las emisiones

Las principales organizaciones internacionales del transporte marítimo han emitido un comunicado conjunto para apoyar el papel de la Organización Marítima Internacional (OMI) como regulador global del sector. En el mismo, instan además a los Estados miembros a acordar una vía de avance para desarrollar e implantar con éxito las futuras normas internacionales de la OMI sobre reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo.

La declaración, firmada por BIMCO, CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERFERRY,

INTERTANKO y WSC, se publicó antes de la 84ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 84), que se celebró en Londres del 27 de abril al 1 de mayo de 2026.

Tras el aplazamiento, en octubre de 2025, de la adopción de las nuevas normas de la OMI sobre emisiones de GEI, las organizaciones subrayan la «importancia de que los Estados miembros acuerden una vía de avance». El comunicado destaca que la OMI ha demostrado reiteradamente su capacidad para aprobar normas esenciales para la seguridad y protección del transporte marítimo



El secretario general de la OMI el panameño, Arsenio Domínguez / OMI.

internacional y para la protección del medio marino. Añade asimismo que el sector mantiene su compromiso con la Estrategia de la OMI de 2023 para la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques y recuerda que ya ha invertido y comprometido miles de millones de dólares en pruebas e implantación de combustibles alternativos y tecnologías innovadoras.

Las organizaciones firmantes defienden que las futuras medidas sean «prácticas y eficaces, de aplicación uniforme a escala mundial», y advierten frente a la «proliferación de

(PASAA PÁGINA 11)

NUEVAS DIRECTRICES PARA REFORZAR EL REGISTRO DE BUQUES Y FRENAR PABELLONES FRAUDULENTOS

El Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha aprobado unas nuevas directrices sobre el registro de buques con las que busca reforzar la transparencia, la verificación de datos y la diligencia debida en los Estados de abanderamiento. La decisión se adoptó durante la 113ª sesión del Comité, celebrada en Londres entre el 13 y el 17 de abril, y constituye, según la propia organización, el primer conjunto de orientaciones internacionales destinado específicamente a disuadir el fraude marítimo y el uso indebido de pabellones. En la actualidad no existe un marco

internacional vinculante que regule de forma específica el registro de los buques. Según la OMI, el nuevo texto servirá de referencia tanto para registros ya existentes como para los de nueva creación, con medidas prácticas para reforzar los controles previos a la inscripción, mejorar la exactitud de la información sobre la propiedad de los buques y aumentar la supervisión de los procedimientos de registro. El documento aprobado hace referencia a varios ámbitos. Entre ellos figuran la legislación, la gobernanza y el control sobre quién puede llevar a cabo el registro de un buque; los

procedimientos para garantizar seguros de calidad dentro de los registros; la diligencia debida sobre la propiedad y la identificación del buque; las comprobaciones sobre su identidad y elegibilidad; y, por último, las fuentes de información y los mecanismos de intercambio de datos. El objetivo es dotar a los registros de una base común de actuación para verificar con mayor rigor la documentación y reducir los márgenes para inscripciones irregulares o fraudulentas. La OMI ha advertido de un aumento de los casos de falsa bandera. El Comité Jurídico constató que, desde su anterior sesión de 2025, se

habían detectado 529 buques navegando de forma fraudulenta bajo el pabellón de un país. Además, cerca de 40 Estados miembros habrían sufrido el uso fraudulento de su bandera por parte de grupos criminales, sin su conocimiento ni consentimiento. Esos datos explican que la organización haya situado el refuerzo de los registros en el centro de su agenda jurídica, al considerar que la falta de controles homogéneos facilita este tipo de prácticas. En la clausura de la reunión, el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, calificó la adopción de estas directrices como, «un avance positivo

para garantizar una diligencia debida más sólida en los sistemas de registro de buques». Según la organización, su aplicación contribuirá no solo a reducir los casos de matriculación fraudulenta, sino también a reforzar la seguridad marítima, la protección del medio marino y el bienestar de los marinos. Aunque las directrices no crean por sí mismas obligaciones jurídicas vinculantes, sí fijan un estándar internacional de referencia que puede servir para reforzar el control por los Estados de pabellón y cerrar una de las vías utilizadas para encubrir operaciones irregulares en el transporte marítimo.

(VIENE DE PÁGINA 10)

regímenes regionales o nacionales de descarbonización». A su juicio, esa fragmentación podría traducirse en penalizaciones dobles o múltiples para los buques por unas mismas emisiones de GEI. Por ello, animan a los Estados miembros a considerar todas las opciones disponibles para alcanzar un acuerdo global.

La declaración añade que los trabajos ya en curso sobre evaluación del ciclo de vida de los combustibles y sobre sistemas de certificación deben proporcionar la base técnica y la claridad necesarias antes de adoptar nuevas medidas. También subraya que debe distinguirse entre los aspectos que conviene incorporar a reglamentos obligatorios y aquellos que pueden desarrollarse mediante directrices de la OMI. Asimismo, defiende que la toma de decisiones se base en datos y mantenga la neutralidad tecnológica y respecto al combustible, teniendo en cuenta la disponibilidad y la seguridad de las alternativas. En esa línea, reclama que las medidas preserven la viabilidad de combustibles de transición, como el GNL, el GLP y determinadas mezclas sostenibles de biocombustibles, así como de otros combustibles alternativos y tecnologías emergentes.

Por último, las organizaciones sostienen que la OMI debe aportar la certidumbre regulatoria global que necesita con urgencia el sector y enviar señales suficientes a los productores de energía para acelerar la producción y el suministro de nuevos combustibles. También subrayan la necesidad de que las futuras reglas puedan aplicarse de forma práctica, garanticen la reducción efectiva de las emisiones de GEI y preserven unas condiciones de competencia homogéneas. El comunicado concluye recordando que la descarbonización del transporte marítimo exige la participación de múltiples actores y no puede recaer únicamente sobre los armadores.

Los astilleros chinos firmaron el 70% de los contratos cerrados en el primer trimestre de 2026.



CONSTRUCCIÓN NAVAL / PETROLEROS

La cartera de pedidos mundial alcanza su máximo en 17 años por la contratación de petroleros

Durante el primer trimestre del año, los encargos han aumentado un 40%

Durante el primer trimestre de 2026, los encargos de buques de nueva construcción han aumentado un 40% respecto al mismo periodo del año pasado, hasta alcanzar 17,6 millones de toneladas de arqueo bruto compensado (*Compensated Gross Tonnage, CGT*). Según los datos de BIMCO, este incremento se debe a que los pedidos de buques petroleros se han triplicado en dicho periodo y a un repunte en la contratación de metaneros.

Los petroleros han supuesto un 32% del total de contratos, la cuota más alta desde el segundo trimestre de 2017. A pesar de este significativo aumento, los contratos de construcción de buques nuevos han disminuido un 17% respecto al último trimestres del 2026, por el descenso en el sector de los graneleros. Los contratos para graneleros de nueva construcción se dispararon durante el último trimestre de 2025, debido en gran medida al aumento de los pedidos de buques *capsize*.

En lo que va de la década de 2020, la contratación de nuevas construcciones ha sido un 47% superior a la media de la década de 2010, impulsada por unas condiciones de mercado más sólidas en los sectores de mayor porte, una flota global más amplia y una mayor necesidad de renovación de la flota. Esto ha contribuido a un aumento de los precios de las nuevas construcciones y a plazos de entrega más largos en los astilleros. En este sentido, se prevé que un 57% de los contratos firmados en lo que va de año se entreguen después de 2028.

Algunos sectores del transporte marítimo cuentan ahora con carteras de pedidos relativamente amplias. La relación entre la cartera y la flota se sitúa en el 22% en el caso de los petroleros de crudo, 19% en el de los petroleros de productos, 37% en el de los portacontenedores y 40% en el de los buques de GNL.

Los astilleros chinos siguieron siendo la opción dominante para los armadores, con una cuota del 70% de los

contratos cerrados en el primer trimestre de 2026. Los astilleros coreanos captaron un 20%, con un mayor volumen de pedidos de metaneros. Por el contrario, los contratos en los astilleros japoneses cayeron un 83% respecto al primer trimestre de 2025, con una cuota de apenas un 1% de los nuevos pedidos, la más baja desde al menos 1996, lo que refleja una capacidad limitada, largos plazos de entrega y una pérdida de competitividad del sector de la construcción naval japonés.

Según BIMCO, a medio plazo, estas carteras de pedidos sobredimensionadas podrían contribuir a una desaceleración de la contratación de nuevas construcciones en varios segmentos del mercado de transporte marítimo. Los largos plazos de entrega en los astilleros y los elevados precios, combinados con la gran incertidumbre respecto a las rutas por el mar Rojo y el estrecho de Ormuz y la disponibilidad o no de combustibles alternativos, podrían también afectar negativamente a la contratación.

TRÁFICOS / PASAJE

La UE completa la implantación del sistema de entradas y salidas para viajeros extracomunitarios

La Unión Europea dio por completado el 10 de abril el despliegue del sistema de entradas y salidas EES (*Entry/Exit System*). Este sistema registra digitalmente las entradas, salidas y denegaciones de entrada de los nacionales de terceros países que viajan para estancias de corta duración al espacio Schengen, y sustituye el sellado manual del pasaporte por un registro electrónico que incorpora datos del documento de viaje, información del cruce fronterizo y datos biométricos, en particular la imagen facial y las huellas dactilares. Según la Comisión Europea, el sistema está ya operando en los 29 países Schengen y, desde el inicio de su puesta en servicio progresiva en octubre

de 2025, ha registrado más de 52 millones de entradas y salidas y 27.000 denegaciones de entrada.

Desde el 10 de abril, los operadores aéreos, marítimos y de autocares internacionales están obligados a comprobar

electrónicamente antes del embarque la validez de los visados de corta duración. Estas verificaciones deben realizarse a través de la *Carrier Interface*, herramienta gestionada por eu-LISA y disponible mediante integración sistema a sistema, portal web y aplicación móvil. Según la Comisión, «el sistema permite disponer de datos más fiables sobre los cruces fronterizos, detectar de forma sistemática las estancias superiores a las autorizadas e identificar casos de fraude documental o de identidad».

