



Baleària incorpora el *Mercedes Pinto* a las conexiones interinsulares de Canarias



NAVIERAS

Suardiaz incorpora el quimiquero *RS Onza* a su flota para dar servicio a *Moeve* / **6**

TMCD

El TMCD internacional ro-ro cae un 0,8% en 2025 y SPC Spain advierte del impacto regulatorio / **7**

INSTITUCIONES

La OMI aplaza las negociaciones para el NZF a las reuniones intersesiones de otoño / **10**

TECNOLOGÍA

La OMI adopta el Código MASS, primer código internacional para buques autónomos / **18**



Boletín informativo ANAVE n.º 691 junio 2026.

Foto portada: El nuevo *fast ferry* catamarán de Baleària *Mercedes Pinto*, durante sus pruebas de mar / BALEÀRIA.

03

EDITORIAL

El Convenio de Hong Kong y la necesaria coherencia europea.

05

NAVIERAS

Fred. Olsen Cargo Express supera las 915.000 toneladas transportadas en sus dos primeros años.

08

PUERTOS

Ligero descenso del tráfico portuario hasta abril.

11

LEGISLACIÓN

El Convenio de Pekín refuerza la seguridad jurídica en la venta judicial internacional de buques.

12

MERCADO

El cierre de Ormuz lleva los fletes *spot* de los gaseros GLP de mayor porte a máximos históricos.

15

MERCADO

Guinea estudia limitar sus exportaciones de bauxita, lo que presionaría a la baja los fletes de buques *cape-size*.

16

DESCARBONIZACIÓN

La guerra de Irán reduce el coste relativo del uso de biocombustibles para el cumplimiento del FuelEU.

21

TRIBUNA PROFESIONAL

El transporte marítimo europeo crece en valor, pero pierde peso en la flota mundial.

24

ANAVE

25

AGENDA

26

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

MEPC 84: la OMI retoma la senda hacia un consenso sobre las emisiones del transporte marítimo.

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.

El Convenio de Hong Kong y la necesaria coherencia europea

El 26 de junio se cumple el primer aniversario de la entrada en vigor del Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques (CHK). Se trata de un instrumento que la comunidad marítima internacional, y la Unión Europea en particular, llevaba más de una década impulsando. El objetivo era claro: establecer un marco global que garantice que el reciclaje de buques se efectúa en condiciones adecuadas de seguridad para los trabajadores y de protección del medioambiente.

La entrada en vigor del CHK significa que, por primera vez, existe una norma internacional vinculante que obliga a los Estados parte, incluidos India, Bangladés, Pakistán y Turquía, donde se recicla más del 90% del tonelaje mundial, a garantizar que sus instalaciones cumplen un estándar internacional común en materia de seguridad laboral y protección ambiental. El Convenio establece exigencias sobre inventarios de materiales peligrosos, certificación de buques, planes de reciclaje, autorización de instalaciones y control por los Estados de pabellón y de reciclaje.

Sin embargo, un año después de ese hito, la Unión Europea sigue sin reconocer la certificación del Convenio de Hong Kong como equivalente a los requisitos del Reglamento europeo de reciclaje de buques, que establece que los buques con pabellón de un Estado del Espacio Económico Europeo deben reciclarse en instalaciones incluidas en la Lista Europea.

La mayor parte de la capacidad mundial de reciclaje se concentra fuera de Europa, especialmente en el sur de Asia y en Turquía. Al mismo tiempo, numerosas instalaciones de esas regiones han realizado inversiones significativas en infraestructuras, procedimientos, formación, sistemas de gestión ambiental y certificaciones para adaptarse a los requisitos internacionales. Pese a ello, la decimoquinta versión de la Lista Europea sigue sin incorporar instalaciones del subcontinente indio que han avanzado en el cumplimiento del marco de la OMI.

En los próximos años, la demanda de reciclaje de buques aumentará previsiblemente por el envejecimiento de la flota mundial, la renovación asociada a la transición

energética y la presión para retirar unidades menos eficientes. Ese aumento exigirá capacidad suficiente, reglas claras y confianza en las instalaciones autorizadas. Sin un marco normativo uniforme y globalmente reconocido, los armadores se enfrentarán a un escenario de incertidumbre regulatoria, diferencias de interpretación y capacidad insuficiente para gestionar de forma responsable el final de vida de los buques.

Este enfoque europeo, lejos de apoyar el establecimiento de unos altos estándares ambientales y laborales en el reciclaje de buques, puede retrasarlo. La realidad es que el Reglamento europeo apenas incide sobre la capacidad mundial disponible y que reconocer los avances acreditados allí donde se desarrolla la mayor parte de la actividad es la forma más eficaz de extender altos estándares al conjunto del mercado mundial.

La sostenibilidad marítima no se mide solo por la ambición de las normas, sino por su capacidad para producir mejoras efectivas

Como en tantos otros ámbitos de la política marítima, la experiencia demuestra que Europa sola no puede cambiar un sector global. El transporte marítimo opera en mercados internacionales, con activos móviles, pabellones diversos y cadenas de valor que no se ajustan a las fronteras regionales. Por eso, el liderazgo europeo será más eficaz si se orienta a reforzar el marco de la OMI, impulsar una aplicación homogénea del CHK, exigir transparencia en los mecanismos nacionales de autorización de instalaciones y promover criterios claros sobre la gestión posterior de residuos y el inventario de materiales peligrosos.

La sostenibilidad marítima no se mide solo por la ambición de las normas, sino por su capacidad para producir mejoras efectivas. En reciclaje de buques, como en tantos otros ámbitos del transporte marítimo, una regulación global es condición necesaria para que la ambición ambiental se traduzca en resultados.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es



NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Baleària incorpora el *Mercedes Pinto* a las conexiones interinsulares de Canarias

La naviera dirigida por Adolfo Utor tomará el control de Armas Trasmediterránea en el archipiélago

Baleària Canarias ha incorporado a su flota el nuevo *fast ferry Mercedes Pinto*, un catamarán de alta velocidad que operará en las rutas entre Las Palmas, Morro Jable y Tenerife. La entrada en servicio del buque se produce en el contexto de la toma de control efectivo por parte de Baleària de los activos de Armas Trasmediterránea en Canarias, una operación que incluye tanto las conexiones interinsulares como las líneas entre la Península y el archipiélago.

El *Mercedes Pinto* ha supuesto una inversión de 128 millones de euros y realizará en los próximos días pruebas de atraque en distintos puertos canarios antes de su plena integración operativa. El buque forma parte del plan de ampliación y modernización de Baleària Canarias, con el que la compañía prevé reforzar la conectividad marítima del archipiélago, tanto para pasajeros como para el transporte de mercancías.

El catamarán tiene 123 metros de eslora, alcanza una velocidad de 35 nudos y dispone de capacidad para 1.200 pasajeros y 425 vehículos. Está equipado con motores duales preparados para utilizar gas natural licuado y biogás, y cuenta con sistemas de medición en tiempo real del consumo de combustible y de las emisiones. Entre sus instalaciones figuran dos cubiertas con salones de butacas, salas VIP Premium, terraza exterior, zonas de restauración, área infantil y espacios adaptados para viajar con mascotas.

La incorporación del buque se enmarca en la nueva etapa abierta tras la integración de Armas Trasmediterránea en Canarias. Según los datos



El nuevo *fast ferry* catamarán de Baleària *Mercedes Pinto* ha supuesto una inversión de 128 millones de euros / BALEÀRIA.



El ferry *Bahama Mama* ya está operando en aguas canarias con los colores de Baleària / BALEÀRIA.

facilitados por Baleària, el grupo resultante contará con cerca de 4.500 empleados, una flota superior a 50 buques y un tráfico anual de más de 8 millones de pasajeros y 11 millones de metros lineales de carga. La facturación consolidada superará los 1.000 millones de euros.

Baleària ha anunciado además una inversión de 45 millones de euros durante los próximos tres años en Canarias para mejorar la calidad, la digitalización y el confort de la flota adquirida. La compañía también ha indicado

que mantendrá la totalidad de las plantillas de tierra y flota. Bajo la marca Baleària Canarias, la nueva enseña convivirá durante un periodo transitorio con la de Armas Trasmediterránea.

La operación integra tres trayectorias históricas del transporte marítimo español: Trasmediterránea, fundada en 1916; Armas, en 1941; y Baleària, en 1998. Para Baleària, la adquisición consolida su posición en el transporte marítimo regular en España y refuerza su presencia en las líneas de interés público del

territorio nacional, así como en los tráficos entre España y el norte de África.

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, ha destacado la trascendencia estratégica de la operación: «La nueva Baleària está preparada para garantizar la eficiencia de toda la red de transporte marítimo nacional en todos sus territorios. Hablamos de una infraestructura territorial con los archipiélagos de Canarias y Baleares, y con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, además de un puente clave para las relaciones políticas y comerciales con Marruecos y Argelia. Somos una empresa de capital nacional capaz de garantizar la soberanía en un sector estratégico para el país».

El acuerdo para la adquisición se anunció el pasado mes de agosto y se estructura en tres perímetros geográficos. Tras completarse la ejecución correspondiente a Canarias, quedan pendientes los trámites vinculados a las zonas del Estrecho y Alborán.

Fred. Olsen Cargo Express supera las 915.000 toneladas transportadas en sus dos primeros años

Ha movido cerca de un millón de metros lineales desde su puesta en marcha, en mayo de 2024

Fred. Olsen Cargo Express, la división especializada en transporte de mercancías de Fred. Olsen Express, ha superado las 915.000 toneladas transportadas en sus dos primeros años de actividad. Desde su puesta en marcha, en mayo de 2024, el servicio ha alcanzado un volumen acumulado cercano al millón de metros lineales de carga rodada, según el balance difundido por la compañía.

La naviera destaca que esta actividad ha permitido reforzar la conectividad marítima interinsular y la continuidad del suministro entre las islas, así como los enlaces entre Canarias y la Península. Entre las mercancías transportadas figuran productos de gran consumo y primera necesidad, como agua envasada, refrescos, alimentación, envases de vidrio, bombonas, botellas y paquetería general.

El servicio fue concebido para optimizar y complementar la actividad de carga que

Fred. Olsen Express ya cubría en sus buques de pasaje. Actualmente mantiene conexiones diarias entre las islas capitalinas y las islas orientales, tres rotaciones semanales con La Palma y enlaces que conectan el archipiélago con la Península en menos de 48 horas a través del puerto de Huelva.

El director de flota de Fred. Olsen Express, Juan Ignacio Liaño, señaló que *«la evolución del servicio confirma la confianza del sector en un modelo logístico robusto, flexible y adaptado a la realidad insular, que continúa creciendo en capacidad y eficiencia»*.

La naviera inició esta línea de actividad con la incorporación del *Bentayga Cargo*, primer buque dedicado exclusivamente a carga ro-ro dentro de esta división. Durante su primer año de operación, este buque superó los 307.000 metros lineales transportados y llevó a cabo alrededor de 800 trayectos entre islas.

Posteriormente, Fred. Olsen Express amplió su capacidad con la incorporación del *Bahía Cargo*, en noviembre de 2024, y del *Breñas Cargo*, en julio de 2025. Estas unidades han permitido aumentar la frecuencia, la capacidad disponible y la cobertura territorial del servicio, con conexiones entre Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura, Lanzarote y La Palma.

El modelo operativo de Fred. Olsen Cargo Express se basa en la logística desenganchada, que permite transportar unidades de carga sin

necesidad de cabezas tractoras. Según la compañía, este sistema contribuye a optimizar tiempos y recursos y aporta mayor flexibilidad operativa a los clientes.

Los buques ro-ro de la división están preparados para transportar carga seca, refrigerada, mercancías peligrosas y cargas especiales, lo que permite atender distintas necesidades del tejido económico canario.

Fred. Olsen Express cuenta actualmente con ocho buques de alta velocidad, dos mini ferries y tres buques de carga. Opera siete líneas marítimas interinsulares, una ruta costera en el sur de La Gomera y la conexión entre Canarias y Huelva. La naviera realiza una media de 22.500 viajes al año y transporta anualmente más de 4 millones de pasajeros, 1,1 millones de turismos y 1,6 millones de metros lineales de carga, equivalentes a unos 138.600 vehículos de transporte de mercancías.