La normativa permite durante un período de 90 días tras el 10 de abril, que los Estados miembros acuerden suspensiones parciales

(PASA A PÁGINA 13)



INSTITUCIONES / GUERRA COMERCIAL

La FMC «sigue de cerca» las represalias chinas contra buques de pabellón panameño

La Comisión Marítima Federal de EE.UU. (*Federal Maritime Commission, FMC*) ha declarado que está «siguiendo de cerca» las posibles represalias de China contra los buques de pabellón panameño y sus eventuales efectos sobre el transporte marítimo internacional.

Según diversas informaciones publicadas, las autoridades chinas estarían reteniendo buques panameños en sus puertos tras la decisión adoptada por Panamá a comienzos de este año de retirar a la empresa hongkonesa CK Hutchison la explotación de las terminales de Balboa y Cristóbal, situadas en los accesos del Canal.

Según declaraciones de la presidenta de la FMC, Laura DiBella, «China ha impuesto un aumento de las retenciones de buques de bandera panameña en puertos chinos bajo el pretexto de las inspecciones por el control

del Estado rector del puerto, superando ampliamente los niveles históricos». Añadió además que este endurecimiento de las inspecciones se habría producido en virtud de directrices informales y que «parece tener por objeto castigar a Panamá tras la transferencia de los activos portuarios de Hutchison».

DiBella, que fue nombrada presidenta del organismo por Donald Trump en enero de este año, afirmó que la FMC está «siguiendo de cerca» la situación y sus efectos sobre las condiciones del transporte marítimo mundial.

En enero, la Corte Suprema de Panamá dictaminó, tras una investigación, que la concesión otorgada a CK Hutchison para explotar las terminales de Balboa y Cristóbal, en las vertientes del Pacífico y del Atlántico del canal, era inconstitucional. Posteriormente, Panamá adjudicó acuerdos provisionales

de explotación por 18 meses a APM Terminals, del grupo Maersk, y a Terminal Investment Limited, filial de Mediterranean Shipping Company (MSC). Como consecuencia de esta decisión, Hutchison ha solicitado un arbitraje contra Panamá, en el que reclama más de 2.000 millones de dólares por daños y perjuicios.

La resolución judicial panameña se produjo un año después de que Trump declarase que EE.UU. recuperaría lo que, a su juicio, era el control del canal de manos de China.

Según DiBella, tras la sentencia judicial el Ministerio de Transporte chino mantuvo conversaciones con representantes de Maersk y MSC. Posteriormente, la naviera estatal china COSCO, cuarto mayor operador mundial de líneas regulares de portacontenedores, suspendió sus servicios a Balboa y desvió sus operaciones.

Para la presidenta de la FMC, las actuaciones de gobiernos extranjeros que detienen o retrasan buques vinculados al comercio estadounidense «son incompatibles con el mandato de la Comisión de proteger la fiabilidad y la integridad de la cadena de suministro global de EE.UU.». Añadió que, «dado que los buques de pabellón panameño transportan una parte significativa del comercio en contenedores de EE.UU., estas actuaciones podrían tener consecuencias comerciales y estratégicas significativas para el transporte marítimo estadounidense».

DiBella no precisó qué medidas podría adoptar EE.UU. para responder a esta situación. Panamá es el segundo registro de buques del mundo, con más de 8.500 buques que suman 225 millones de toneladas de arqueo bruto y suponen aproximadamente un 14% del tonelaje mundial.

(VIENE DE PÁGINA 12)

y temporales de la operativa del sistema en caso de tiempos de espera excesivos, por períodos cortos y limitadas al tiempo estrictamente necesario.

Para las navieras de pasaje y el resto de los transportistas afectados, la plena entrada en servicio del EES supone adaptar sus procedimientos de facturación y embarque, registrarse ante eu-LISA y formar al personal encargado de estas comprobaciones. Eu-LISA puso la *Carrier Interface* a disposición de los transportistas el 9 de enero de 2026, con carácter opcional hasta el 9 de abril, para facilitar las pruebas, la formación de los equipos y su integración progresiva antes de que su uso pasara a ser obligatorio.

La culminación del despliegue del EES pone fin a una tramitación prolongada. La Comisión Europea presentó su propuesta inicial en 2016 y el reglamento de base fue adoptado en 2017. Sin embargo, el modelo inicialmente previsto contemplaba una entrada en funcionamiento simultánea en todos los Estados participantes, pero en diciembre de 2024 la Comisión propuso permitir un arranque progresivo para reducir los riesgos operativos. Tras la aprobación de esta modificación por el Parlamento Europeo y el Consejo, el sistema entró en funcionamiento el 12 de octubre de 2025, con un despliegue gradual de 180 días durante el cual convivieron el registro electrónico y el sellado manual en los pasos fronterizos en los que el sistema aún no estaba activado.

Desde hace unos meses, ANAVE y sus empresas asociadas afectadas mantienen reuniones mensuales con Puertos del Estado para hacer seguimiento de la implantación del sistema en los puertos españoles, resolver dudas y consultas de las empresas y trasladar las principales preocupaciones del sector, favoreciendo además la cooperación y la interlocución con las distintas autoridades portuarias.

INSTITUCIONES / INFORMES

IACS publica su Informe Anual de 2025

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (*International Association of Classification Societies, IACS*) ha publicado su Informe Anual de 2025 en el que recoge las principales líneas de trabajo desarrolladas por la organización durante el último ejercicio en materia de seguridad marítima, descarbonización, digitalización y cooperación regulatoria internacional.

El documento subraya, entre otros aspectos, la contribución de la IACS a los objetivos de descarbonización del sector y a los trabajos de la OMI orientados a compatibilizar las ambiciones medioambientales con el mantenimiento de la seguridad. A través de su Panel de Descarbonización Segura, la asociación viene apoyando el desarrollo normativo y técnico aplicable a diversos combustibles alternativos, manteniendo una posición neutral respecto de las distintas opciones tecnológicas. En este ámbito, sus trabajos incluyen la elaboración de resoluciones sobre el uso seguro de dichos combustibles, destinadas a servir de apoyo tanto a la normativa de la OMI como a las reglas de clasificación de sus sociedades miembros.

El informe dedica también una atención destacada a la digitalización del transporte marítimo. Mediante el Panel de Transformación Digital Segura, la IACS ha centrado su actividad en ámbitos como la calidad de los datos, la ciberseguridad y el mantenimiento predictivo, entre otras prioridades. Asimismo, ha elaborado unos Requisitos Unificados sobre la ciberresiliencia de los buques de nueva construcción y Recomendaciones aplicables a los buques existentes, con el fin de establecer un nivel mínimo de controles de ciberseguridad como parte de los sistemas de gestión de la seguridad. La organización



ha contribuido además a la aplicación de tecnologías digitales en otros ámbitos de la clasificación de buques, como el uso de modelos tridimensionales para la revisión técnica de proyectos del casco, la evaluación de la resistencia estructural y la verificación de la integridad del buque.

El documento aborda igualmente la cooperación de la IACS con el conjunto del sector marítimo, incluidos organismos intergubernamentales, asociaciones industriales, entidades internacionales de normalización, Estados de abanderamiento y autoridades portuarias. Destaca, en particular, la colaboración mantenida con la OMI, con cuya Secretaría y Estados miembros la IACS trabaja estrechamente. Según el informe, en 2025 la asociación y sus miembros elaboraron 37 propuestas independientes para la OMI, además de 20 documentos copatrocinados.

Según Robert Ashdown, secretario general de la IACS, «durante el último año, el trabajo colectivo de los miembros de la IACS ha vuelto a demostrar cómo la clasificación puede contribuir de forma única a la seguridad marítima y a la protección del medio ambiente, al

tiempo que aprovecha las oportunidades y afronta los retos que plantean las tecnologías y los combustibles emergentes».

En 2025 se registraron asimismo avances en materia de seguridad de los inspectores, impulsados por la labor de la IACS, con nuevas recomendaciones sobre normas de seguridad en el trabajo y prácticas seguras en espacios confinados. Estas medidas se alinean con los principios de la norma ISO 45001, los instrumentos de la OMI y las mejores prácticas del sector.

El Informe Anual de IACS para 2025 incluye además una relación completa de los 78 Requisitos Unificados, Requisitos de Procedimiento, Interpretaciones Unificadas y Recomendaciones nuevos o revisados para su aplicación por los miembros de la IACS, así como de los textos retirados. Incorpora también el «Informe de Clasificación 2025», con datos sobre la flota mundial clasificada por las 12 sociedades miembros de la asociación.

Pueden descargar el Informe Anual de IACS 2025 en el siguiente enlace. También se pueden solicitar copias impresas a la Secretaría de la IACS en secretariat@iacs.org.uk.

PIRATERÍA / INFORME IMB

IMB registra las cifras de piratería más bajas en un primer trimestre desde 1991

El informe del primer trimestre de 2026 contabiliza 16 incidentes en todo el mundo, pero recuerda que sigue siendo esencial mantener la vigilancia

Durante el primer trimestre de 2026 se han registrado un total de 16 incidentes de piratería en todo el mundo, lo que supone una caída de un 60% frente a los registrados durante el mismo periodo del año 2025 y la cifra más baja desde 1991, según la edición más reciente del Informe sobre Piratería y Robos a Mano Armada del International Maritime Bureau (IMB).

Según dicho informe, de los 16 incidentes notificados, 14 fueron buques abordados, uno fue secuestrado y se intentó otro abordaje. Aunque el número total de incidentes se redujo significativamente, los riesgos para las

tripulaciones no han desaparecido y siguen siendo motivo de preocupación. Durante los tres primeros meses de 2026, dos tripulantes fueron tomados como rehenes y uno resultó herido. Además, se informó de la presencia de armas en varios casos, identificándose cuchillos en siete ataques y armas de fuego en otros dos.