La naviera inició esta actividad con el ro-ro *Bentayga Cargo*, al que se unieron el *Bahía Cargo* y el *Breñas Cargo*



Una operaria dirige la carga de un tráiler a bordo de uno de los buques de Fred. Olsen Cargo Express / FO.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Suardiaz incorpora el quimiquero *RS Onza* a su flota para dar servicio a Moeve

Suardiaz Group ha ampliado su flota con la adquisición del *RS Onza*, un buque quimiquero IMO2 con capacidad para el transporte de metanol, que ya ha sido puesto a disposición de la empresa energética Moeve a través de la división Suardiaz Energy. El buque fue entregado a Suardiaz recientemente en Singapur y operará en puertos europeos, principalmente en España.

Para Juan Riva, CEO de Suardiaz Group, «el acuerdo con Moeve refuerza nuestra histórica relación y es una muestra más de la confianza que

deposita en nosotros el sector energético. Nuestra dilatada experiencia en el sector marítimo y en el bunkering nos avalan para seguir avanzando en dar respuesta con soluciones más innovadoras y sostenibles».

El *RS Onza*, de 4.900 GT y 104 m de eslora, se unirá a la división de *Tankers* de Suardiaz Energy, el área de la empresa dedicada a la operación de petroleros, quimiqueros y gabarras de suministro, y que ya cuenta con unidades operativas en Barcelona y Ceuta. Según Fernando Barreras, director de Suardiaz Energy, «el *RS Onza* está equipado con



El nuevo quimiquero de Suardiaz, *RS Onza* / SUARDIAZ.

El buque, apto para el transporte de metanol, operará en puertos europeos, principalmente en España

la última tecnología para el transporte y entrega de nuevos combustibles».

Por otro lado, está la división *offshore* centrada en la

operación de buques para servicios marítimos especializados y en la que se integra el *RS Alegranza*, adquirido el año pasado.

Suardiaz mantiene además otros proyectos en desarrollo, entre ellos, nuevas unidades en construcción para 2027 y un buque de suministro de GNL, con el objetivo de ofrecer una flota con mayor capacidad y flexibilidad para el transporte de productos petrolíferos, químicos y combustibles alternativos.

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



El TMCD internacional ro-ro cae un 0,8% en 2025 y SPC Spain advierte del impacto regulatorio

El Observatorio del TMCD detecta un ajuste de la demanda y de la oferta, con mayor incidencia en tráficos con países de la UE

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) internacional ro-ro, excluyendo vehículos en régimen de mercancía, transportó 25,1 millones de toneladas en 2025, un 0,8% menos que en 2024, según los datos del último informe del Observatorio Estadístico del TMCD, correspondientes al año 2025 y difundidos por la Asociación española de Promoción del TMC, SPC Spain. La Asociación señala «una pérdida de dinamismo del

sector tras varios años de crecimiento» y vincula esta evolución al impacto creciente de las nuevas normativas medioambientales sobre determinados tráficos marítimos.

El comportamiento por fachadas fue desigual. La Atlántica registró un descenso del 8,7%, mientras que la Mediterránea se mantuvo prácticamente estable (+0,6%). En esta última, el fuerte descenso de los intercambios con Italia, que retrocedieron un

6,0%, se compensaron con el aumento de los intercambios con Marruecos, que crecieron un 4,6%. También aumentaron los tráficos con Argelia y Túnez, un 32,4% y un 15,5%, respectivamente, aunque SPC Spain precisa que se trata de volúmenes reducidos en términos absolutos.

En la fachada Atlántica, la caída afectó a todos los principales países. Bélgica registró el mayor retroceso, con un descenso del 26,4%, seguida de

Francia (-9,6%), Irlanda (-7,3%) y Reino Unido (-2,2%). El informe subraya que el impacto es más acusado en los tráficos con países de la UE, frente a la evolución observada en relaciones con terceros países como Marruecos o Reino Unido.

El tráfico global de TMCD en España, que incluye cabotaje y graneles, alcanzó 257,5 millones de toneladas, un 4,3% menos que en 2024. La caída del tráfico exterior, del 6,4%, no pudo compensarse con el aumento del cabotaje, que creció un 2,9%. Por forma de presentación, la mercancía general ro-ro fue la única que registró crecimiento, con un avance del 2,2%, apoyado precisamente en el cabotaje.

El transporte internacional de vehículos en régimen de mercancía mantuvo la tendencia descendente iniciada en 2024. En 2025 movió 3,2 millones de toneladas, equivalentes a unos 1,4 millones de vehículos, lo que supone un descenso del 7,7%. La reducción se concentró en la fachada Mediterránea (-18,4%) y en los embarques (-14,7%), mientras que la fachada Atlántica creció un 3,4% y los desembarques aumentaron un 12,2%.

La oferta de TMCD alternativo a la carretera también se ajustó a la baja. En la fachada Atlántica, la capacidad ofertada cayó un 16,6%, de 3,0 a 2,5 millones de metros lineales. En la Mediterránea, el descenso fue del 11,0%, de 6,4 a 5,7 millones de metros lineales. Según SPC Spain, las navieras han reducido frecuencias y capacidad para adecuarse a la contracción de la demanda.

En las Autopistas del Mar, la fachada Atlántica quedó con dos servicios, ambos con Reino Unido, tras la reducción de frecuencias. La Mediterránea aumentó hasta ocho Autopistas del Mar: cuatro con Marruecos, dos con Italia y dos con Argelia; aunque su capacidad bajó un 5,7% respecto a 2024. SPC Spain considera que estos datos deben seguirse de cerca en la revisión de la Directiva ETS prevista para 2026, por sus posibles efectos sobre la competitividad del TMCD.

Un ferry embarca camiones en el puerto de Alicante con destino al norte de África / PUERTO DE ALICANTE.



Ligero descenso del tráfico portuario hasta abril

Según los datos de Puertos del Estado, entre enero y abril de 2026 el tráfico portuario de mercancías en los puertos españoles de interés general totalizó 176,9 millones de toneladas (Mt), un 0,3% menos que en el mismo periodo del año anterior.

La partida de graneles sólidos descendió un 6,8%, hasta 25,1 Mt, lastrada sobre todo por el retroceso de los tráficos de mineral de hierro y de carbón y coque de petróleo. También disminuyó la mercancía

general en contenedores (62,1 Mt; -0,8%). La mercancía general convencional se mantuvo prácticamente estable, con 29,1 Mt y un ligero aumento del 0,1%. Por su parte, los graneles líquidos aumentaron un 2,9%, hasta 60,8 Mt. Dentro de este grupo, los incrementos de productos químicos, fueloil, otros productos petrolíferos, aceites y grasas, gasolina y gas natural compensaron los descensos del petróleo crudo, que sigue siendo la principal partida, del gasoil y de los gases energéticos de petróleo.

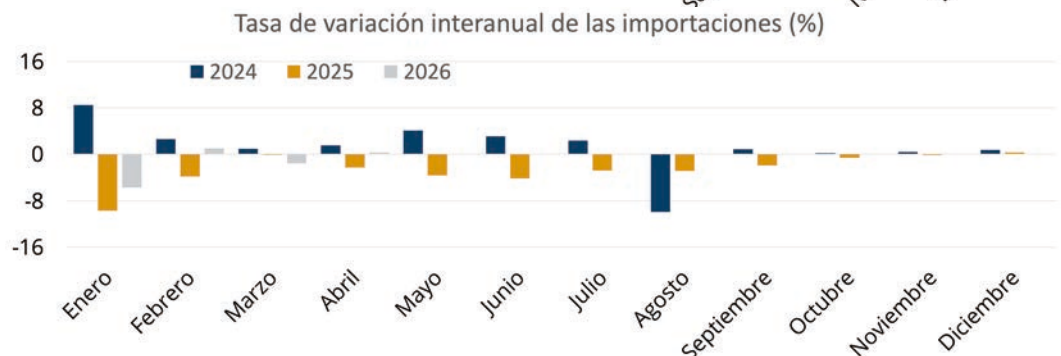
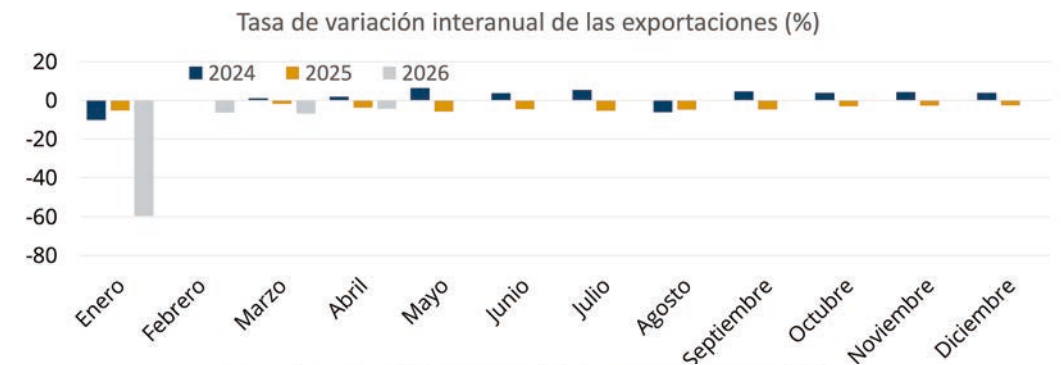
El tráfico de pasajeros de línea regular acumulado desde enero, con 6,5 millones de viajeros, descendió un 4,4%. Por el contrario, los pasajeros de crucero aumentaron un 2,5%, hasta 4,0 millones. En conjunto, el tráfico de pasajeros cayó un 1,9%. También retrocedió el tráfico ro-ro, que se situó en 24,5 Mt, un 1,4% menos.

El comercio exterior sumó 91,9 Mt, lo que representa un descenso del 1,2% respecto al mismo periodo de 2025. Las importaciones, que suponen

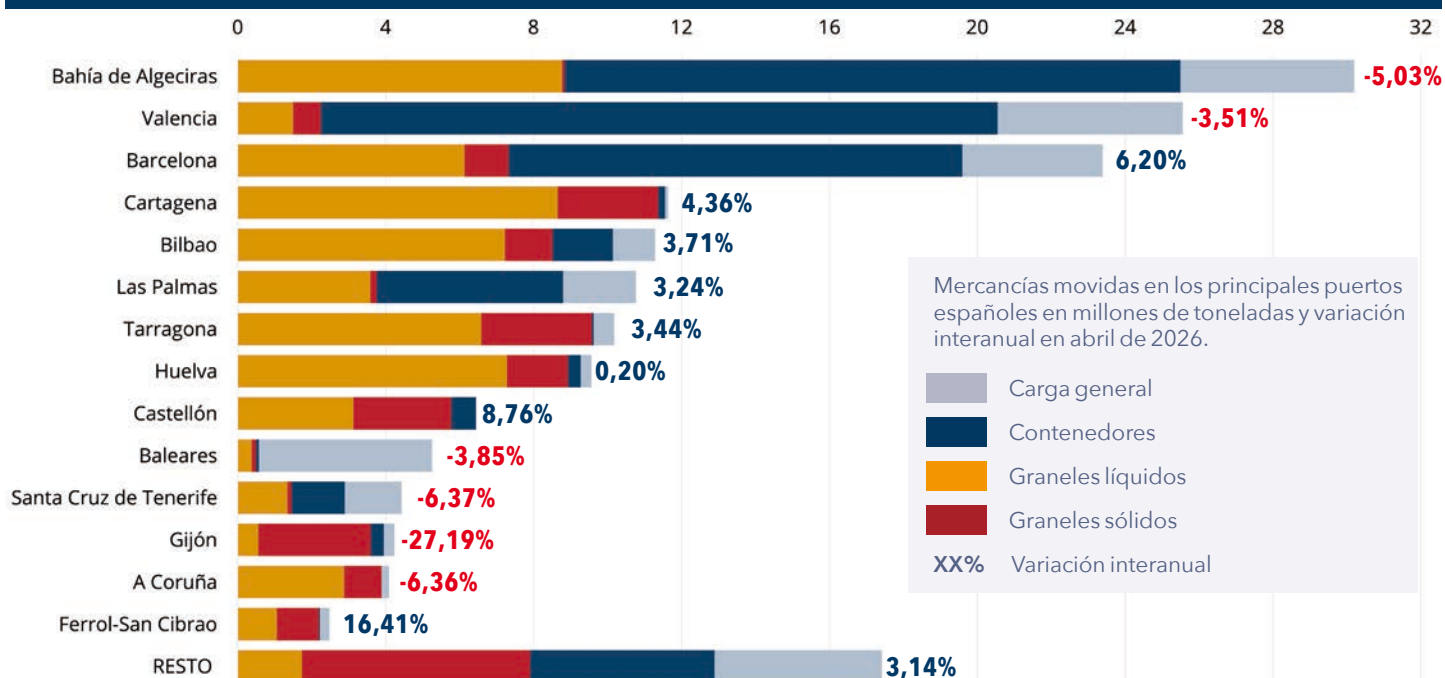
el 70% del total, se mantuvieron en niveles similares (64,7 Mt; +0,3%). Aumentaron las partidas de carga general (14,2 Mt; +8,2%) y graneles líquidos (35,1 Mt; +3,6%), mientras que disminuyeron notablemente los graneles sólidos (15,4 Mt; -12,1%). Por su parte, las exportaciones se redujeron un 4,5% hasta 27,2 Mt, debido al retroceso de la carga general (13,5 Mt; -8,7%) y de los graneles líquidos (6,8 Mt; -1,1%). Los graneles sólidos aumentaron un 1,4%, hasta 6,9 Mt.