Para el director del IMB Michael Howlett, «es muy positivo ver que los incidentes de piratería marítima y robos a mano armada notificados han descendido a sus niveles más bajos en un primer trimestre desde 1991. Esto pone de manifiesto los efectos positivos de la notificación oportuna y la

El informe destaca el fuerte descenso de los incidentes en aguas del estrecho de Singapur

cooperación sostenida, pero es esencial mantener una vigilancia constante para la seguridad de la gente de mar y de las rutas marítimas».

Por zonas, el informe destaca el fuerte descenso de los incidentes en el estrecho de Singapur, a pesar de seguir concentrando la mayor parte de los ataques notificados a nivel mundial, con

ocho registrados en el primer trimestre de 2026. La cifra supone una reducción sustancial respecto a los 31 registrados en el mismo periodo del año pasado. La mayoría se consideraron de baja gravedad y oportunistas, aunque se informó de la presencia de armas en seis casos. En dos incidentes distintos, un tripulante fue tomado como rehén y otro resultó herido. Se logró abordar con éxito todos los buques atacados, incluidos dos graneleros de más de 150.000 tpm.

En aguas de Filipinas se notificaron cuatro incidentes durante el primer trimestre de 2026, en los que un tripulante fue tomado como rehén. Dos tuvieron lugar en el fondeadero de Manila y dos en el de Bauan, en la bahía de Batangas. Esto supone un aumento en comparación con el mismo periodo de 2025, en el que no se notificó ningún incidente.

En Somalia continúa la actividad pirata, con dos ataques notificados en el primer trimestre de 2026: un intento de ataque y un secuestro consumado. Por su parte, en el golfo de Guinea solo se registró un robo de poca importancia en el fondeadero de Takoradi, en Ghana.

Aunque la reducción de incidentes es alentadora, el IMB subraya la importancia de mantener la vigilancia y la cooperación sostenida para proteger a la gente de mar y salvaguardar el comercio en estas aguas.

El Informe sobre Piratería y Robos a Mano Armada del International Maritime Bureau (IMB) para el primer trimestre de 2026 se puede solicitar en el siguiente enlace.



Un dhow liberado por efectivos de la operación EUNAVFOR Atalanta en aguas de Somalia / EUNAVFOR ATALANTA.

Resurge la piratería en aguas somalíes con dos buques secuestrados en menos de una semana

La piratería somalí vuelve a ser noticia tras cuatro ataques en menos de una semana, incluidos los secuestros de dos buques que han llevado a las autoridades a elevar el nivel de amenaza en la región y a advertir a los buques mercantes que navegan por la zona de que extremen las precauciones.

La Oficina de Operaciones Marítimas del Reino Unido (UKMTO) informó el 26 de abril de que un buque de carga general había sido tomado por «*personas no autorizadas*» a seis millas al noroeste de Garacad, en la costa de Somalia y desviado hacia sus aguas territoriales. Según varias agencias de seguridad, el buque, que transportaba cemento desde Suez (Egipto)

hacia Mombasa (Kenia), ha sido identificado como el *Sward*, de poco más de 5.000 GT, construido en 1998 y abanderado en San Cristóbal y Nieves. El buque contaba con 15 tripulantes a bordo, 13 sirios y dos indios.

El otro secuestro se produjo el 21 de abril, cuando seis hombres armados abordaron el petrolero de productos *Honour 25* a unas 30 millas de la costa. El buque, de 1.988 GT, construido en 2006 y abanderado en Palau, transportaba 18.500 barriles de petróleo y fue desviado 77 millas al sur. Navegaba entre los puertos somalíes de Berbera y Mogadiscio con 17 tripulantes a bordo: 10 paquistaníes, cuatro indonesios, un indio, un ciudadano de Sri Lanka y otro de Myanmar.

Tras los ataques, el JMIC ha elevado el nivel de alerta en las costas de Somalia de 'moderado' a 'sustancial'

Además, se registraron otros dos incidentes en la zona durante la semana pasada. El 23 de abril un pesquero con bandera somalí fue secuestrado cerca del cabo Hafún y se produjo un intento de abordaje armado a 83 millas de Eyl, unos 900 km al norte de Mogadiscio

El Centro Conjunto de Información Marítima (JMIC) ha

respondido elevando el nivel de amenaza en la costa y la cuenca somalíes, lo que indica que existe una «*gran posibilidad de que se produzca un ataque*».

Este resurgimiento se produce en un momento extremadamente difícil para la seguridad marítima regional. El estrecho de Ormuz permanece cerrado al tráfico marítimo en medio del conflicto entre EE. UU., Israel e Irán, con cerca de 1.000 buques y 20.000 tripulantes atrapados en el golfo Pérsico. La posibilidad de que los hutíes recuperen sus ataques contra los buques mercantes en el mar Rojo añade aún más presión.

La piratería somalí alcanzó su último pico en 2011, cuando se registraron más de 200 ataques en un solo año.

MADRID 17 & 18 JUNE 2026



Green gas Mobility summit



3 CONFERENCES



Renewable Gases: Production and Market



Alternative fuels bunkering - Iberian Peninsula



Renewable Gases for Decarbonizing Road Transport



greengasmobilitysummit.com





EU ETS / INVERSIÓN

El gobierno francés lanza una primera convocatoria de ayudas con cargo al EU ETS

Asociaciones del sector marítimo valoran positivamente la noticia pero reclaman multiplicar los fondos

El gobierno francés ha anunciado la puesta en marcha de la primera convocatoria para proyectos de descarbonización del sector marítimo financiados con los ingresos obtenidos del sistema europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS). La iniciativa, presentada el 2 de abril, ha sido valorada positivamente por el sector marítimo francés que, sin embargo, considera que la dotación es todavía muy inferior a las necesidades reales del sector y a la propia recaudación.

La convocatoria arranca con 70 millones de euros

(M€), acordados en la ley de presupuestos generales francesa para 2026, tal y como se establece en el Plan Estratégico de Descarbonización del Transporte Marítimo (PSDM). Según Armateurs de France, el GICAN (la asociación francesa de la construcción y actividades navales) y la Unión de Puertos de Francia, ese importe servirá para activar el dispositivo y respaldar proyectos de inversión ligados a la descarbonización del transporte marítimo. Algunas iniciativas de mayor coste podrían apoyarse además en el sistema de garantías para proyectos estratégicos gestionado por Bpifrance.

El sector subraya que se trata de un primer hito relevante, pero insuficiente, porque queda por debajo de los ingresos esperados del propio ETS, estimados en 132 M€ en 2025, y de las inversiones y costes extraordinarios que ya está soportando la cadena marítima.

Las organizaciones marítimas francesas recuerdan que la directiva europea prevé que

70 M€

Es la cantidad asignada a la primera convocatoria de ayudas. El sector quiere que se llegue a los 132 M€, que corresponde a la recaudación total estimada del EU ETS en Francia, tal y como prevé la directiva europea.

los Estados destinen el 100% de los ingresos del ETS a inversiones vinculadas con la transición energética. Por ello, las tres organizaciones piden que el proyecto de ley de presupuestos para 2027 incorpore la asignación íntegra de los ingresos del ETS marítimo, que sitúan en 270 millones de euros generados en 2026. «La descarbonización del sector exige visibilidad plurianual, criterios estables y un calendario previsible para poder acometer proyectos industriales de gran envergadura», declaran.

En España, el proceso de asignación de los fondos se

encuentra en una fase preliminar. El 15 de abril el Ministerio de Transportes cerraba el trámite de consulta pública previa sobre el proyecto de orden ministerial que debe aprobar las bases reguladoras de la fase I del Programa de Apoyo a la Descarbonización del Transporte Marítimo. En esta fase del procedimiento todavía no se incluye ningún texto concreto.

Desde ANAVE se recuerda que el mecanismo que se apruebe debe permitir financiar todo tipo de proyectos para la mejora de la eficiencia energética, independientemente de su tamaño; preservar la neutralidad tecnológica, evitando discriminaciones por tipo de combustible o solución técnica; no excluir los buques construidos fuera de Europa; y que los criterios de elegibilidad y valoración se basen principalmente en la reducción de emisiones. Y por supuesto, que no supongan una carga administrativa desproporcionada para las empresas que desvirtúe el mecanismo.



Marflet avanza en la instalación de cuatro velas de succión de bound4blue en el quimiquero *Santiago I*

La naviera española Marflet avanza en la instalación de cuatro velas de succión eSAIL, desarrolladas por bound4blue, a bordo de su quimiquero *Santiago I*. Según informó ANAVE en mayo de 2024, estas cuatro unidades, de 22 m de altura, convertirán a Marflet en el primer armador español en incorporar esta tecnología de propulsión eólica auxiliar.

El proyecto ha sido encargado a la oficina técnica valenciana Cotenaval, responsable del diseño de las bases estructurales en cubierta y de la instalación eléctrica del sistema. La integración de estas eSAIL requiere nuevas cimentaciones estructurales, sistemas eléctricos específicos, la



Interior de una de las velas de succión de los sistemas eSail de bound4blue / MARFLET.

integración del control en el puente y desarrollos de ingeniería adaptados a su operación a bordo.

Según bound4blue, el *Santiago I* podrá reducir entre un 10% y un 15% su consumo

anual de combustible y sus emisiones de CO₂, en función de la ruta y de la operativa del buque. La empresa señala asimismo que la rapidez de instalación y la reducción del tiempo de inactividad del buque frente

a otras soluciones alternativas fueron factores relevantes para el armador. El sistema eSAIL se basa en un perfil aerodinámico de gran espesor equipado con un sistema de succión destinado a aumentar la eficiencia propulsiva.

La información difundida por Marflet en su perfil de LinkedIn indica que los trabajos de instalación siguen en marcha y pone de relieve el avance del proceso de fabricación de las cuatro unidades que se instalarán a bordo del *Santiago I*. La naviera enmarca este proyecto en su estrategia de optimización del consumo de combustible, mejora de la eficiencia energética y refuerzo de la competitividad de su flota.