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2024	2025	2026	2025-2026	2024-2026
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	61.061.533	59.041.994	60.774.857	-0,5%	-0,5%
		Sólidos	27.305.949	26.878.160	25.053.511	-6,8%	-8,2%
	Mercancía general	Convencional	28.313.190	29.039.433	29.056.199	0,1%	2,6%
		En contenedores	63.711.264	62.524.123	62.051.745	-0,8%	-2,6%
		Total	92.024.454	91.563.556	91.107.944	-0,5%	-1,0%
Total	180.391.936	177.483.710	176.936.312	-0,3%	-1,9%		
Otras mercancías	Total	5.176.061	5.061.253	4.970.893	-1,8%	-4,0%	
TRÁFICO PORTUARIO			185.567.997	182.544.963	181.907.205	-0,3%	-2,0%

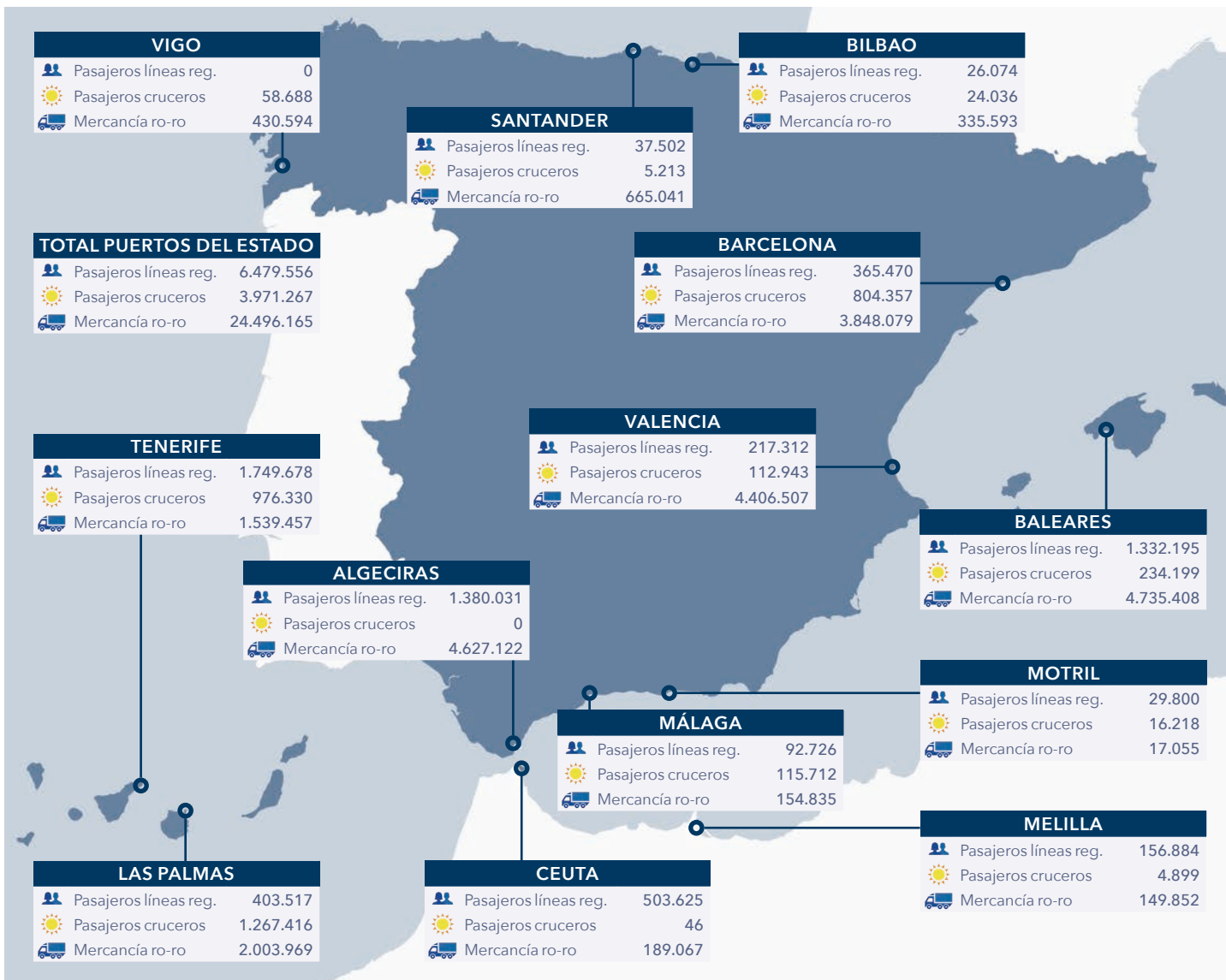
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN ABRIL Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN ABRIL



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



NORMATIVA / DESCARBONIZACIÓN

La OMI aplaza las negociaciones para el NZF a las reuniones intersesiones de otoño

El MEPC 84 consigue mantener vivo el futuro marco de descarbonización para el transporte marítimo global pese a la oposición de algunos Estados

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI cerró su 84ª sesión sin un acuerdo definitivo sobre el *IMO Net-Zero Framework* (NZF), el paquete de medidas de medio plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del transporte marítimo global. La reunión, celebrada en Londres del 27 de abril al 1 de mayo de 2026, permitió reabrir la negociación tras el aplazamiento acordado en octubre de 2025, pero confirmó que siguen abiertas diferencias sustanciales entre los Estados sobre el diseño del mecanismo global.

Para evitar una nueva prórroga, el MEPC acordó la creación de un grupo de trabajo para el periodo intersesiones y acercar posiciones antes de su próxima sesión, prevista del 30 de noviembre al 3 de diciembre. La OMI ha fijado dos reuniones adicionales, del 1 al 4 de septiembre y del 23 al 27 de noviembre, y un taller técnico de un día sobre modelos de *chain of custody* (cadena de custodia) destinados a verificar el origen de los combustibles y el seguimiento de sus emisiones a lo largo de la cadena de suministro. En caso de necesidad para lograr un acuerdo final podría tener lugar una segunda sesión extraordinaria del MEPC, el 4 de diciembre, pendiente de confirmación.

La negociación se centró en las medidas de medio plazo: estándares de intensidad de GEI de los combustibles, posibles mecanismos de precio o contribución económica, tratamiento de combustibles de cero o casi cero emisiones y reparto de obligaciones entre

Estados. Según Lloyd's Register, en esta fase no fue posible conciliar a los defensores de adoptar el texto con pocos cambios con quienes apoyan una aproximación más gradual basada en la preparación del mercado. Para DNV el debate sirvió, sobre todo, para mantener abierto el proceso hacia un texto revisado.

Aparte de las conversaciones sobre el NZF, el MEPC 84 adoptó una nueva zona de control de emisiones del Atlántico Nordeste, aplicable a NOx, SOx y partículas, que entrará en vigor el 1 de septiembre de 2027 y tendrá aplicación efectiva un año después. La zona cubrirá aguas de Groenlandia, Islandia, islas

Feroe, Irlanda, Reino Unido, Francia, España y Portugal.

El MEPC aprobó también los términos de referencia del quinto estudio de la OMI sobre GEI, que servirá de base para la futura revisión de la Estrategia de la OMI de 2023 sobre reducción de dichas emisiones, prevista para 2028. Asimismo, avanzó en el marco de evaluación del ciclo de vida de las emisiones de GEI de los combustibles marinos y en las directrices sobre ensayo, aprobación, reconocimiento y certificación de sistemas de captura de carbono instalados en buques, bajo un enfoque tecnológicamente neutral y por etapas. La OMI mantendrá abierto el trabajo

sobre los límites del sistema, la verificación de emisiones a bordo y la responsabilidad sobre las emisiones posteriores a la descarga del CO₂.

Finalmente se adoptaron una serie de enmiendas y directrices relacionadas con la eficiencia energética y la contaminación atmosférica, incluidas cuestiones vinculadas al acceso a los datos del sistema IMO DCS, los índices EEDI y EEXI, y la medición y seguimiento de emisiones de metano y óxido nitroso. También se constató la mejora continuada de la intensidad de carbono media de la flota, aunque la revisión del CII y del SEEMP seguirá abierta en próximas sesiones.



La 84ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI se celebró en Londres del 27 de abril al 1 de mayo de 2026 / OMI.



LEGISLACIÓN / VENTA JUDICIAL

El Convenio de Pekín refuerza la seguridad jurídica en la venta judicial internacional de buques

Busca asegurar que los efectos de esa venta, en particular la transmisión de un título libre de cargas, sean aceptados internacionalmente

El Convenio de Pekín sobre la Venta Judicial de Buques entró en vigor el 17 de febrero de 2026, para dar reconocimiento internacional a las ventas judiciales de buques llevadas a cabo en los Estados parte y reducir la incertidumbre jurídica asociada a estas operaciones. Su denominación oficial es Convenio de las Naciones Unidas sobre los Efectos Internacionales de las Ventas Judiciales de Buques.

El texto, preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) y adoptado por la Asamblea General de la ONU el 7 de

La entrada en vigor fue posible tras la ratificación de Barbados, El Salvador y España

diciembre de 2022, establece un régimen armonizado para que una venta judicial en un Estado parte sea reconocida por los demás. El convenio no sustituye las normas nacionales que regulan el procedimiento de venta judicial, pero sí busca asegurar que los

efectos de esa venta, en particular la transmisión de un título libre de cargas, sean aceptados internacionalmente.

La cuestión central es el llamado *clean title* o título limpio. En la práctica, el comprador de un buque vendido judicialmente podía encontrarse, tras la adquisición, con embargos, gravámenes o reclamaciones marítimas en otras jurisdicciones derivados de deudas anteriores. El nuevo convenio pretende limitar ese riesgo al reconocer que la venta judicial extingue los derechos o intereses previos afectados por la operación, siempre dentro del marco previsto por el propio tratado.

BIMCO e ICS han respaldado la entrada en vigor del convenio y han animado a más Estados a firmarlo y ratificarlo. Ambas organizaciones consideran que la norma puede aumentar la confianza de compradores y financiadores, favorecer una mayor participación en ventas judiciales y contribuir a maximizar el producto de la venta, que posteriormente se distribuye entre los acreedores. El documento también subraya que el convenio incorpora salvaguardias procesales para armadores, acreedores hipotecarios y otros titulares de cargas sobre el buque.

El sistema se apoya además en mecanismos de transparencia. Cada Estado en el que se produzca una venta judicial deberá emitir una notificación de venta y, cuando corresponda, un certificado de venta judicial. La OMI actuará como depositaria de esas notificaciones y certificados, que estarán disponibles a través de un módulo específico en la plataforma GISIS.

La entrada en vigor fue posible tras la ratificación de Barbados, El Salvador y España, tercer Estado en depositar el instrumento necesario para activar el artículo 21.1, que exige tres instrumentos de ratificación para la entrada en vigor del Convenio. A 11 de mayo de 2026, el Convenio contaba con cuatro Estados parte, tras la ratificación de Panamá el 19 de marzo de 2026, si bien para este último Estado no entrará en vigor hasta el 15 de septiembre de 2026.

Su alcance será, no obstante, progresivo. Al basarse en la reciprocidad entre Estados parte, su eficacia práctica dependerá de que un mayor número de jurisdicciones marítimas lo ratifiquen.

ANAVE publicó en su sección Tribuna Profesional un artículo de Eduardo Albers sobre este asunto bajo el título: 'El Convenio de UNCITRAL sobre los efectos internacionales de la venta judicial de buques', que está disponible en el siguiente enlace.

MERCADO / GLP

El cierre de Ormuz lleva los fletes *spot* de los gaseros GLP de mayor porte a máximos históricos

Los tránsitos por el estrecho se mantienen un 90% por debajo de sus niveles normales

Los fletes *spot* de los gaseros GLP de gran porte (*Very Large Gas Carriers, VLGC*) han alcanzado niveles récord debido a la reorganización de los flujos mundiales de transporte marítimo de gases licuados del petróleo (GLP), tras la fuerte caída de los tránsitos por el estrecho de Ormuz. Según Clarksons Research, los fletes *spot* en la ruta de Houston (EE.UU.), a Chiba (Japón), se han situado en 290 dólares por tonelada (\$/t) y los fletes en *time charter* se han disparado hasta 170.000 dólares/día, el nivel más alto de la serie histórica.

Para Clarksons, la causa principal de esta subida es la sustitución de cargamentos procedentes de Oriente Medio por otros con origen en EE.UU. El estrecho de Ormuz canaliza habitualmente alrededor del 30% del GLP transportado por mar a escala mundial. Sin embargo, según

datos de Clarksons y Veson Nautical, los tránsitos se mantienen un 90% por debajo de sus niveles normales, mientras que las exportaciones estadounidenses de GLP alcanzaron en abril un récord de 7 millones de toneladas (Mt), un 20% más que en marzo.

S&P también apunta a un máximo histórico de las exportaciones estadounidenses de GLP en abril, lideradas por el propano, y señala a China y Japón como los principales compradores en dicho periodo, con 457.000 y 460.000 barriles diarios, respectivamente.

Estos cambios en el origen de las cargas han aumentado la distancia media por viaje y, por tanto, la demanda en toneladas·milla, absorbiendo capacidad. Una parte significativa de las cargas de EE.UU. hacia Asia está evitando el canal de Panamá y navegando por el cabo de Buena

30%

Antes del inicio de la guerra el estrecho de Ormuz canalizaba alrededor del 30% del GLP transportado por vía marítima a escala mundial.

Esperanza. La ruta por el Cabo supone unas 15.900 millas, frente a 9.370 millas vía Panamá, y cerca de 9.200 millas más que el itinerario tradicional entre la terminal saudí de Ras Tanura, dentro del golfo Pérsico, y Chiba. Además, el coste de algunos *slots* subastados para transitar por el canal de Panamá sin reserva previa ha superado el millón de dólares.

La disponibilidad inmediata de buques es limitada. Clarksons señala que el periodo

de contratación se ha extendido ya a todo junio. El primer buque disponible se sitúa en torno al 20 de junio, mientras que cerca del 10% de la flota mundial de VLGC permanece a la espera en el golfo de Omán, frente a la costa occidental de India, o atrapada dentro del golfo Pérsico.

El repunte de los fletes llega tras una fase de elevada volatilidad. Los fletes *spot* comenzaron 2026 con una media de 73.631 dólares diarios, alrededor de un 50% por encima de la media de 2025, pero cayeron hasta unos 48.000 dólares diarios a mediados de marzo, coincidiendo con la paralización de la actividad en Oriente Medio y el encarecimiento del combustible. La recuperación posterior ha sido muy rápida. Veson Nautical prevé que la utilización de los VLGC alcance el 89,5% en 2026, apoyada por un crecimiento efectivo negativo de la oferta del -0,8%.



El VLGC *Rabdan* de la Abu Dhabi National Oil Company, una de las más afectadas por el cierre del estrecho de Ormuz / ADNOC.

Varios tripulantes de un portacontenedores heridos tras un nuevo ataque iraní

La operación de escolta estadounidense para atravesar el estrecho de Ormuz, puesta en marcha el 4 de mayo, se suspende tras rescatar solo dos buques

El *CMA CGM San Antonio*, un portacontenedores de 2.800 TEU y abandonado en Malta, fue atacado con un proyectil el 5 de mayo sobre las 18:30 UTC mientras transitaba por el estrecho de Ormuz, según un informe de la agencia británica de operaciones del Comercio Marítimo (*United Kingdom Maritime Trade Operations, UKMTO*). La naviera CMA CGM confirmó que el buque sufrió daños materiales y que varios tripulantes resultaron heridos (hasta ocho según algunas fuentes), fueron evacuados y están recibiendo atención médica.

El ataque se produjo pocas horas antes de que la Administración estadounidense pusiera «en pausa» el denominado *Project Freedom*, la operación anunciada por Donald Trump para facilitar la salida de buques mercantes atrapados en el golfo Pérsico y puesta en marcha el 4 de mayo. Según publicó el propio presidente Trump en su red Truth Social: «El Proyecto Libertad se suspenderá durante un breve período de tiempo para ver si el acuerdo puede finalizarse y firmarse». Trump alegó los avances en las conversaciones con Irán y la petición de Pakistán y otros países, aunque mantuvo en vigor el bloqueo estadounidense a los buques que hicieran escala en puertos iraníes.

Hasta la mencionada pausa, solo dos buques mercantes con pabellón estadounidense habían completado tránsitos confirmados bajo protección militar de EE.UU.: el ro-ro *Alliance Fairfax*, operado por Farrell Lines, filial de Maersk Line Limited, y el quimiquero *CS Anthem*,



Momento del rescate de los tripulantes del *CMA CGM San Antonio* tras el ataque / CMA CGM.

gestionado por Crowley-Stena Marine Solutions. Maersk confirmó que el *Alliance Fairfax* salió del golfo Pérsico el 4 de mayo bajo protección militar estadounidense y sin incidentes; Crowley confirmó después el paso seguro del *CS Anthem*.

La respuesta iraní al *Project Freedom* mantuvo la zona en una situación de riesgo elevado. Según el Mando Central estadounidense (CENTCOM), las fuerzas iraníes lanzaron misiles de crucero, drones y lanchas rápidas contra buques protegidos por EE.UU. Washington aseguró haber destruido seis de estas pequeñas lanchas iraníes e interceptado misiles y drones. Irán, por su parte, tras anunciar en primera instancia que había alcanzado un buque de la Armada estadounidense, negó que se hubieran producido algunos de esos cruces y rechazó varias acusaciones.

44

Número de incidentes registrado contra buques mercantes desde el inicio de las hostilidades en la zona del golfo Pérsico, estrecho de Ormuz, golfo de Omán y Bab el Mandeb según la actualización más reciente del JMIC, incluidos varios actos de piratería

El episodio del *CMA CGM San Antonio* se suma a una cadena de incidentes desde el alto el fuego anunciado a comienzos de abril. Según el general Dan Caine, jefe del Estado Mayor Conjunto de EE.UU., desde esa fecha Irán ha disparado contra buques comerciales en nueve ocasiones y ha apresado dos portacontenedores. Además,

habría atacado fuerzas estadounidenses más de diez veces, aunque Washington sostiene que esos hechos siguen por debajo del umbral para reanudar operaciones de combate a gran escala.

En el mes de mayo, UKMTO había registrado el ataque de varias lanchas equipadas con lanzagranadas y ametralladoras contra un granelero a 11 millas náuticas al oeste de Sirik (Irán), sin heridos; el incendio y explosión a bordo del *HMM Namu*, de bandera panameña y operado por Corea del Sur, aún bajo investigación; y el mencionado ataque contra el *CMA CGM San Antonio*. Además, Emiratos Árabes Unidos denunció ataques con drones y misiles procedentes de Irán contra su territorio, con un incendio en la zona petrolera de Fuyaira, tres heridos y desvíos de vuelos. Teherán volvió a negar haber llevado a cabo dichos ataques.

El bloqueo de Ormuz acelera la caída de las existencias mundiales de petróleo

Más de 14 millones de barriles diarios de producción permanecen fuera del mercado, según la IEA

La restricción del tráfico de petroleros por el estrecho de Ormuz está acelerando la reducción de las existencias mundiales de petróleo a un ritmo inédito, según la edición de mayo del Oil Market Report de la Agencia Internacional de la Energía (IEA). Más de diez semanas después del inicio de la guerra en Oriente Medio, el descenso acumulado en el suministro de crudo procedente de los productores del Golfo supera ya los 1.000 millones de barriles (Mb), mientras más de 14 millones de barriles diarios (Mbd) de producción permanecen fuera del mercado.

En 2024, transitaron por Ormuz una media de 20 Mbd de petróleo y productos petrolíferos, alrededor del 20% del consumo mundial y más de una cuarta parte del comercio marítimo global de crudo y derivados, según la

EIA estadounidense (*Energy Information Administration*). Con Ormuz bloqueado, las alternativas logísticas son limitadas. Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos (UAE) disponen de oleoductos que permiten desviar parte de sus exportaciones hacia terminales situadas fuera del estrecho, como Yambú, en el mar Rojo, y Fuyaira, en el golfo de Omán. Sin embargo, otros productores de la región dependen en mayor medida del tránsito marítimo por Ormuz.

La IEA estima que las existencias mundiales, incluido el petróleo a flote, se redujeron en 250 Mb entre marzo y abril, equivalentes a 4 Mbd. Solo en abril, los inventarios en tierra descendieron en 170 Mb, mientras que el petróleo a flote aumentó en 53 Mb, lo que refleja la reordenación de rutas de transporte en el comercio marítimo.

El impacto se ha amortiguado parcialmente por el uso de reservas comerciales y estratégicas en los países consumidores, el desvío de parte de las exportaciones saudíes y emiratíes, y el aumento de las ventas desde otros productores. Según la IEA, las exportaciones de crudo desde la cuenca atlántica y otros orígenes alternativos han aumentado en 3,5 Mbd desde febrero, especialmente desde EE.UU., Brasil, Canadá y Venezuela. También han aumentado su producción Kazajistán y Rusia, esta última tras el levantamiento parcial de las sanciones impuestas por EE.UU. para el petróleo ruso.

La demanda también se está ajustando. La IEA prevé que el consumo mundial de petróleo se reduzca en 420.000 bd en 2026, hasta 104 Mbd, 1,3 millones menos que en sus previsiones anteriores

al conflicto. Las refinerías han reducido su actividad y sus importaciones de crudo, con una caída especialmente acusada de las compras marítimas de China entre febrero y abril.

La tensión se ha trasladado a los precios. El índice *North Sea Dated*, referencia vinculada al barril de Brent, osciló en abril en una banda de casi 50\$ por barril y promedió 120,36\$, con una subida mensual de 16,50\$.

El director de la IEA, Fatih Birol, advirtió el 18 de mayo, durante la cumbre del G7 celebrada en París, de que las existencias se están agotando «a un ritmo sin precedentes» por el cierre del estrecho de Ormuz, pese a la liberación de reservas estratégicas internacionales. También señaló la existencia de una «brecha de percepción entre los mercados físicos y financieros» en lo que respecta al precio del petróleo.