TECNOLOGÍA / PROYECTOS

MOL e Hitachi firman un acuerdo para convertir buques de segunda mano en centros de datos flotantes

La naviera japonesa Mitsui OSK Lines (MOL) y el grupo industrial y tecnológico Hitachi han firmado un memorando de entendimiento (MoU) para desarrollar y comercializar un centro de datos flotante (*Floating Data Center, FDC*) a partir de la reconversión de un buque de segunda mano. Según una nota conjunta, ambas empresas afirman que pondrán en marcha varios estudios de

viabilidad con el objetivo de iniciar las operaciones en 2027, centrándose en Japón, Malasia y los EE.UU.

El proyecto pretende satisfacer el aumento de la demanda de infraestructura digital impulsada por el rápido crecimiento de la inteligencia artificial generativa (IAG), utilizando cascos de buques existentes. De esta manera se evita la necesidad de adquirir

terrenos en zonas donde la infraestructura o el espacio son limitados. Por ejemplo, un *carrier* con una superficie de aproximadamente 54.000 m² proporcionaría un espacio comparable al de uno de los mayores centros de datos terrestres de Japón.

Se prevé además que la conversión de un buque existente dure aproximadamente un año, lo que, según afirman los socios, podría acortar los plazos de desarrollo hasta en tres años en comparación con las instalaciones terrestres convencionales.

Un centro de datos flotante ofrece varias ventajas operativas potenciales, entre las que destaca la posibilidad de utilizar agua para la refrigeración reduciendo así el consumo energético. Además, al tratarse de estructuras flotantes, pueden reubicarse en diferentes regiones en función de las

variaciones en la demanda del mercado.

MOL se encargará de planificar la conversión de los buques, la coordinación con las autoridades portuarias y definir los requisitos operativos marítimos, como el amarre y el mantenimiento. Hitachi e Hitachi Systems supervisarán el diseño técnico y la instalación del centro de datos, incluidas las redes y la seguridad.



Infografía que muestra los servidores a bordo de un buque usado como centro de datos flotante / MOL.



DESCARBONIZACIÓN / COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Empresas japonesas prueban con éxito un motor marino de dos tiempos de hidrógeno

Su objetivo es impulsar el uso de combustibles alternativos escalables en el transporte oceánico

Las empresas japonesas Japan Engine Corporation (J-ENG) y Kawasaki Heavy Industries están llevando a cabo un proyecto para desarrollar un motor marino de hidrógeno y su correspondiente sistema de combustible. La iniciativa cuenta con financiación del Fondo de Innovación Verde de la Organización para el Desarrollo de Nuevas Energías y Tecnologías Industriales (NEDO, por sus siglas en inglés) dependiente del Ministerio de Economía, Comercio e Industria de Japón.

El eje central del programa es el motor 6UEC35LSGH, el primero del mundo de dos

tiempos, baja velocidad y gran tamaño, desarrollado a escala real para su instalación en un buque comercial. En

las primeras pruebas, se ha logrado poner en marcha con éxito la co-combustión de hidrógeno en todos sus cilindros.

Según las empresas participantes, «el motor ha alcanzado hasta ahora una proporción de

(PASA A PÁGINA 19)



Fotomontaje con el buque de carga general en el que se instalará el nuevo motor alimentado por hidrógeno / J-ENG.

COMBUSTIBLES / ANÁLISIS

El porcentaje de muestras de VLSFO no reglamentario cae a su nivel más bajo desde 2020

El porcentaje de muestras de combustible de muy bajo contenido en azufre (*Very Low sulphur Fuel Oil, VLSFO*) que no cumple las especificaciones establecidas ha caído a su nivel más bajo en al menos cinco años, según el servicio de monitorización de combustible de Bureau Veritas, VeriFuel. Solo un 1,1% de las muestras de VLSFO

analizadas por dicho servicio durante el primer trimestre de este año se consideraron fuera de especificación, según ha publicado el portal especializado Ship & Bunker. Esta cifra es 0,7 puntos porcentuales inferior a la del mismo periodo de 2025 (1,8%) y 0,2 puntos porcentuales menor que la del cuarto trimestre del año pasado (1,3%). La tasa fue la más baja registrada desde 2020.

Sin embargo, aunque los problemas de calidad disminuyeron en el conjunto del trimestre, han ido aumentando a lo largo de los tres primeros meses del año, con un incremento de la tasa de VLSFO fuera de especificación del



lugar a que se mezclen componentes inusuales en el VL-SFO con el fin de ahorrar dinero.

La proporción global de combustible HSFO fuera de especificación fue del 1,3% en el primer trimestre, según VeriFuel, lo que supone un aumento con respecto al 0,7% del trimestre anterior, pero un descenso con respecto al 1,9% del mismo periodo del año anterior.

El aumento registrado en marzo podría ser un indicador temprano de que la situación en Oriente Medio está empezando a causar problemas de calidad en la cadena de suministro de combustible. El elevado precio actual del combustible para buques y la escasez de productos de destilación media podrían dar

lugar a que se mezclen componentes inusuales en el VL-SFO con el fin de ahorrar dinero.

El aumento registrado en marzo podría ser un indicador temprano de que la situación en Oriente Medio está empezando a causar problemas de calidad en la cadena de suministro de combustible. El elevado precio actual del combustible para buques y la escasez de productos de destilación media podrían dar

La proporción global de combustible MGO fuera de especificación en el primer trimestre fue del 2,8%, lo que supone un descenso con respecto al 3,4% del cuarto trimestre, pero un aumento con respecto al 2,2% del primer trimestre de 2025.



co-combustión con hidrógeno superior al 95 % a plena carga, lo que confirma tanto su potencial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero como un funcionamiento estable».

En este proyecto colaboran también Mitsui O.S.K. Lines (MOL), MOL Drybulk, Onomichi Dockyard y la sociedad de clasificación ClassNK. Su objetivo es impulsar el uso de combustibles alternativos escalables en el transporte marítimo oceánico a través del desarrollo, en Japón, de un motor de dos tiempos de baja velocidad apto para este tipo de buques.

A diferencia de la mayoría de los proyectos de buques propulsados por hidrógeno desarrollados hasta la fecha, que se han centrado en aplicaciones de corto alcance y baja potencia, esta iniciativa combina un motor de dos tiempos de alta eficiencia con un sistema de combustible de hidrógeno licuado, lo que permitiría operaciones de larga distancia y elevada potencia.

El proyecto supone un paso significativo hacia el uso del hidrógeno como combustible en buques mercantes de gran porte.

J-ENG basa este desarrollo en una amplia investigación sobre materiales compatibles con hidrógeno, combustión y durabilidad de los sistemas de inyección de combustible. Por su parte, Kawasaki está desarrollando el sistema de combustible de hidrógeno del buque, y ClassNK supervisa las evaluaciones de seguridad.

Una vez concluyan las pruebas de verificación, actualmente en curso, está previsto que el motor se entregue en enero de 2027 para su instalación en un buque multipropósito de 17.500 tpm construido por Onomichi Dockyard. A partir de 2028, ese buque participará en un programa de demostración de tres años bajo la dirección de MOL y MOL Drybulk, con el fin de respaldar una adopción más amplia de combustibles alternativos en el transporte marítimo comercial.



El rector de la PNU, Jae-Won Choi, y Claudene Sharp Patel, directora técnica global de LR / LLOYD'S REGISTER.

DESCARBONIZACIÓN / COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Lloyd's Register y la Universidad de Pusan colaboran en el desarrollo de estándares para el transporte de hidrógeno líquido

La sociedad de clasificación, Lloyd's Register (LR), y el Centro de Tecnología de Buques de Hidrógeno de la Universidad Nacional de Pusan (PNU) han suscrito un Memorando de Entendimiento (MOU) para establecer un marco de evaluación y certificación técnica destinado al transporte marítimo de hidrógeno líquido (LH₂). El acuerdo, firmado en Seúl (Corea del Sur) por el rector de la PNU, Jae-Won Choi, y el director general de LR, Nick Brown, busca estandarizar los protocolos de seguridad y rendimiento en un segmento que carece de una normativa internacional armonizada.

La iniciativa desarrolla los desafíos técnicos inherentes al manejo de LH₂ a temperaturas criogénicas (-253 °C). Hasta la fecha, la ausencia de normas consensuadas para la verificación de sistemas de contención y materiales ha supuesto una barrera crítica para la viabilidad comercial y la aprobación de proyectos de buques de transporte de LH₂.

La colaboración técnica se fundamenta en la integración

de las capacidades de investigación en ingeniería criogénica de la PNU con la experiencia en clasificación y gestión de riesgos de LR. El programa de trabajo conjunto se estructurará en torno a los siguientes ejes operativos:

- **Validación de sistemas de contención:** Evaluación del comportamiento térmico y la eficiencia del aislamiento en tanques de almacenamiento y sistemas de tuberías asociados.
- **Análisis de integridad estructural:** Verificación de la resistencia de los materiales y componentes bajo las cargas dinámicas propias de la operativa marina.
- **Evaluación de riesgos y seguridad:** Desarrollo de metodologías de ensayo adaptadas específicamente para mitigar la incertidumbre técnica en las fases de diseño y aprobación reglamentaria.

El objetivo de este marco es proporcionar un régimen de certificación estructurado que cubra desde el diseño conceptual hasta la fase de construcción. Según

Claudene Sharp Patel, directora técnica global de LR, «el establecimiento de una vía de certificación técnica sólida es esencial para reducir las barreras de entrada al mercado y proporcionar el nivel de garantía necesario para la inversión en infraestructuras de transporte de bajas emisiones».

Este marco de evaluación conjunta servirá de referencia técnica para el desarrollo de futuras normas de clasificación y contribuirá a la evolución de la normativa internacional en el ámbito de la descarbonización del sector marítimo.