Tanques de almacenamiento de crudo y productos en una terminal petrolera / ADOBESTOCK.

Guinea estudia limitar sus exportaciones de bauxita, lo que presionaría a la baja los fletes de buques *capsize*

Las exportaciones por vía marítima de bauxita desde Guinea se han duplicado desde 2020 y alcanzaron 178 millones de toneladas en 2025

La posibilidad de que Guinea limite sus exportaciones de bauxita en 2026 podría tener un efecto directo sobre el mercado de graneles sólidos, especialmente en el segmento buques de mayor porte, los *capsize*. El país africano se ha convertido en una pieza central del comercio mundial de bauxita y su fuerte crecimiento exportador desde 2020 ha sido uno de los factores que ha sostenido la demanda de grandes graneleros en los últimos años.

Según un análisis de la consultora marítima Veson recientemente publicado, las exportaciones marítimas de bauxita desde Guinea se han más que duplicado desde 2020 y alcanzaron 178 millones de toneladas (Mt) en 2025, de acuerdo con datos de Oceanbolt. La mayor parte de estos volúmenes se transporta en buques *capsize* y *newcastlemax* en la ruta Guinea-China, un tráfico que requiere largos tiempos de navegación, retornos en lastre y operaciones de carga relativamente lentas.

El Gobierno guineano estudia ahora imponer un límite a las exportaciones para estabilizar los precios de la bauxita, afectados por un exceso de oferta y por la menor capacidad de crecimiento de la industria china del aluminio. Veson señala que la producción china de aluminio alcanzó 44,2 Mt en 2025, según el International Aluminium Institute, cerca del límite fijado por las autoridades del país. Esto reduce el margen para nuevos aumentos de producción



Un buque carga bauxita en un puerto de Guinea

y, por tanto, para una mayor demanda de bauxita.

A este contexto se suma el impacto del conflicto en Oriente Medio y el cierre del estrecho de Ormuz sobre la industria del aluminio. Según el documento, Oriente Medio representa el 8,3% de la producción mundial de aluminio y Wood Mackenzie estima que el conflicto podría reducir la producción global en 3,5 Mt, equivalente a un 4,7%. Aunque esta situación ha elevado los precios del aluminio, también ha debilitado la demanda de bauxita y alúmina en la región, añadiendo una presión a la baja sobre esta materia prima.

La hipótesis que maneja Veson es que el límite guineano podría situarse en 150 Mt este año. Esa cifra supondría una reducción del 15% respecto a 2025 y quedaría muy por

Wood Mackenzie estima que la guerra de Irán podría reducir la producción global un 4,7%

debajo de las expectativas de exportación prevista por los analistas, que apuntaban a unos 200 Mt para 2026.

El impacto sobre la flota sería significativo. Veson calcula que cada cargamento medio de bauxita entre Guinea y China puede mantener ocupado a un *capsize* durante unos 100 días. Bajo esa premisa, este tráfico empleó alrededor de 304 *capsize* en 2025. Un límite de 150 millones de toneladas reduciría esa necesidad en 46 buques.

Esa capacidad liberada equivaldría al 2,4% de la flota actual y al 79% de las entregas previstas para este tipo de buques en 2026, según datos de VesselsValue citados por Veson. Para un mercado sensible a pequeños cambios en la oferta efectiva de tonelaje, la reincorporación de esos buques a otros tráficos podría debilitar el equilibrio entre oferta y demanda y ejercer una presión a la baja sobre los fletes *spot*.

El ajuste podría concentrarse en la segunda mitad del año, ya que las exportaciones guineanas han aumentado un 22% en lo que va de 2026. Si finalmente se aplica el límite de 150 Mt, el recorte tendría consecuencias inmediatas sobre la demanda de buques *capsize* en una de las rutas de largo recorrido más relevantes para el sector.



Una gabarra de la empresa Goodfuels suministra biocombustible a un portacontenedores en el puerto de Róterdam / GOODFUELS.

DESCARBONIZACIÓN / COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

La guerra de Irán reduce el coste relativo del uso de biocombustibles para el cumplimiento del FuelEU

El encarecimiento de los fueles convencionales ha sido mayor que el de las mezclas de biocombustibles

La subida de los precios del combustible provocada por la crisis en Oriente Medio ha alterado de forma significativa el coste económico para las navieras del uso de biocombustible en tráficos sujetos a la normativa europea de emisiones. Según un análisis de Ship & Bunker, el encarecimiento del VLSFO

ha sido mucho más intenso que el de las mezclas B30, lo que ha reducido el diferencial de precio de los biocombustibles e incluso los ha situado por debajo del fuel convencional cuando se incorporan los costes de cumplimiento del EU ETS y de FuelEU Marítimo.

El análisis toma como referencia el puerto de Róterdam. Hasta mediados de mayo, el precio medio del VLSFO se ha situado en 796,78 dólares por tonelada (\$/t), frente a los 460,53 \$/t de febrero, lo que supone un incremento del 73%. En el mismo periodo, el combustible con un 30% de mezcla de bio (B30) ha pasado de 753,28 a 990,28 \$/t, con un aumento del 31,5%. La diferencia se explica, según Ship & Bunker, a que la producción de las mezclas de biocombustibles se encuentra, en gran

medida, fuera de la zona de conflicto.

Al añadir los costes regulatorios, Ship & Bunker estima que, en un viaje intraeuropeo, el B30 en Róterdam resulta este mes 127,74 \$/t más barato que el VLSFO, frente a un descuento de solo 12,40 \$/t en febrero. En los viajes entre la UE y terceros países, el B30 mantiene todavía una prima, pero esta se ha reducido de 140,17 \$/t en febrero a 32,88 \$/t en mayo.

El cálculo incorpora tres elementos: el precio del combustible, el coste de adquisición de derechos de emisión (*European Union Allowances, EUA*) bajo el EU ETS y el valor de los mecanismos de compensación o *pooling* del FuelEU Marítimo. En el caso del EU ETS, cada tonelada de VLSFO consumida en un

viaje intra-UE exige la compra de 3,2 derechos de emisión, frente a 2,24 en el caso del B30. Para tráficos entre la UE y terceros países, la obligación se reduce a la mitad. Considerando el precio de los derechos a 20 de mayo 74,56 €/t (*), el coste intraeuropeo del EU ETS se sitúa en 277,34 \$/t para el VLSFO y en 194,13 dólares para el B30.

El FuelEU Marítimo refuerza esa diferencia. Bajo los umbrales actuales de intensidad de carbono, una tonelada de VLSFO consumida en un viaje intra-UE genera alrededor de 0,07 toneladas de CO₂ equivalente de exceso de emisiones, mientras que una mezcla B30 típica produce un déficit de 0,85 toneladas de CO₂ equivalente. Según valores de mercado citados por

(PASAA PÁGINA 17)



(VIENE DE PÁGINA 16)

Ship & Bunker, esto implica para el VLSFO un coste de *pooling* de 17,50 \$/t este mes, mientras que el B30 generaría ingresos de 219,10 \$/t por su sobrecumplimiento.

La conclusión del análisis es que los costes regulatorios del EU ETS y FuelEU Maritime se han mantenido relativamente estables desde el inicio de la crisis, mientras que la prima del B30 frente al VLSFO se ha estrechado con fuerza. Ese desplazamiento ha hecho que el uso de biocombustibles resulte ahora mucho más competitivo para determinados tráficos europeos.

No obstante, la ventaja podría ser temporal. Si el diferencial actual se mantiene, cabe esperar un mayor desplazamiento de la demanda hacia mezclas con biocombustibles en los tráficos intraeuropeos. En Róterdam, las ventas de mezclas de biocombustibles ya crecieron un 0,6% interanual en el primer trimestre, hasta 104.630 toneladas, mientras que las ventas de combustibles marinos convencionales cayeron un 28,1%. La entrada en vigor de la directiva de Energías Renovables (RED III) en los Países Bajos, que introduce cuotas de venta de combustibles renovables para los suministradores, añade presión en la misma dirección.

Ese ajuste del mercado puede acabar elevando de nuevo la prima de los biocombustibles frente al fuel convencional. Además, los valores de *pooling* de FuelEU podrían reducirse si aumenta la disponibilidad de sobrecumplimiento asociado al uso de B30. Por ahora, la crisis ha cambiado el equilibrio económico: el encarecimiento del VLSFO ha convertido a los biocombustibles en una opción de cumplimiento más competitiva para las navieras expuestas a la regulación europea.

(*) **NOTA DE ANAVE:** Dado que el precio de los derechos de emisión se sitúa actualmente en unos 75 €/tCO₂, las cifras anteriores deben considerarse sobreestimadas.



Un operario toma una muestra de combustible durante una operación de suministro / LR.

COMBUSTIBLES / NUEVAS MEZCLAS

FOBAS advierte de problemas de estabilidad en combustibles mezclados con petróleo de esquisto en Singapur

FOBAS, el servicio de análisis y asesoramiento de combustibles marinos de Lloyd's Register, ha detectado en Singapur varios suministros de combustible con una huella química compatible con petróleo de esquisto procedente de Estonia. El aviso se refiere a combustibles analizados en las últimas semanas mediante técnicas de cromatografía de gases y espectrometría de masas (GC-MS), un tipo de ensayo que no forma parte del análisis rutinario aplicado a todos los combustibles marinos.

Según el informe, el componente de *shale oil* (esquisto) aparece ocasionalmente en mezclas de combustible marino, en particular en Singapur y en la zona ARA (Ámsterdam, Róterdam y Amberes). La novedad en los casos recientes es la proporción estimada: en algunos suministros, FOBAS calcula que el petróleo de esquisto podría alcanzar hasta el 25% de la mezcla. Pese a ello, los resultados ordinarios de laboratorio situaban estos combustibles dentro de especificación para la calidad ISO 8217 RMG380, sin valores especialmente elevados de sedimentos totales.

El problema se ha manifestado en operación. Los buques que consumieron combustibles en los que FOBAS confirmó la presencia de petróleo de esquisto han comunicado formación excesiva de lodos, obstrucción de filtros y, en un caso, incidencias en bombas de combustible. El laboratorio advierte de que, al no llevarse a cabo análisis químicos detallados en todos los suministros, no es posible determinar el alcance del problema. No obstante, a partir de las propiedades de otros combustibles y de suministros procedentes de las mismas garras y proveedores, FOBAS estima que otros buques habrían tomado combustible con distintos niveles de *shale oil*.

El aviso se produce después de que el laboratorio de pruebas de combustible VPS comunicara en abril un aumento de componentes asociados al petróleo de esquisto en combustibles VLSFO suministrados en Singapur. En febrero y marzo de 2026, sus ensayos identificaron 90.000 toneladas de combustible entregadas con compuestos de este tipo en concentraciones de 4.000 a 13.200 ppm. VPS señaló entonces que no había

recibido informes de incidentes, aunque advertía de posibles efectos retardados por estabilidad, almacenamiento o limpieza del sistema.

FOBAS subraya que no todos los combustibles con petróleo de esquisto tienen por qué generar problemas, pero recuerda que existe un historial de inestabilidad y formación de lodos asociado al producto estonio. Su recomendación operativa es pedir al proveedor confirmación sobre el uso de shale oil en la mezcla, vigilar los resultados de sedimentos totales y el comportamiento del combustible en purificadoras y filtros, y consumir estos lotes cuanto antes para evitar almacenamientos prolongados.



TECNOLOGÍA / NORMATIVA

La OMI adopta el Código MASS, el primer código internacional para buques autónomos

Inicialmente no será obligatorio y servirá como fase previa a un marco vinculante bajo SOLAS para 2032

La Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el nuevo Código Internacional de Seguridad para Buques Marítimos Autónomos de Superficie, conocido como Código MASS, durante el 111º periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, celebrado en Londres del 13 al 22 de mayo de 2026. Se trata del primer marco internacional específico para regular los buques mercantes que operen con poca tripulación, sin dotación a bordo o mediante control remoto.