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

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

**EDICIÓN
DICIEMBRE 2025
95 € + IVA
(Disponible desde
18/12/2025)**

La revisión de la Directiva ETS: una oportunidad para corregir lagunas

ANAVE

La revisión del régimen europeo de comercio de derechos de emisión aplicable al transporte marítimo (Directiva ETS) es una ocasión importante para corregir algunos problemas que ya se están observando en su aplicación práctica. Sin perjuicio del objetivo compartido de descarbonizar el sector, es el momento de mejorar la calidad del marco regulatorio para poder alcanzarlo.*

Una premisa importante que conviene siempre recordar es que una norma climática para el transporte marítimo solo será

eficaz si es global. Mientras se acuerda ese marco internacional, la regulación europea debe reducir emisiones sin deteriorar la competitividad, sin debilitar la conectividad, especialmente la de los territorios no conectados al continente, y sin generar una carga administrativa desproporcionada para las empresas.

Hoy, tanto el ETS como el reglamento FuelEU Marítimo presentan elementos que deben ajustarse precisamente desde esa lógica de eficacia, proporcionalidad y coherencia.

Importancia de una normativa global

El transporte marítimo es, por definición, una actividad internacional. Opera en mercados globales, conecta economías de todos los continentes y compite en condiciones que solo pueden ordenarse con eficacia mediante reglas igualmente globales.

Una regulación de alcance mundial aplicada a la flota mercante tendría, además, una capacidad de reducción de

emisiones muy superior a la de cualquier régimen regional. Según los datos publicados por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la UE correspondientes a 2024, la norma europea afecta únicamente al 13% de las emisiones totales de CO₂ del transporte marítimo. Si se toma como referencia las emisiones globales

de CO₂, el ETS marítimo cubre apenas el 0,2%. Se trata, por tanto, de un ámbito muy limitado en relación con el problema total.

Una norma global también evitaría distorsiones de la competencia. Repartiría los costes regulatorios de forma homogénea entre las navieras y evitaría que las

(*) Ver Tribuna Profesional de ANAVE publicada de febrero de 2024 para más información sobre esta Directiva: https://anave.es/wp-content/uploads/2024/02/tribuna_bia0224.pdf

importaciones y exportaciones de unos países soporten cargas que no recaen sobre sus competidores, introduciendo asimetrías que terminan trasladándose a la industria, a los importadores/exportadores y, en última instancia, a los consumidores.

La coexistencia de normas regionales e internacionales generaría, además, duplicidades, inseguridad jurídica y costes administrativos innecesarios, particularmente gravosos para las PYMEs. Por todo ello, si la UE mantiene instrumentos regionales, su diseño y aplicación deberían orientarse desde ahora a facilitar su futura convergencia con el marco que pueda acordarse en la OMI. En esa línea, la revisión debería incluir un mensaje claro: si se alcanza un acuerdo global aplicable a las mismas emisiones, las normas regionales europeas serán derogadas. De esta forma se favorecerá también alcanzar un Acuerdo sobre un marco verdaderamente internacional y evitar que la superposición normativa siga penalizando al transporte marítimo europeo.

No es el momento de ampliar el ámbito de aplicación

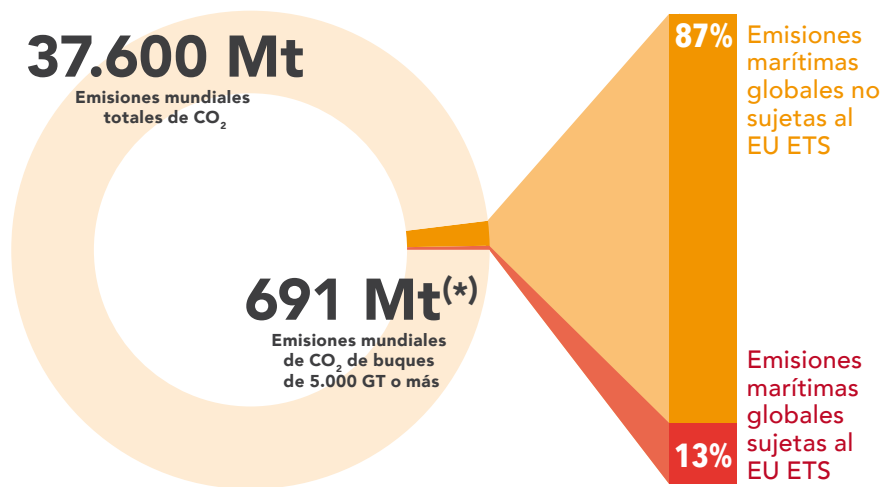
La Comisión ha planteado la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación a buques desde 400 GT, frente al límite actual, fijado en 5.000 GT.

El umbral de las 5.000 GT se seleccionó para cubrir el 90% de las emisiones, pero afectando a solo el 55% del número de buques que hacen escala en puertos de la UE. El dato pone de manifiesto el impacto climático relativamente reducido de los buques de menor porte.

En muchos casos, además, se trata de buques explotados por pymes, en mercados muy fragmentados y con frecuencia vinculados a regiones periféricas o alejadas de las grandes rutas comerciales. Extenderles las obligaciones del sistema supondría una carga desproporcionada, con un beneficio climático, como queda dicho, muy limitado y con el riesgo añadido de afectar negativamente a servicios esenciales.

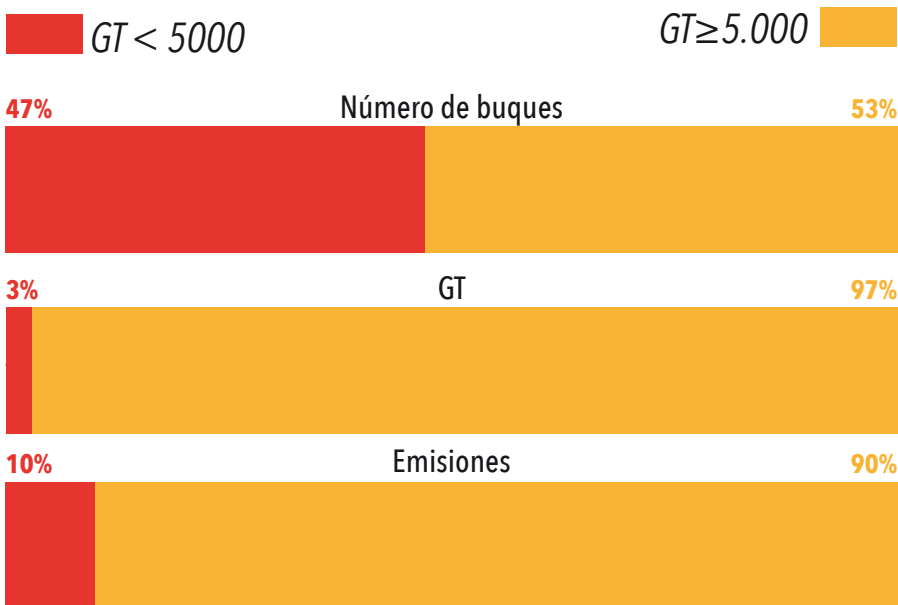
Una ampliación de ese tipo haría también más difícil la futura alineación del marco regulatorio europeo con el de la OMI, cuyo sistema de recopilación de datos sobre consumo de combustible se aplica únicamente a los buques de más de 5.000 GT.

EMISIONES MUNDIALES DE CO₂



(*) Las emisiones totales del transporte marítimo son las que figuran en el informe de los datos sobre el consumo de fuel oil comunicados a la base de datos de la OMI (año de notificación: 2024). Como el propio informe estima que esos datos corresponden al 91,0% de los buques de la flota mercante mundial, esta cifra es probablemente mayor y el porcentaje de emisiones cubierto por el ETS, por tanto, más reducido.

CUOTA DE FLOTA MERCANTE MUNDIAL SEGÚN ARQUEO BRUTO



Por todo ello, la revisión no debería orientarse a incorporar más buques o más tráficos al sistema, sino a corregir las lagunas e incoherencias que han aflorado en los primeros años de aplicación de la normativa y a evitar sus efectos indeseados sobre el transporte y la logística.

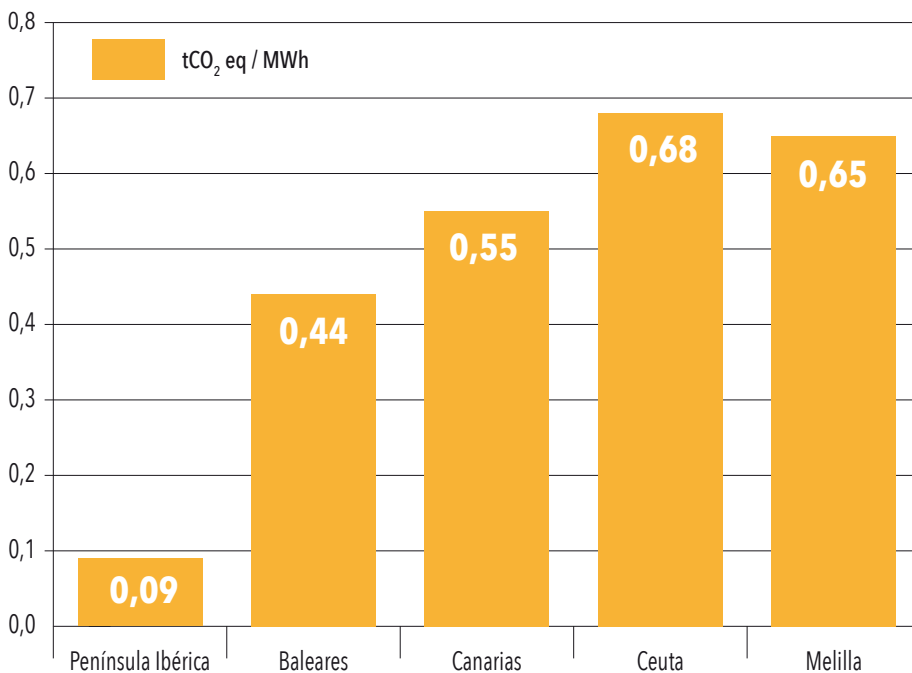
Islas y regiones ultraperiféricas: una excepción que todavía debe preservarse

En los territorios insulares, el transporte marítimo no es una opción entre varias. Es la infraestructura básica que garantiza la continuidad territorial, el abastecimiento, la movilidad de los residentes y una buena parte de la actividad económica. Su conectividad depende del mar en mucha mayor medida que en el resto del territorio de la Unión.

La insularidad, la lejanía, el menor tamaño de los mercados, la estacionalidad y la dependencia de las conexiones marítimas condicionan la accesibilidad,



FACTOR DE EMISIÓN DE CO₂ eq. DE LA GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA



la seguridad del suministro, la resiliencia económica y la cohesión social. La normativa europea aplicable a estos territorios debe integrar estas circunstancias, en línea con el objetivo de cohesión territorial recogido en el artículo 174 del [Tratado de Funcionamiento de la UE](#) y, en el caso de las regiones ultraperiféricas, con el reconocimiento específico de sus singularidades (artículo 349).

En particular, las exenciones y derogaciones hoy existentes para islas y regiones ultraperiféricas en el ámbito de la Directiva ETS no deberían extinguirse automáticamente en 2030. Las condiciones que las justificaron siguen vigentes: limitada disponibilidad de combustibles alternativos, insuficiente desarrollo de las infraestructuras necesarias y mayores costes de la transición.

La realidad energética de estos territorios muestra que parten de una situación más difícil. Sin ir más lejos, en la red eléctrica española, el factor de emisión (t de CO₂ equivalente emitidas por MWh) de la electricidad generada es entre cinco y ocho veces superior en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla que en la península ibérica.

Estas exenciones no deben entenderse como un privilegio permanente, sino como un instrumento transitorio y proporcionado, necesario mientras no existan las condiciones técnicas, económicas e infraestructurales que permitan descarbonizar en términos razonables los servicios marítimos esenciales para estos territorios. Por ello, deben combinarse con apoyo financiero para la renovación o adaptación de los buques, el despliegue

de combustibles alternativos y la mejora de las infraestructuras portuarias y energéticas.

Ceuta y Melilla deben recibir el mismo tratamiento que las islas

La revisión también debería reconocer expresamente que Ceuta y Melilla deben ser tratadas como islas a los efectos de estas exenciones. Ambas ciudades autónomas tienen menos de 200.000 habitantes, carecen de conexión terrestre o ferroviaria con la península y dependen del transporte marítimo para su conectividad efectiva. La lógica de la Directiva ETS para justificar esta exención les resulta, por tanto, plenamente aplicable.

Además, esta exención cuenta con un sólido respaldo jurídico y normativo. El [Reglamento 3577/1992](#), sobre liberalización del cabotaje marítimo, asimila a Ceuta y Melilla a los puertos insulares. El Reglamento FuelEU Marítimo prevé también para ambas ciudades un tratamiento equivalente al de los puertos insulares. A ello se añade la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la UE, que señaló en su sentencia de 21 de octubre de 2004 que, respecto de la península Ibérica, los puertos de Ceuta y Melilla pueden asimilarse a puertos insulares por la falta de conexiones terrestres con

España. También en el ordenamiento interno español existen precedentes claros en esa misma dirección.

La inclusión expresa de Ceuta y Melilla mejoraría, por tanto, la coherencia del marco europeo, reforzaría la seguridad jurídica y evitaría una diferencia de trato difícilmente justificable respecto de otros territorios con condicionantes muy similares.

Proteger el transporte marítimo de corta distancia y evitar fugas de carbono

Uno de los ámbitos en los que el diseño actual muestra ya señales preocupantes es el del transporte marítimo de corta distancia (TMCD). En aquellos corredores en los que el buque compite directamente con la carretera, cualquier sobrecoste relevante puede provocar un trasvase modal hacia el camión. Ese efecto no solo perjudica al sector marítimo, sino que contradice el propio objetivo ambiental de la norma, al desplazar carga desde un modo de transporte más eficiente hacia otro más emisor.

Los datos recopilados por el Observatorio del TMCD apuntan precisamente en esa dirección. En los tráficos mediterráneos con Italia, la demanda marítima cayó un 0,8% en 2024 y un notable 6,2% adicional en 2025, mientras que la demanda por carretera aumentó un 12,7% en 2024 (no se dispone todavía de los datos de 2025). Al mismo tiempo, la oferta marítima, medida en metros lineales, se había reducido un 10,2% a finales de 2024 respecto a un año antes y se redujo un 11,0% adicional durante 2025.

También en la fachada atlántica se observan indicios de reconfiguración de rutas hacia corredores con una exposición distinta al ETS.

Conviene, por tanto, que la revisión reconozca expresamente la especificidad del TMCD. Si la Comisión quiere impulsar de verdad el cambio modal hacia alternativas más sostenibles, debería evitar un diseño regulatorio que termine erosionando su competitividad frente a la carretera. Una de las opciones que se ha debatido en el sector es mantener la cobertura de emisiones del ETS en el 70% de las emisiones, al menos hasta que el ETS2 para el transporte por carretera entre plenamente en funcionamiento. No obstante esto podría no ser un incentivo suficiente y podría ser necesaria

una exención total para evitar fugas de carbono.

Tráficos España/Italia: variación porcentual de la demanda y la oferta de transporte marítimo y de la demanda por carretera

Esta misma lógica debería aplicarse a los tráficos con las regiones ultraperiféricas. La exención para estos territorios debería cubrir la ruta comercial completa cuando el origen o destino real de la carga sea una de esas regiones, en coherencia con la propia definición de "puerto de escala" del ETS, vinculada a la carga o descarga de mercancías. Fragmentar artificialmente un trayecto por la existencia de una escala intermedia en la península desvirtúa el propósito de la exención y genera distorsiones claras en la cadena logística.

El ejemplo más claro es el de los servicios entre Valencia, Cádiz y Canarias. En la práctica, la carga embarcada en Valencia con destino final Canarias queda sometida al ETS en el tramo Valencia-Cádiz, pero no en el tramo entre Cádiz-Canarias. Esa fragmentación crea un incentivo evidente para desplazar la mercancía por carretera hasta Cádiz y evitar así el coste regulatorio del tramo marítimo inicial.

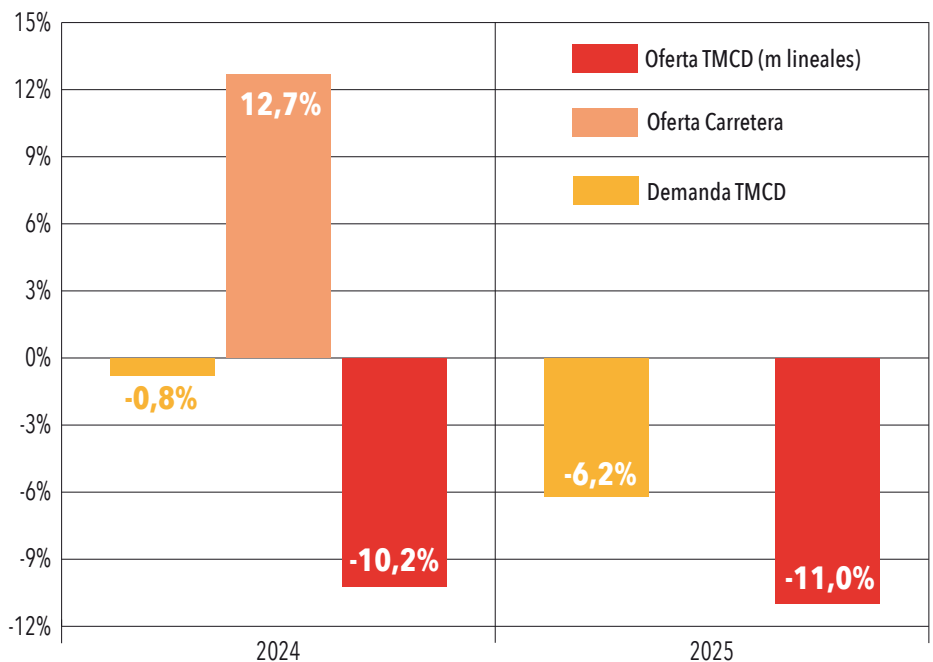
Los datos de cabotaje nacional de contenedores apuntan ya a movimientos compatibles con ese efecto. En Valencia, el tráfico cayó un 44% en 2025 respecto de 2023, mientras que aumentó en la Bahía de Cádiz y en Huelva.

La revisión debería evitar este tipo de fugas de carbono inducidas por el propio sistema. Cuando el propósito económico del viaje sea el comercio con una región ultraperiférica, la normativa debe reconocer la unidad comercial de esa ruta y no penalizarla con una aplicación excesivamente rígida de la norma.

Los UN/LOCODE: una laguna técnica con consecuencias económicas importantes

El UN/LOCODE es el código internacional que identifica puertos y otros puntos de transporte y comercio, y su aprobación y publicación dependen de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. En el transporte marítimo, la identificación de los puertos de escala mediante este código es una pieza básica del sistema MRV y de la aplicación del ETS. Las empresas deben asociar cada escala a un LOCODE, lo que permite

ESPAÑA-ITALIA: VARIACIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA TRANSPORTE



un tratamiento uniforme en el reporte, la verificación y el cumplimiento de la normativa.

La dificultad aparece cuando determinadas terminales, especialmente mar adentro (*offshore*), no disponen de un código de identificación publicado. En esos casos, una escala real y comercialmente relevante puede dejar de reconocerse como puerto de escala a efectos regulatorios, con consecuencias sobre el cálculo de las emisiones sujetas al ETS.

Supongamos un buque que parte de Algeciras con destino a una terminal *offshore* en Guyana que carece de UN/LOCODE, carga allí y regresa a Algeciras. En la práctica, este buque está obligado a entregar derechos de emisión por el 100% del trayecto Algeciras-Guyana-Algeciras, computando unas 6.800 millas en lugar de 3.400. Si esa terminal dispusiera de UN/LOCODE, la escala en Guyana contaría como puerto de escala no europeo y el buque solo estaría sujeto al 50% de las emisiones del trayecto. El sobre coste ronda unos 150.000 dólares por viaje, únicamente porque esa instalación no dispone todavía de un código publicado, pese a estar situada en la misma zona que otras terminales que sí lo tienen.