Este nuevo código establece «un marco basado en objetivos para que estos buques sean proyectados, aprobados y operados con un nivel de seguridad, protección marítima y protección ambiental equivalente al exigido a los buques convencionales». La OMI precisa que los buques MASS deberán seguir cumpliendo el Convenio SOLAS y los demás instrumentos obligatorios aplicables. El texto se aplicará a buques de carga cubiertos por el capítulo I de SOLAS y entrará en vigor el 1 de julio de 2026, aunque en esta primera fase no será obligatorio.

La adopción del código responde al avance de los ensayos con buques controlados remotamente o con distintos



grados de autonomía. Según la OMI, «un buque se considera autónomo cuando la tecnología instalada a bordo ha sido diseñada y verificada para controlar acciones sin intervención humana». Aunque el número de buques operados remotamente o sin tripulación a bordo sigue siendo limitado, la Organización señala que los ensayos internacionales de este tipo de buques están aumentando.

El Código MASS introduce nuevos requisitos en el proyecto y operación de estos buques, en asuntos relativos a la navegación, conectividad, operación remota, seguridad contra incendios y búsqueda y salvamento. También incorpora exigencias sobre evaluación de riesgos, sistemas, ciberseguridad y funcionamiento de los centros de operaciones remotas (Remote Operations Center, ROC). Uno de los elementos centrales del marco es el mantenimiento de la supervisión humana: el

capitán conservará la responsabilidad general del buque en todo momento, incluso cuando no se encuentre físicamente a bordo.

Para Arsenio Domínguez, secretario general de la OMI, la adopción del código «es un hito que sitúa a la organización a la vanguardia de la regulación de las tecnologías emergentes y representa un gran paso adelante permitiendo la innovación a la vez que mantiene la seguridad, la rendición de cuentas y el factor humano en el núcleo de las operaciones marítimas».

El nuevo código complementa los instrumentos existentes de la OMI y tiene en cuenta el marco jurídico internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS). Según la organización, «su adopción culmina casi una década de debates multilaterales, trabajo jurídico y ensayos en el agua, con el objetivo de permitir que las tecnologías autónomas y convencionales

operen de forma segura dentro del mismo sistema marítimo».

La hoja de ruta aprobada prevé que, en diciembre de 2026, durante el MSC 112, se restablezca el grupo de trabajo MASS para desarrollar una fase de acumulación de experiencia sobre el código no obligatorio. En 2028 comenzaría el desarrollo del código obligatorio, a partir de los resultados de esa fase y de la revisión por los subcomités competentes. La OMI espera adoptar el primer Código MASS obligatorio antes del 1 de julio de 2030, con entrada en vigor prevista el 1 de enero de 2032, previsiblemente mediante enmiendas a SOLAS.

Para el sector marítimo, el Código MASS supone el primer intento global de ordenar la incorporación de buques autónomos al tráfico comercial internacional, evitando que su desarrollo dependa únicamente de ensayos nacionales, proyectos piloto o autorizaciones caso por caso.



Bound4blue firma un acuerdo de colaboración con Cryosafe para adaptar sus velas eSail a metaneros

La empresa española de tecnología eólica para buques, bound4blue, y la británica Cryosafe Services han firmado un acuerdo de colaboración para estudiar la instalación del sistema auxiliar de propulsión eólica por eSail en buques metaneros. El objetivo de la alianza es evaluar la configuración e integración de estas velas de succión en este tipo de buques, teniendo en cuenta sus limitaciones y su compatibilidad con terminales de gas natural licuado (GNL) y unidades FSRU en las operaciones de carga y descarga.

Según un comunicado conjunto, los trabajos se centrarán en analizar aspectos como el puntal del buque, las operaciones de carga, los accesos mediante pasarela, las líneas de amarre y otros factores que puedan afectar a la operativa en puerto. Cryosafe aportará

Infografía del sistema eSail de Bound4blue instalado a bordo de un metanero / B4B.



su experiencia en operaciones de GNL y en asesoramiento a armadores y fletadores, mientras que bound4blue contribuirá con el desarrollo técnico de su sistema eSail.

La compañía española considera que los metaneros son un segmento con potencial para la propulsión eólica asistida debido a sus velocidades de operación, la disponibilidad de espacio a bordo y sus rutas internacionales. La finalidad de los estudios será determinar

configuraciones que permitan reducir consumo de combustible y emisiones sin interferir en las operaciones comerciales ni en los requisitos de acceso a terminales.

Daniel Mann, director comercial de bound4blue, señaló que «el mercado de los metaneros es un área clave de crecimiento para bound4blue» y destacó que la colaboración con Cryosafe permitirá incorporar al proyecto de cada propuesta los condicionantes específicos de la operativa del GNL. Según Mann, la combinación entre la

experiencia de bound4blue en propulsión asistida por viento y el conocimiento operativo de Cryosafe debe servir para que armadores y fletadores «puedan estar seguros de que todas las consideraciones críticas han sido evaluadas y abordadas».

El sistema eSail de propulsión eólica auxiliar desarrollado por bound4blue se basa en el uso de un perfil aerodinámico de gran espesor con un sistema de succión inteligente para maximizar la eficiencia aerodinámica. Ofrece ventajas estratégicas frente a regulaciones medioambientales internacionales como el FuelEU Marítimo (a través del Wind Reward Factor) y contribuye a mejorar las calificaciones del Índice de Intensidad de Carbono (CII), lo que refuerza su atractivo para cumplir unas normativas cada vez más estrictas.

Actualmente, la empresa ha instalado sus sistemas auxiliares de propulsión eólica en siete buques y cuenta con otros doce en cartera, superando en total las 50 eSail. Entre sus clientes figuran Marflet Marine, Maersk Tankers, Eastern Pacific Shipping, Odfjell, Klaveness Combination Carriers y BW Epic Kosan. Para 2027, se espera que la empresa consiga un ahorro anual de más de 400.000 toneladas de CO₂, con un total de más de 570.000 toneladas evitadas entre 2024 y 2027.

MERCADO / NUEVOS CONTRATOS

BIMCO publica un modelo de póliza de time charter dirigido al transporte de CO₂

El Comité Documentario de BIMCO ha aprobado un nuevo contrato-modelo de fletamento por tiempo elaborado específicamente para el transporte marítimo de dióxido de carbono licuado (LCO₂). El documento, denominado CO2TIME 2026, responde al rápido desarrollo de los proyectos de captura, utilización y almacenamiento de carbono (Carbon Capture Use and Storage, CCUS) y a la necesidad de un marco contractual normalizado para el transporte marítimo. CO2TIME 2026 es la primera póliza de fletamento por tiempo desarrollada específicamente para el transporte de LCO₂, pero se ha redactado con la flexibilidad suficiente para permitir su uso con otros gases licuados, como el GLP.

Para la vicesecretaria general y directora de Asuntos Contractuales de BIMCO, Stinne Taiger Ivø, «el transporte de LCO₂ es un sector en desarrollo con un perfil de riesgo único, pero, al mismo tiempo, está estrechamente relacionado con las prácticas de transporte de gas ya establecidas. CO2TIME 2026 se ha desarrollado para salvar esta brecha, proporcionando una estructura de fletamento por tiempo ya conocida a la vez que aborda los retos técnicos, operativos y normativos específicos asociados al transporte de CO₂».

Un objetivo clave del comité de redacción era basarse en conceptos ya conocidos y establecidos en el sector de los buques gaseros. Según

Nicholas Fell, presidente del Comité Documentario de BIMCO, «CO2TIME 2026 pretende reducir la incertidumbre contractual, manteniendo los principios bien establecidos del fletamento por tiempo y adaptándolos a las características específicas del transporte de LCO₂ para apoyar a los armadores, fletadores, financiadores y promotores de proyectos que se incorporan a este mercado».

La póliza modelo incluye una serie de disposiciones que reflejan las realidades operativas del transporte de CO₂. Las responsabilidades y los costes también se asignan en función de la parte que controla la decisión operativa pertinente, lo que proporciona un marco práctico para las operaciones diarias.





Instalaciones de reciclaje de la empresa Rudra Green Shipping Recycling en Alang, en la provincia del Gujerat (India) / RUDRA

RECICLAJE / LISTA UE

La UE mantiene fuera de su lista a las instalaciones de reciclaje indias pese a su cumplimiento del CHK

Desde BIMCO se pide a la Comisión Europea que reconsidere su enfoque y cierre la brecha entre las «regulaciones bienintencionadas y las realidades cotidianas»

La Unión Europea mantiene cerrada su lista de instalaciones autorizadas para el reciclaje de buques a las instalaciones del subcontinente indio, pese al creciente número de instalaciones certificadas en la región según el Convenio de Hong Kong de la Organización Marítima Internacional (OMI). La decimoquinta edición de la Lista Europea incluye 41 instalaciones: 28 dentro de los países del Espacio Económico Europeo (EEE) y otras 13 en terceros países, entre ellas, 10 en Turquía. Ninguna se encuentra en India, Bangladés o Pakistán.

La lista europea obliga a los buques con pabellón de un Estado del EEE a ser reciclados únicamente en instalaciones previamente autorizadas por Bruselas. La Comisión Europea sostiene que este sistema permite garantizar el cumplimiento de requisitos estrictos de seguridad laboral, protección ambiental y gestión de

residuos peligrosos. Sin embargo, la exclusión de las instalaciones del subcontinente asiático ha abierto un debate sobre la relación entre la normativa comunitaria y el marco internacional de la Organización Marítima Internacional, el Convenio de Hong Kong.

El Convenio de Hong Kong, en vigor desde junio de 2025, establece reglas internacionales para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de buques, incluidas exigencias sobre inventarios de materiales peligrosos, certificación de buques, planes de reciclaje y autorización de instalaciones. Aun así, la UE no reconoce automáticamente a los astilleros que cumplen ese convenio: exige una evaluación propia y la inclusión expresa en su lista.

David Loosley, secretario general de BIMCO, ha criticado que Bruselas mantenga fuera a los astilleros del subcontinente indio pese a los

avances registrados en la zona. «Más de 110 instalaciones indias cuentan hoy con una Declaración de Cumplimiento del Convenio de Hong Kong emitida por sociedades de clasificación miembros de IACS», señaló. Según Loosley un total de 23 instalaciones de Bangladés han sido autorizadas conforme a los requisitos del convenio. Sin embargo, «ni un solo astillero indio ha sido aprobado por la UE», tras quince actualizaciones de la lista europea.

Para BIMCO, la omisión ya no puede interpretarse como una simple cuestión administrativa. Loosley sostiene que «algunas de estas instalaciones alcanzan, o incluso superan, los estándares de la UE» y que la política comunitaria tiene un impacto limitado sobre la realidad del mercado. Según sus estimaciones, alrededor del 80% del tonelaje mundial reciclado en 2024 se procesó en el sur de Asia, «con

independencia de la política europea».

El responsable de BIMCO reclama que la Comisión «reconsidere su enfoque» y apoye de forma más activa el marco multilateral de la OMI. A su juicio, «es hora de cerrar la brecha entre las regulaciones bienintencionadas y las realidades cotidianas». También advierte de que la coexistencia de normas regionales y globales genera incertidumbre y retrasa mejoras en seguridad laboral y protección ambiental.

BIMCO estima que unos 16.000 buques necesitarán ser reciclados durante la próxima década. Para Loosley, los astilleros de Alang y otros centros del sur de Asia que han invertido en infraestructuras, auditorías y certificaciones «pertenecen a la lista europea». Su conclusión es clara: «seguir ignorando los avances de la industria del reciclaje de buques en el subcontinente indio no es prudente; es desconocimiento».

El transporte marítimo europeo crece en valor, pero pierde peso en la flota mundial

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE ECSA
'VALOR ECONÓMICO DEL SECTOR NAVIERO DE LA UE'

ECSA utiliza en este informe datos económicos correspondientes a 2023, último ejercicio completo con información pública disponible al inicio del estudio, mientras que las cifras de flota se actualizan hasta enero de 2025 y, en algunos casos, de 2026.