A este problema se añade que el sistema de mantenimiento y aprobación de nuevos UN/LOCODE no ha funcionado

en 2025 con la regularidad prevista. El retraso en la publicación de códigos ha generado inseguridad jurídica y puede dar lugar a aplicaciones desiguales de la normativa entre operadores y entre Estados miembros.

La revisión de la directiva debería corregir expresamente esta situación. Cuando no exista un UN/LOCODE publicado, debería preverse un mecanismo alternativo de identificación armonizado a escala europea que permita un tratamiento coherente en el reporte, la verificación y la aplicación de la norma.

También sería razonable que, mientras no se normalice el sistema de mantenimiento, se acepten soluciones transitorias vinculadas a solicitudes de código ya presentadas. No se trata de reducir el nivel de exigencia regulatoria, sino de evitar que una disfunción puramente administrativa altere artificialmente el cálculo de emisiones y genere sobrecostes injustificados en tráficos concretos.

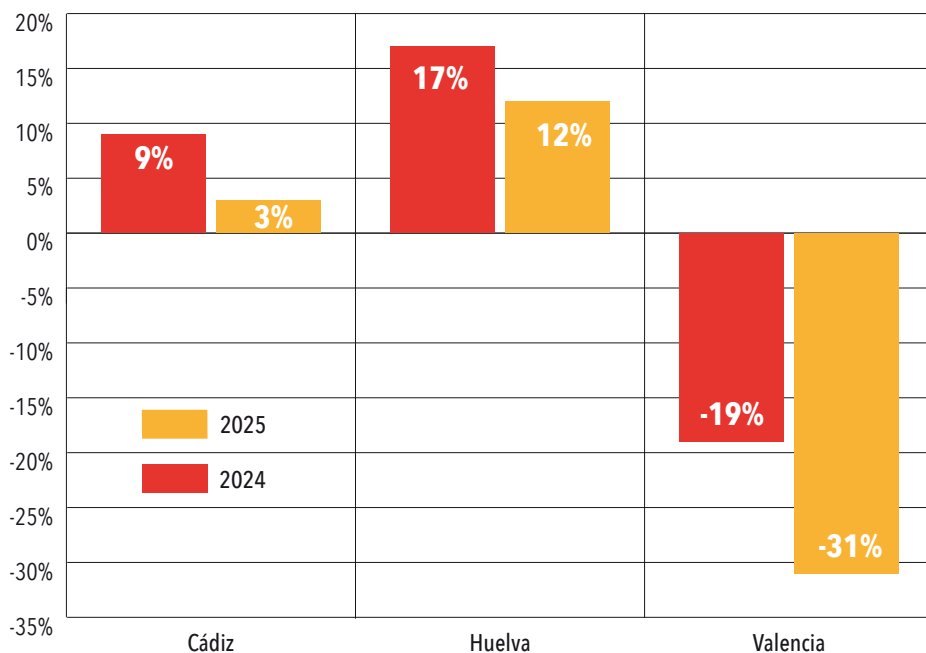
Máxima alineación entre ETS y FuelEU y menos burocracia

La revisión debe aspirar a la máxima alineación posible entre la Directiva ETS y el Reglamento FuelEU. Ambos instrumentos, aprobados con pocos meses de diferencia, persiguen un mismo objetivo climático. Sin embargo, las divergencias entre ambos marcos añaden complejidad innecesaria, aumentan la carga administrativa y erosionan la competitividad de las empresas, perjudicando especialmente a las pymes, sin aportar mejora ambiental alguna.

La simplificación administrativa debe ser, por ello, una parte central de la



CONTENEDORES PENÍNSULA-CANARIAS (VARIACIÓN INTERANUAL)



revisión. Cuando la burocracia crece sin aportar una mejora proporcional del resultado ambiental, la regulación pierde calidad y eficacia.

Los ámbitos en los que esa simplificación es posible son numerosos. Afectan, entre otros, a los buques que realizan viajes cortos con escalas frecuentes y regulares; a los que combinan tráficos exentos y no exentos; a las obligaciones de monitorización; a las diferencias entre los sistemas de reporte; a los distintos criterios aplicables a la asignación de biocombustibles; al ámbito de aplicación; a las reglas sobre el traslado de costes; o a los calendarios y plazos de cumplimiento.

La revisión debe corregir estas incoherencias y reducir cargas administrativas que consumen tiempo y recursos sin mejorar el control de las emisiones. Hay que distinguir entre la información necesaria para verificar el cumplimiento y la burocracia que solo complica la aplicación de la norma.

El retorno de los fondos ETS al transporte marítimo debe ser íntegro y finalista

Mientras el ETS siga aplicándose al transporte marítimo, los ingresos generados por este sistema deberían revertir íntegramente en el propio sector y destinarse de forma finalista a facilitar su transición energética.

Ese retorno de fondos debería plasmarse en mecanismos específicos, tanto europeos como nacionales, orientados a la renovación de la flota, la mejora de la eficiencia energética, la adaptación tecnológica, el despliegue de combustibles alternativos y el apoyo a nuevas soluciones de propulsión. También debería

contemplar instrumentos que ayuden a cubrir, al menos parcialmente, la diferencia de coste entre los combustibles convencionales y las opciones más sostenibles, en un contexto en el que todavía no existe ninguna fuente de energía que permita una descarbonización completa del transporte marítimo en condiciones técnicas y económicas viables.

Esta lógica debe aplicarse no solo a los recursos gestionados a escala de la UE, sino también a los que corresponden a los Estados miembros, que administran una parte sustancial de los ingresos generados por el ETS marítimo.

En España, la diferencia entre la recaudación estimada y la dotación prevista para el transporte marítimo ilustra bien esta necesidad. Según las estimaciones disponibles, solo en 2025 se habrían recaudado cerca de 400 millones de euros, y para el período 2026-2030 el volumen podría situarse en el entorno de 5.000 millones, frente a un plan nacional específico dotado con unos 250 millones en cinco años.

El transporte marítimo compite en un mercado global y presta servicio a las importaciones y exportaciones europeas. Cuando se le imponen costes regulatorios de ámbito regional que no soportan otros competidores internacionales, esos costes no afectan solo a las navieras, sino

también a la competitividad de la economía y de la industria. Por eso, si la UE mantiene instrumentos regionales propios, resulta especialmente importante que los recursos obtenidos se utilicen para acelerar la reducción de emisiones del propio sector y compensar, al menos en parte, las desventajas que introduce esa asimetría regulatoria.

Conclusión: Una revisión para corregir lagunas y mejorar la coherencia del sistema

La revisión de la Directiva ETS y del Reglamento FuelEU debería aprovecharse para corregir las lagunas e incoherencias que se han puesto de manifiesto en los primeros años de aplicación de este marco regulatorio, con el objetivo de hacerlo más proporcionado y coherente con la realidad operativa del transporte marítimo.

Eso exige, entre otras cosas, no ampliar el ámbito de aplicación antes de haber corregido los defectos existentes; preservar la conectividad de islas, regiones ultraperiféricas y otros territorios especialmente dependientes del transporte marítimo; proteger el transporte marítimo de corta distancia frente a fugas de carbono y trasvases modales hacia la carretera; reducir cargas administrativas que no aportan mejoras ambientales; alinear en mayor medida la Directiva ETS y el Reglamento FuelEU; y garantizar que los ingresos generados por el ETS reviertan de forma efectiva en la descarbonización del propio sector.

Pero la revisión no debe limitarse a corregir disfunciones puntuales. También debería orientarse desde ahora a facilitar su convergencia con el marco global que pueda acordarse en la OMI. Si se adopta un mecanismo internacional, la UE debería evitar duplicidades y superposiciones regulatorias, derogando sus instrumentos regionales para asegurar un marco único, coherente y verdaderamente global.

La transición energética del transporte marítimo exige ambición, pero también realismo regulatorio. Europa necesita un marco que reduzca emisiones sin debilitar su competitividad, sin erosionar la cohesión territorial y sin añadir complejidad innecesaria a un sector que opera en un mercado global. Corregir ahora esas lagunas no rebaja la ambición climática de la UE: la hace más eficaz.

ABRIL

01

Dña. Marta Lubián participó en una reunión telemática del Security Group – ICS sobre la situación en el estrecho de Ormuz y el golfo Pérsico.

07

Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión del Comité Marino de ICS en Londres. El Comité se volvió a reunir el día 8 de abril. Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión con la CEOE.

09

Dña. Araiz Basurko, Dña. Marina Ronda y Dña. Marta Lubián participaron en una reunión con miembros de CEDEX en el Centro de Estudios de Puertos y Costas sobre su estudio acerca de las colisiones de buques con cetáceos. Asimismo, visitaron el simulador de maniobra de buques y el laboratorio de experimentación marítima. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM.

14

Dña. Elena Seco presidió una reunión de la junta directiva de SPC Spain. Ese mismo día, se reunió con el diputado del Grupo Parlamentario Popular, D. Antonio Rojas, sobre la Ley de Puertos. Dña. Marina Ronda participó en la reunión telemática mensual que organiza la agencia EU-Lisa sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES); y en otra reunión de la Comisión de Economía Azul de la CEOE. Dña. Marta Lubián y D. Rafael Cerezo asistieron a una reunión del grupo de trabajo de seguridad marítima de ECSA sobre la situación en el estrecho de Ormuz y el golfo Pérsico.

15

Dña. Elena Seco y Dña. María Fernández-Llamazares se reunieron con representantes de la empresa asociada Baleària para tratar el tema de la Seguridad Social e IRPF de los marinos extracomunitarios.

16

Dña. Marina Ronda participó en una reunión telemática del grupo de trabajo de ECSA sobre el ETS y la introducción del FuelEU.

17

Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con la directora general de la marina mercante, Dña. Ana Núñez, sobre diversas cuestiones. Dña. Marina Ronda se reunió con representantes del IFAW y la empresa Greenov, sobre la herramienta *Whale Alert* para la notificación de avistamiento de cetáceos. Ese mismo día participó en una reunión con Puertos del Estado y varias empresas de ANAVE sobre el despliegue del EES.

20

Dña. Marina Ronda participó en una reunión telemática del grupo de trabajo de Cambio Climático de la CEOE sobre la elaboración de un documento de posición sobre el ETS a largo plazo

21

Dña. Elena Seco se reunió con D. David Cedrón, de la empresa asociada Navia Subseas. Dña. Elena Seco, Dña. Marta Lubián y D. Rafael Cerezo asistieron a una presentación de los servicios de SMIT Salvage en la sede de ANAVE. Ese mismo día, Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión del comité de Asuntos Sociales de ECSA.

22

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Comité de Bienestar del Mar en Puertos del Estado. Dña. Marina Ronda participó en una reunión telemática del Observatorio de Servicios Portuarios. Dña. Marta Lubián y D. Rafael Cerezo asistieron a una reunión del NATO Shipping Centre sobre la situación de seguridad marítima internacional.

23

Dña. Elena Seco impartió la conferencia 'La transición energética del transporte marítimo: Retos, marco regulatorio y el papel estratégico de los puertos' dentro del acto por el 15 aniversario del Máster Interuniversitario en Gestión y Planificación Portuaria e Intermodalidad. Dña. Marta Lubián y D. Rafael Cerezo asistieron a una reunión del grupo de trabajo de Emergency Events de ICS sobre la situación en el estrecho de Ormuz y el golfo Pérsico. El grupo se volvió a reunir el día 30 de abril.

24

Dña. Elena Seco moderó una mesa redonda titulada 'Más flota, más capacidad estratégica: cómo hacer crecer la marina mercante española' dentro de la 67 edición del Congreso de Ingenieros Navales. En la mesa participaron: D. Adolfo Utor, presidente de Baleària; D. Juan José Ferrer, CEO Marflet Marine; D. Fernando Impuesto, de Scale Green Gas; y Dña. Elena Martínez, directora del ISM.

27

Dña. Elena Seco y Dña. Marta Lubián se reunieron con representantes de la Oficina Económica del Ministerio Defensa, en la sede de ANAVE. Dña. Desirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

28

Dña. Elena Seco asistió a una video presentación de una plataforma GRC. Dña. Araiz Basurko asistió a la reunión del Comité Técnico de Bureau Veritas en el Hotel Wellington de Madrid. Ese mismo día, Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

29

Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Comité Naval de Bureau Veritas, presidido por D. Juan Riva.

30

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM. Dña. Marta Lubián participó en una sobre Transporte Marítimo del GAH2R organizada por GASNAM.

AGENDA

7 de mayo de 2026

WEBINAR SOBRE EL MEPC 84 DE LA OMI Y EL FUTURO DEL MARCO DE CERO EMISIONES

Tras la 84.ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, este webinar organizado por Bureau Veritas ofrecerá una visión general de los principales avances y debates. La sesión abordará los acuerdos en materia de normativa técnica, así como los debates más amplios sobre el Marco de Emisiones Cero de la OMI y la orientación de la política medioambiental marítima. [Más información e inscripciones.](#)

7 de mayo de 2026

WEBINAR SOBRE CAPTURA Y ALMACENAMIENTO DE CARBONO A BORDO

La Cámara Internacional de Transporte Marítimo (ICS) organiza este webinar que ofrece una serie de directrices a los armadores sobre el panorama cambiante de los sistemas de captura de carbono a bordo (OCCS). El seminario incluye una evaluación comparativa de criterios básicos como el grado de madurez tecnológica, el consumo de combustible, los costes, la seguridad y el rendimiento medioambiental, así como las últimas novedades en el marco normativo. El webinar es en inglés y gratuito. [Más información e inscripciones.](#)

Del 6 al 8 de mayo de 2026

BILLS OF LADING ESSENTIALS IN SPANISH

El seminario *online* 'Bills of Lading Essentials in Spanish' de BIMCO se estructura en seis sesiones impartidas a lo largo de tres días, con enfoque práctico sobre el conocimiento de embarque (*Bill of Lading, B/L*) y su encaje en el conjunto de documentos habituales de las transacciones de comercio internacional. La formación se imparte íntegramente en español y los materiales preparados por los formadores también estarán en español. https://www.bimco.org/training-events/bimco-training/2026/0507_bl-spanish/.

Del 13 de mayo al 21 de julio de 2026

EXPERTO EN FLETAMENTOS Y EXPLOTACIÓN DE BUQUES - 23ª EDICIÓN

El Instituto Marítimo Español (IME) presenta esta nueva convocatoria del curso *on-line* de Fletamentos y explotación comercial del buque, un curso que expone de manera clara y descriptiva los aspectos fundamentales de los tráficos y mercados de carga líquida, carga seca y gas. Asimismo se estudian temas como los términos de una negociación, las pólizas de fletamento por viaje, por tiempo y en bare boat, tanto términos principales como cláusulas adicionales, operaciones, post-fixture y estrategia de transportes del armador y fletador. El curso tiene una duración de 100 horas lectivas y un precio de 1.325€ + IVA. [Más información e inscripciones.](#)

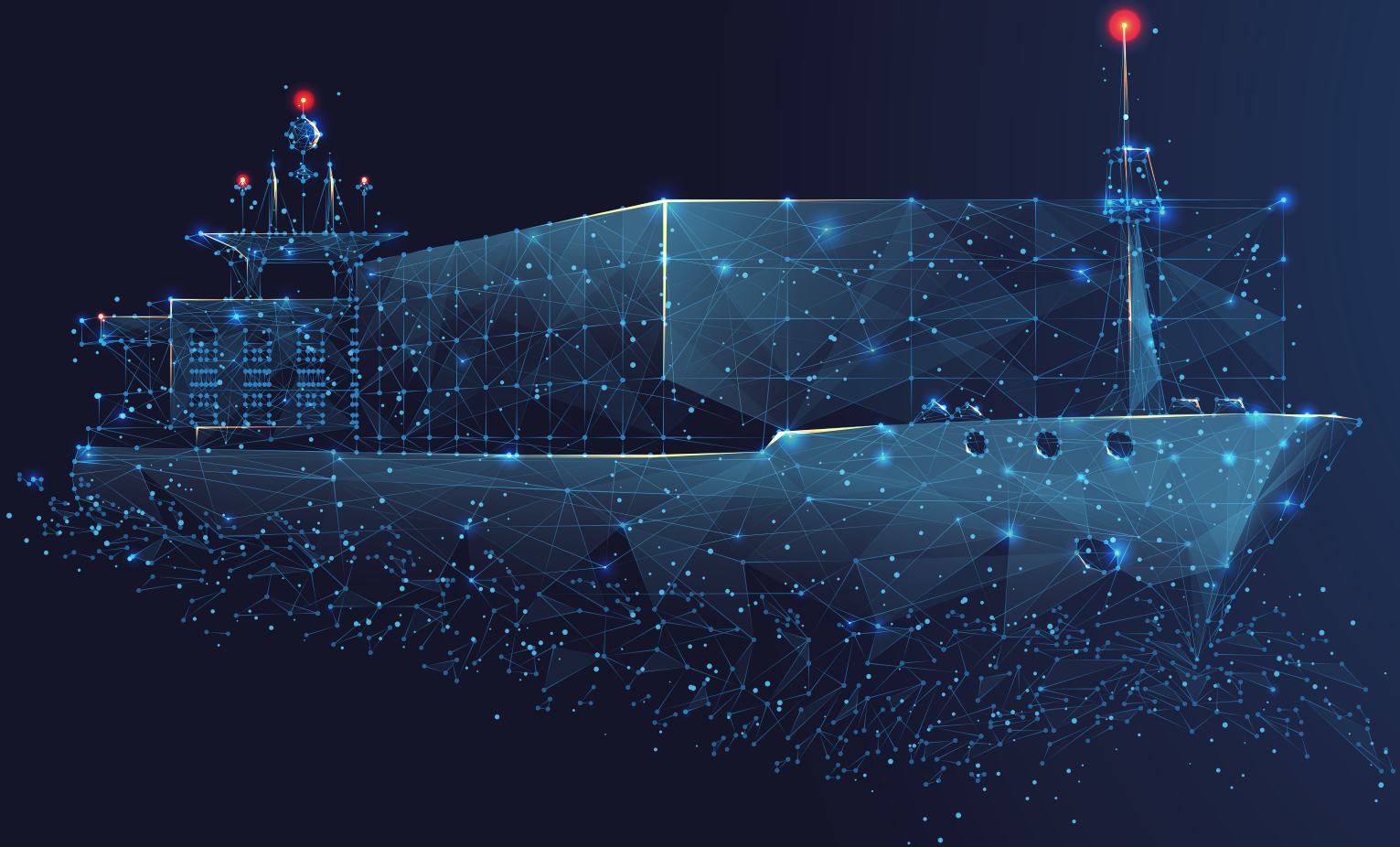
17 y 18 de junio de 2026

GREEN GAS MOBILITY SUMMIT 2026

La asociación ibérica para el transporte sostenible, Gasnam Neutral Transport, organiza en Madrid una nueva edición de su Green Gas Mobility Summit que se celebrará los días 17 y 18 de junio en el recinto de La Nave. Este congreso reunirá durante dos días a expertos de alto nivel para analizar las soluciones tecnológicas disponibles que permiten alcanzar los objetivos climáticos y descarbonizar el transporte pesado por tierra, mar y aire mediante combustibles alternativos como gas natural, biometano, gas sintético, hidrógeno y sus derivados. Inscripciones desde 350 € con posibilidad de descuentos especiales por compra anticipada. Más información, programa y formulario de inscripción en el [siguiente enlace.](#)

Where **Power** **and Precision** Come Together.

Hybrid and Electric Solutions. Real Engineering. Real Impact.



⊕ System
Architecture

⊕ Hybrid Driveline
and Couplings

⊕ Energy Storage
Integration

⊕ Noise and
Vibration (NVH)

⊕ Control and
Monitoring

⊕ Turnkey Ship
Conversions

VULKAN

VULKAN Española

Avda. Montes de Oca, 19 - Nave 7 | 28703 SS Reyes (Madrid) | Phone +34 91 359 09 71 | es.info@vulkan.com