En 2023, el transporte marítimo europeo (UE 27 y Noruega) generó 69.500 millones de euros (M€) de valor añadido bruto directo y una facturación estimada de 241.400 M€. Incluidos los efectos indirectos e inducidos, el valor económico total asociado al transporte marítimo europeo de mercancías y pasajeros alcanzó los 148.700 M€ y sostuvo alrededor de 1,68 millones de empleos en todo el mundo.

Entre 2018 y 2025, la capacidad bajo control europeo aumentó un 11%, hasta 570,5 MGT y 22.403 buques. Sin embargo, la flota mundial creció bastante más deprisa: en torno a un 30% en GT en el mismo periodo. Como resultado, la cuota europea sobre la capacidad global cayó del 38,5% en 2018 al 32,8% en 2025. La propia ECSA resume el diagnóstico con una frase: «La flota europea crece, pero otras flotas crecen más rápido».

Los navieros de Asia-Pacífico pasaron de operar el 40,8% de la flota mundial en 2018 al 45,1% en 2025, impulsados especialmente por el crecimiento chino. En el mismo periodo, la cuota de la UE-27 y Noruega perdió casi seis puntos. Las

Américas descendieron del 8,4% al 6,3%, mientras que África, Oriente Medio y Asia Meridional se mantuvieron en torno al 6,9%.

Una flota diversificada y con peso estratégico

Por tipos de buques, los operadores europeos lideran en el mercado de portacontenedores y ferries, y controlan el 45 y el 52%, respectivamente, de la capacidad global de este tipo de buques. También operan el 37% de las dragas, el 34% de los petroleros, el 32% de los metaneros, el 30% de los buques de carga general, el 28% de los graneleros, el 28% de los *carriers* y el 24% de los buques *offshore*.

De todos los buques mercantes que operan en Asia, alrededor del 21% del GT está bajo control europeo. En algunos

segmentos, la presencia es incluso mayor: los buques europeos representan el 34% de la capacidad de portacontenedores activa en Asia y el 20% de la capacidad de graneleros. El dato sitúa a los armadores europeos no solo como proveedores de capacidad para el comercio exterior europeo, sino como operadores relevantes en las principales rutas mundiales.

La dimensión estratégica es evidente. La flota bajo control europeo contribuye a las redes que canalizan el 76% del comercio exterior de la UE. Sus petroleros y metaneros apoyan la diversificación del suministro energético; sus graneleros transportan alimentos, fertilizantes, mineral de hierro y materias primas críticas; sus portacontenedores conectan a los exportadores europeos con los mercados mundiales; y sus buques *offshore*

participan en la construcción y mantenimiento de infraestructuras energéticas en el mar.

Un sector con alto valor económico

El valor añadido del transporte marítimo europeo se mantuvo antes de la pandemia en una banda aproximada de entre 27.000 M€ y 34.000 M€. En 2020 cayó a 27.500 M€, pero en 2021 subió hasta 58.500 M€ y en 2022 alcanzó 69.300 M€. En 2023 se mantuvo prácticamente estable, en 69.500 M€. Según ECSA, esta evolución se explica probablemente por la fuerte demanda de transporte marítimo y por el repunte de los niveles de flete tras la pandemia.

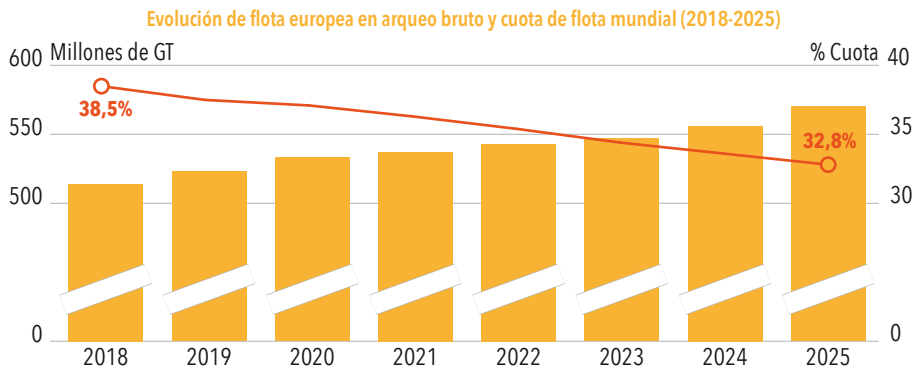
La facturación siguió una trayectoria parecida. En 2021, último año cubierto por el estudio anterior de CE Delft, el transporte marítimo europeo generó una facturación total de unos 186.700 M€. En 2023, la cifra ascendió a 241.400 M€. El transporte marítimo de mercancías fue el principal componente, con 191.500 M€. El transporte marítimo de pasajeros aportó 27.200 M€; la construcción de obras hidráulicas, 18.100 M€; y el arrendamiento de equipos de transporte marítimo, 4.700 M€.

El empleo directo se situó en torno a 233.500 personas en 2023. De ellas, unas 84.500 trabajaban en transporte marítimo y costero de pasajeros; 87.000 en transporte marítimo y costero de mercancías; 10.000 en arrendamiento de equipos de transporte marítimo; y 51.000 en construcción de obras hidráulicas. Frente a 2021, el empleo directo aumentó alrededor de un 6%, lo que apunta a una recuperación parcial tras el impacto de la pandemia. ECSA advierte, no obstante, de que la cifra puede subestimar el empleo real, porque algunas ocupaciones marítimas y actividades de apoyo no aparecen desagregadas en las estadísticas.

El cálculo ampliado del impacto económico combina efectos directos, indirectos e inducidos. En 2023, el transporte marítimo europeo de mercancías y pasajeros generó 66.200 M€ de impacto indirecto y 19.800 M€ de efectos inducidos. Sumados al impacto directo el valor total se sitúa en 148.700 M€. En empleo, el informe estima 1,38 millones de puestos indirectos y 130.000 asociados a efectos inducidos, hasta una cifra total de 1,68 millones de puestos de trabajo.

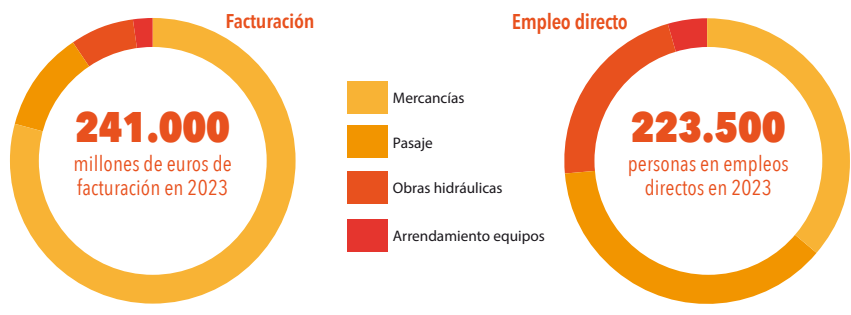
LOS NÚMEROS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO

570 mill. GT Arqueo total de la flota controlada por armadores europeos	22.403 Número de buques en la flota controlada	11% Crecimiento en GT entre 2018 y 2025 de la flota controlada
---	--	--



Incluidos los efectos indirectos e inducidos el transporte marítimo europeo de mercancías y pasajeros alcanzó:

148.700 millones de euros de impacto económico	241.400 millones de euros de facturación total	1,68 millones de puestos de trabajo
--	--	---



Base amplia de empresas pequeñas y un grupo reducido de grandes operadores globales

En 2026, el 90% de las más de 4.000 compañías navieras situadas en la UE-27 y Noruega controlaban menos de 10 buques. Solo alrededor del 0,5% controlaba más de 100. Por capacidad, cerca del 70% de las empresas controlaban flotas inferiores a 10.000 GT, mientras que menos del 5% superaban los 500.000 GT.

El sector combina, por tanto, una base muy amplia de pequeñas y medianas empresas con un grupo reducido de grandes operadores globales. Esta estructura explica parte de la diversidad europea. La flota no se concentra en un único segmento ni en un único modelo empresarial. Incluye compañías activas en tráficos de línea, ferries, graneles, petroleros,

gaseros, buques *offshore*, carga rodada, *car carriers* y buques especializados.

Esa diversidad contribuye a la resiliencia del sector, pero también complica la política marítima. Los ciclos de mercado, las necesidades de inversión y el impacto de la regulación no son iguales para un ferry, un granelero, un portacontenedores, un petrolero o un buque *offshore*. Una política sectorial eficaz debe tener en cuenta esa pluralidad.

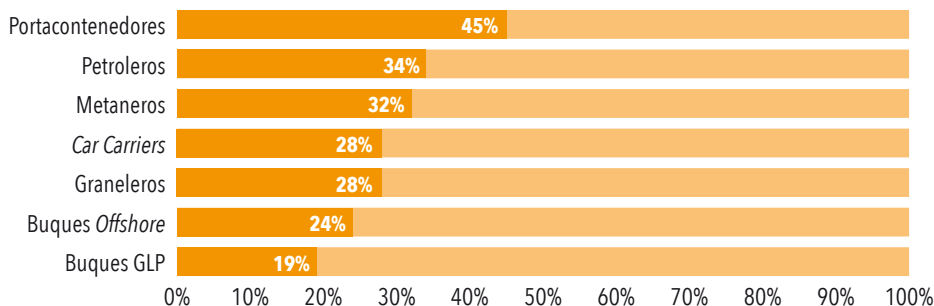
Energía, materias primas y transición industrial

Los armadores europeos controlan el 34% de la capacidad mundial de petroleros y el 32% de los metaneros. En un contexto de reordenación de los flujos energéticos y mayor sensibilidad geopolítica, esta capacidad contribuye a la diversificación del suministro europeo

Los buques *offshore* también tienen un papel creciente. La flota europea de este segmento suma 16,7 millones de GT y 1.567 unidades bajo control europeo. Su función no se limita al apoyo a la industria tradicional del petróleo y el gas; también participa en la instalación,

LOS NÚMEROS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO

Cuota del tonelaje total mundial de las empresas navieras europeas por tipo de buques



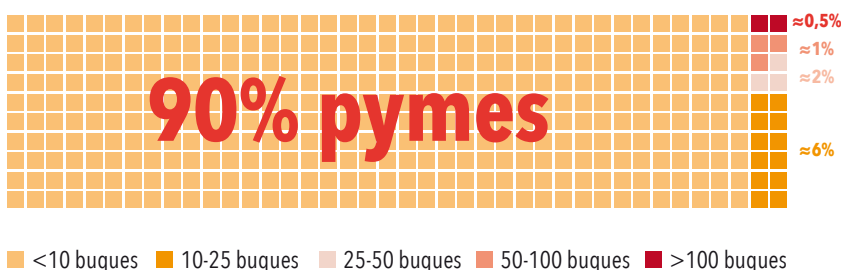
87%
de las importaciones de gas de la UE son por vía marítima

89%
de las importaciones de petróleo de la UE son por vía marítima

88%
de las exportaciones de cereal de la UE son por vía marítima

158.000
millones de euros en exportaciones de coches de la UE al año

Distribución aproximada de las empresas navieras europeas por número de buques



44%
del tonelaje propulsado por combustibles alternativos en cartera es europeo

54%
del tonelaje europeo en cartera estará propulsado por combustibles alternativos

74%
de los proyectos de producción de combustibles alternativos están en Asia-Pacífico

mantenimiento y servicio de infraestructuras de energías renovables marinas.

Los graneleros tienen una función menos visible, pero central para la industria y la transición energética. La flota europea de graneleros suma 166,9 MGT, 3.875 buques y alrededor del 28% de la capacidad mundial. Transporta cereales, fertilizantes, mineral de hierro y otras materias primas esenciales. El informe subraya además su papel en el suministro de materiales críticos utilizados en aerogeneradores, paneles solares, baterías y vehículos eléctricos.

El transporte de contenedores es otro pilar. Con 155,6 MGT y el 45% de la capacidad mundial, los portacontenedores bajo control europeo sostienen redes globales de comercio que van más allá de las rutas intraeuropeas. En los *car*

carriers, los armadores europeos controlan 13,5 MGT y 237 buques, equivalentes al 28% de la capacidad mundial y al 27% del número de unidades. El dato es especialmente relevante para la industria europea de automoción, uno de los principales sectores exportadores de la UE.

Liderazgo en buques, déficit en combustibles

ECSA sostiene que los armadores europeos concentran el 44% del tonelaje mundial en cartera preparado para utilizar combustibles bajos o nulos en carbono. Dentro de la cartera europea, el 38% de los buques y el 54% del GT están diseñados para operar con estos combustibles. El dato contrasta con la pérdida de cuota europea en la flota mundial: Europa pierde peso relativo en capacidad total,

pero mantiene una posición destacada en los pedidos asociados a la transición energética.

El problema está en la disponibilidad de combustible. La inversión en buques no se corresponde con la capacidad de producción europea. Asia-Pacífico concentra el 74% de la capacidad mundial proyectada de producción de combustibles bajos o nulos en carbono, frente al 10% de Europa, el 9% de Norteamérica y el 7,5% de otras regiones.

Según el informe, solo el 4% de los proyectos mundiales de combustibles derivados del hidrógeno han alcanzado una decisión final de inversión. Además, en Europa, menos del 5% de la producción mundial de combustibles bajos o nulos en carbono, estimada en 3,6 millones de toneladas equivalentes de petróleo, está actualmente destinada al transporte marítimo.

La consecuencia es una posible dependencia exterior en la fase de descarbonización. En un escenario de alta demanda, las necesidades de combustibles bajos o nulos en carbono del transporte marítimo europeo podrían superar por sí solas toda la oferta europea proyectada para 2035. Los proyectos europeos actuales siguen siendo modestos frente a acuerdos de suministro de mayor escala entre compañías europeas y proveedores asiáticos, en particular chinos.

Esta realidad conecta con la posición de ECSA sobre el uso de los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión. La organización estima que el transporte marítimo aportará unos 9.000 M€ anuales al ETS cuando el sistema esté plenamente implantado (2026), y reclama que una parte significativa se destine a producir y hacer disponibles combustibles marítimos limpios en Europa.

Conclusión

La flota europea está perdiendo peso en el conjunto mundial. Esa pérdida de cuota, especialmente frente al crecimiento de Asia-Pacífico, tiene implicaciones que van más allá del transporte marítimo: afectan a la soberanía europea en cadenas de suministro, energía, comercio exterior y transición industrial. Europa conserva una flota fuerte, pero si no acompaña su crecimiento al de sus competidores, perderá capacidad de influencia en sectores estratégicos.

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

MAYO

26



PRESENTACIÓN DEL INFORME SEMESTRAL SOBRE SEGURIDAD Y MEDIOAMBIENTE DE ANAVE

Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko presentaron el Informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medioambiente, en la Escuela de Navales de la UPM. La jornada tuvo una amplia representación de la Dirección general de la Marina Mercante. Asistieron la directora general, Dña. Ana Núñez; la subdirectora general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Dña. Ángela Pazó; Dña. Clara Lazcano y D. Nereo Arranz, subdirectores adjuntos; y D. Federico

Navarro, jefe de servicio y coordinador nacional de Descarbonización. Por parte de ANAVE, también asistieron Dña. Marina Ronda y Dña. Marta Lubián, además de numerosos representantes de las navieras asociadas, sociedades de clasificación y empresas del sector.

04

Dña. Elena Seco y Dña. Marta Lubián se reunieron por vía telemática con Dña. Laura Latorre sobre los UN/LOCODE de interés para España y la asistencia de ANAVE a las reuniones de UNECE. Ese mismo día, Dña. Marina Ronda participó en una reunión telemática organizada por Puertos del Estado, la Policía Nacional y varias empresas de ANAVE sobre el despliegue del EES en la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras de cara a la OPE 2026.

05

Dña. Elena Seco participó en una Jornada Técnica sobre el pliego del servicio portuario al pasaje, en la sede de Puertos del Estado. Dña. Marina Ronda asistió a la sesión *online* 'CountEmissionsEU: Medición de las emisiones de los servicios de transporte', organizada por la CEOE en colaboración con UNE (Asociación Española de Normalización).

06

Dña. Elena Seco participó en la Jornada de presentación del nuevo modelo de Pliego de Suministro de GNL en el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Ese mismo día y el siguiente, Dña. Araiz Basurko y Dña. Marina Ronda participaron en la reunión del SEC de ECSA celebrada en la sede de EMSA en Lisboa. Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la CEOE. Dña. Marta Lubián asistió a un webinar de DNV sobre los resultados del MEPC 84 de la OMI.

07

Dña. Marta Lubián participó en una reunión *online* sobre los UN/LOCODE, organizada por UNECE. El día 28 de mayo volvió a participar en otra reunión de este grupo de trabajo. 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 21 de mayo.

12

Se reunió la Comisión Permanente y el Comité Directivo de ANAVE.

13

Dña. Marta Lubián participó en una reunión del *Ship Finance and ETS Revenues Working Group* de ECSA, sobre el borrador de los *High-Level Principles* para presentar a la Comisión Europea. También asistió a la primera reunión *online* del nuevo *Short Sea Affairs Working Group* de ECSA.

18

Dña. Marina Ronda asistió a una reunión telemática convocada por el Observatorio Servicios Portuarios a ASECOB y ANAVE sobre el Proyecto de encuestas de calidad de los servicios técnico-náuticos.

19

Dña. Elena Seco y Dña. María Fdez.-Llamazares participaron en el VII Seminario Tripartito sobre la aplicación en España del Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT (MLC, 2006), que además celebraba el 20º aniversario desde su adopción. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en el grupo de discusión de Transporte Aéreo, Marítimo y Ferroviario organizado por la consultora Foro Logística. Dña. Marina Ronda participó en una reunión del 21º plenario del European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

25

Dña. Desirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

26

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión ejecutiva del Consejo Asesor de la Cátedra de la Mar de la Universidad Camilo José Cela y Foro 'Alma Marinera' de cultura marítima, innovación y turismo y pesca. Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

27

Dña. Elena Seco participó una en una reunión sobre la organización de la conferencia anual de SPC Spain, que tendrá lugar en Santander.

29

Dña. Araiz Basurko asistió a una Jornada Técnica dentro del Congreso Anual de Prácticos de Puerto en Valencia. Dña. Marina Ronda asistió a una reunión del *ETS & FuelEU Implementation Working Group* de ECSA.

AGENDA

2 de junio de 2026

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA, SOCIAL Y AMBIENTAL DEL TMCD

SPC Spain y Puertos del Estado organizan esta jornada gratuita en Madrid en la que se abordará la mejora de servicios portuarios, ecoincentivos marítimos, experiencias de navieras y transportistas en el TMCD y el impacto del ETS en el sector. También se presentarán los datos preliminares del Observatorio del TMCD. Formulario de inscripción en el [siguiente enlace](#).

11 y 12 de junio de 2026

CONGRESO NACIONAL DE LA AEDM 2026

La Asociación Española de Derecho Marítimo celebra su congreso anual en Madrid con el título 'Mareas de cambio: Proa a Valencia'. Tendrá lugar los días 11 y 12 de junio y, al igual que otros años, se podrá acudir tanto presencialmente como de manera virtual. Este año abordará los grandes retos del derecho marítimo: Beijing, defensa naval, Ormuz, la bandera española, etc. y contará con la participación de ANAVE y de Ana de Palacio, antigua ministra de Asuntos Exteriores y profesora visitante en la universidad de Georgetown. [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](#).

Convocatoria abierta

SHIPPING DE GNL -11ª EDICIÓN

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



CONGRESO NACIONAL

Mareas de cambio Proa a Valencia

11 y 12 junio
2026

Formato híbrido

Presencial | Auditorio Uría Menéndez (Príncipe de Vergara, 187 Madrid)
Virtual | Plataforma Zoom

11 junio

9.00 h. Registro de asistentes presenciales y virtuales

9:30 h. **Apertura**

- ↳ D. Benito Núñez. Secretario General de Transportes Aéreo y Marítimo
- ↳ D. Carlos López-Quiroga. Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo y Socio Uría Menéndez (Novedades AEDM)

Mesa 1

10.00 h. **Project cargo, heavylift (Young AEDM)**

MODERA: D. Diego de San Simón. Socio San Simón & Duch

- ↳ D. Carlos Cid. Legal Director en Clyde & Co.
- ↳ D. Jorge Llovo. Abogado en Albors Galiano & Portales
- ↳ D^a Robyn Gutiérrez. Directora del departamento de Procesal en Andersen

11.15 h. Pausa café

Mesa 2

11.45 h. **Convenio de Beijing sobre reconocimiento de ventas judiciales de buques, aplicación en España**

MODERA: D. Manuel Alba. Profesor titular de Derecho mercantil, Universidad Carlos III y miembro de la representación española en UNCITRAL

- ↳ D. Norman Martínez. Profesor de Derecho Marítimo y director del ILMI (Valletta-Malta)
- ↳ D^a Angele Sears-Debono. Responsable Jurídico y de Políticas en la Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea
- ↳ D. José María de Pablos. Registrador titular del Registro de bienes muebles de Sevilla

13.00 h. **Ponencia D^a Ana Palacio.** Antigua ministra de Asuntos Exteriores de España y Profesora visitante en la universidad de Georgetown

13.45 h. Otras novedades AEDM

14.00 h. Almuerzo cóctel ofrecido por la AEDM

Mesa 3

16.00 h. **Construcción naval para la defensa y contratos públicos**

MODERA: D. Alejandro Rubio. Director de asesoría jurídica en Navantia

- ↳ D. Xavier Codina. Socio Uría Menéndez
- ↳ D^a Elena Marina Rodríguez. Directora General de los Servicios Consultivos de la Abogacía General del Estado
- ↳ D. Alfredo Cabellos. Socio Watson Farley & Williams

Mesa 4

17.15 h. **La crisis de Ormuz: su impacto en el transporte y seguro marítimo**

MODERA: D. Jaime Albors. Abogado y Solicitor. Socio Albors Galiano Portales

- ↳ D. Carlos Cremades. Presidente de Marflet Marine y Presidente de la Real Academia de la Mar
- ↳ D. Oliver Caplin KC. Barrister. Londres
- ↳ D^a Katie Perkins. Directora Asesoría jurídica de Moeve Trading

20:30 h. Cóctel cena en el Club Financiero Génova (C/ Marqués de la Ensenada, 14 - Madrid)

12 junio

Mesa 5

10.00 h. **Jurisprudencia reciente en Derecho Marítimo**

MODERA: D. Jesús Casas. Socio Casas & García-Castellano

- ↳ D^a Purificación Martorell. Magistrada de la Sección 9^a de la Audiencia Provincial de Valencia
- ↳ D^a Celia Lopera. Abogada en Muñoz & Montañés Abogados
- ↳ D^a Hannah de Bustos. Abogada en Avante legal

11.15 h. Pausa café

Mesa 6

11.45 h. **Bandera española, diagnóstico, problemas y soluciones**

MODERA: D^a Luz Martínez de Azcoitia. Abogada en Uría Menéndez

- ↳ D^a Ana Núñez. Directora General de la Marina Mercante
- ↳ D^a Elena Seco. Directora General de ANAVE
- ↳ D^a Yolanda Acha. Directora Adjunta de la Agencia Marítima Ibernor

13.00 h. **Clausura**

- ↳ D^a Ana Núñez. Directora General de la Marina Mercante
- ↳ D. Carlos López-Quiroga. Presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo y Socio Uría Menéndez

Patrocinan

Actam Abogados

Aiyon
ABOGADOS

ALBORS GALIANO PORTALES

avante:

CLYDE&CO

IME
Instituto
Marítimo
Español

intact
INSURANCE

PEREZ
ALBORS
ABOGADOS | LAWYERS

PRESTON
TURNBULL

ruiz-gálvez
abogados
desde 1928

URÍA
MENÉNDEZ

ZAMORANO & PELETERO

Colaboran

ANAVE

CLÚSTER
MARÍTIMO ESPAÑOL

SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE