



Boluda pide que los ingresos del ETS marítimo vuelvan al sector y reclama reglas globales para la descarbonización

EDITORIAL

Del coste climático a la inversión climática / **3**

PUERTOS

Signos de recuperación en los puertos españoles tras un inicio de año en recesión / **10**

CRISIS DE ORMUZ

La OMI pausa el plan para evacuar a más de 11.000 marinos por Ormuz tras nuevos ataques / **14**

INSTITUCIONES

Bruselas asegura que evitará una doble carga de carbono a los armadores europeos / **16**



Boletín informativo ANAVE n.º 692 julio 2026.

Foto portada: De izquierda a derecha: La directora general de ANAVE, Elena Seco; el presidente de Grupo Suardiaz, Juan Riva; el presidente de Ibaizabal, Alejandro Aznar; la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez; el presidente de Baleària, Adolfo Utor; el presidente de Boluda y de ANAVE, Vicente Boluda; el presidente de Puertos del Estado, Gustavo Santana; y el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez / ANAVE.

03

EDITORIAL

Del coste climático a la inversión climática.

05

NORMATIVA

Navieros y aerolíneas piden reinvertir los ingresos del ETS en combustibles sostenibles.

06

NAVIERAS

Baleària aumentó un 10% su tráfico de carga en 2025, hasta 8,39 millones de metros lineales.

08

INSTITUCIONES

Juan Riva reelegido miembro del *Board of Directors* de ICS para el bienio 2026/2027.

10

PUERTOS

Signos de recuperación en los puertos españoles tras un inicio de año en recesión.

12

CRISIS DE ORMUZ

El sector marítimo internacional exige el cese de los ataques a mercantes en Ormuz.

13

INSTITUCIONES

EUNAVFOR reúne en Madrid al sector marítimo civil y militar.

18

COMBUSTIBLES

EXMAR recibe el primer buque del mundo con motor dual propulsado por amoniaco.

21

TRIBUNA PROFESIONAL

Discurso del presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, en el acto de clausura de la Asamblea General.

26

ANAVE

27

AGENDA

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Régimen de Comercio de Derechos de Emisión del Reino Unido: principales plazos de cumplimiento.

ANAVE, como editora del Boletín informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de éste, que corresponden exclusivamente a sus firmantes.

Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

Diseño y redacción: Rafael Cerezo.

Cuaderno profesional marítimo: Araiz Basurko.

Colaboran: Elena Seco, Álvaro Pedreira y Marina Ronda.

Edita: ANAVE.

Depósito legal: M-31023-2010.

Del coste climático a la inversión climática

Este mes de julio está previsto que la Comisión Europea publique su propuesta de revisión del régimen europeo de comercio de derechos de emisión, EU ETS. Para el transporte marítimo, esta revisión debe servir para comprobar si el sistema está contribuyendo realmente a acelerar la descarbonización del sector o si, por el contrario, corre el riesgo de consolidarse como una carga recaudatoria desconectada de las inversiones que exige esta transición.

Desde el 1 de enero de 2024, el transporte marítimo está integrado en el EU ETS. Las compañías navieras deben adquirir y entregar derechos de emisión por las emisiones cubiertas por el sistema. En 2026, además, concluye el periodo transitorio y la obligación alcanza ya el 100% de las emisiones incluidas en su ámbito.

Según el Registro Público de la UE, el transporte marítimo europeo comunicó en 2024 más de 90 millones de toneladas de emisiones dentro del ámbito del EU ETS. Utilizando un precio de 85 euros por derecho de emisión, ello supondría una contribución anual del sector superior a 7.500 millones de euros.

Es cierto que las cantidades que pagan las navieras por adquirir derechos de emisión no se corresponden directamente con una partida presupuestaria nacional identificable como «*ingresos del transporte marítimo*». Los ingresos de los Estados proceden de la venta de derechos asignados conforme a las reglas generales del sistema. Pero esta precisión técnica no cambia la cuestión de fondo: la inclusión del transporte marítimo genera ingresos adicionales muy relevantes y su utilización sigue siendo, en gran medida, una decisión política.

European Shipowners ha estimado qué parte de los ingresos por subasta de derechos que perciben los Estados del EEE puede atribuirse, como mínimo, a la incorporación del transporte marítimo al EU ETS. Según este estudio, España recibirá en 2026 más de 600 millones de euros por la ampliación del sistema. Esta cifra no mide lo que pagan las navieras administradas por España, sino la parte de los ingresos nacionales vinculada a la inclusión del transporte marítimo.

La Directiva EU ETS obliga a los Estados miembros a utilizar estos ingresos para apoyar la transición energética e incluye expresamente la descarbonización

marítima entre los posibles destinos. Sin embargo, no impone un objetivo sectorial específico. En la práctica, los Estados mantienen un amplio margen para decidir cómo distribuyen esos recursos.

El resultado es que la industria recibe una parte muy reducida de los ingresos procedentes de las subastas de derechos de emisión. Según el Informe sobre el Mercado de Carbono 2025 de la Comisión Europea, solo el 5% de los ingresos del ETS obtenidos en el pasado se ha destinado a la descarbonización industrial. La descarbonización marítima, pese a estar expresamente mencionada en la Directiva, apenas recibe apoyo específico.

La revisión del EU ETS ofrece una oportunidad para corregir esta brecha. La Directiva debería obligar a los Estados miembros a reservar una parte suficiente de sus ingresos del ETS para impulsar la disponibilidad de combustibles sostenibles y el desarrollo de tecnologías limpias. Solo así el sistema podrá convertirse en un verdadero instrumento para la transición energética del transporte marítimo.

Por eso, el retorno de los ingresos del ETS al sector debe entenderse como una condición de eficacia climática. Si el sistema exige pagar por emitir, pero no contribuye de forma suficiente a que existan alternativas viables, la regulación pierde capacidad transformadora. El objetivo debe ser acelerar inversiones que de otro modo difícilmente se producirían al ritmo necesario.

España tiene una oportunidad clara para situarse en una posición constructiva y ambiciosa. El Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo debe contar con recursos suficientes, reglas ágiles y criterios tecnológicamente neutros. Los fondos deberían apoyar nuevas construcciones, adaptación de buques en servicio, eficiencia energética, suministro eléctrico en puerto, combustibles renovables y soluciones que permitan reducir emisiones reales sin comprometer la conectividad de los territorios insulares ni provocar trasvases indeseados del mar a la carretera.

La próxima revisión del EU ETS ofrece una ocasión decisiva para cerrar el círculo. Si el transporte marítimo contribuye al sistema, el sistema debe contribuir a la descarbonización del transporte marítimo.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es





El presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, durante su discurso en el acto de clausura de la Asamblea General de la Asociación / ANAVE.

ANAVE / ASAMBLEA 2026

Boluda pide que los ingresos del ETS marítimo vuelvan al sector y reclama reglas globales para la descarbonización

El acto de clausura contó con la intervención del secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez

El presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Vicente Boluda Fos, reclamó la reinversión en el sector de los ingresos procedentes del ETS marítimo, en su discurso del acto de clausura de la Asamblea General de la asociación. «Los ingresos del ETS marítimo deben volver al sector marítimo», afirmó.

Boluda centró su intervención en la próxima revisión del EU ETS marítimo prevista por la Comisión Europea para mediados de julio y en la necesidad de que Europa prepare la convergencia con el futuro marco internacional de la OMI.

El acto de clausura se celebró el 25 de junio en el Hotel Wellington de Madrid. Asistieron el secretario general

de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez; la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez; técnicos de la Dirección General de la Marina Mercante; representantes de Puertos del Estado y profesionales del sector marítimo. ANAVE entregó a los asistentes su anuario estadístico Marina Mercante y Transporte Marítimo 2026.

El presidente de ANAVE sostuvo que España debe acudir a la negociación europea con una posición definida sobre el retorno de los ingresos del ETS al transporte marítimo. Según los datos citados por ANAVE, las navieras sujetas a la Administración española entregaron en el



José Rodríguez (i) y John Bertell de CARUS, entregan el CARUS Excellence Award 2026 a la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez / ANAVE.

primer ejercicio más de cinco millones de derechos de emisión, por un valor aproximado

de 380 millones de euros. Las proyecciones apuntan a más de 5.000 millones acumulados hasta 2030, frente a los 250 millones previstos entre 2026 y 2030 en el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo. «El desequilibrio es evidente», señaló.

Boluda defendió que esos recursos deben destinarse a financiar «la renovación de buques,

la adaptación de unidades existentes, la eficiencia energética, los combustibles renovables, los sistemas OPS y la reducción del diferencial de coste de las alternativas bajas en emisiones». También reclamó unas bases reguladoras ágiles, tecnológicamente neutras y aplicables

tanto a nuevas construcciones como a buques ya en servicio.

Boluda vinculó la revisión del ETS con el futuro marco global de la OMI. A su juicio, no debe consolidarse «un sistema regional permanente que se solape con el marco internacional». «El transporte marítimo necesita reglas globales», afirmó. También advirtió de que una actuación europea aislada puede encarecer las cadenas logísticas, desviar escalas y alterar tráficos «sin conseguir una reducción global de las emisiones».

El presidente de ANAVE pidió mantener y ampliar las exenciones para Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, ya que penalizar estos servicios «aporta una ventaja climática muy limitada y encarece la vida de sus residentes». También alertó contra un posible trasvase de carga del mar a la carretera.

La Asamblea coincidió con el Día Internacional del Marino. Boluda recordó que «el transporte marítimo depende de los buques, pero sobre todo depende de las personas que los operan». En relación con la crisis de Ormuz, pidió acompañamiento institucional, coordinación diplomática e información actualizada. «La libertad de navegación y la protección de los marinos no son asuntos sectoriales. Son asuntos de Estado», subrayó.

Por su parte, el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, coincidió en la conveniencia de avanzar hacia normativas internacionales frente a las regionales y compartió la tesis de ANAVE de que el esfuerzo económico del sector «debe tener un retorno al propio sector». Núñez defendió asimismo un trato diferenciado para territorios insulares y regiones ultraperiféricas.

Premio CARUS

Durante el acto se entregó el CARUS Excellence Award 2026 a Ana Núñez, directora general de la Marina Mercante. El acto de clausura concluyó con un almuerzo patrocinado por CARUS, DNV y Vulkan.



NORMATIVA / EU ETS

Navieros y aerolíneas piden reinvertir los ingresos del ETS en combustibles sostenibles

La estrategia europea abre una oportunidad para avanzar en el retorno de los ingresos ETS, la simplificación normativa y la coordinación con la OMI

La organización que agrupa a las asociaciones de navieros de la Unión Europea (ECSA) y la asociación Airlines for Europe (A4E) han reclamado a la Comisión Europea que los ingresos generados por el régimen europeo de comercio de derechos de emisión, EU ETS, se reinviertan en la descarbonización del transporte marítimo y aéreo, especialmente en el desarrollo y disponibilidad de combustibles sostenibles.

En una declaración conjunta, ambas organizaciones sostienen que los dos sectores aportan ya más de 11.000 millones de euros anuales al EU ETS. Según el comunicado, estos recursos deberían destinarse de forma prioritaria a reducir el riesgo de las inversiones en combustibles sostenibles, cuyo coste sigue siendo muy superior al de los combustibles convencionales: unas cuatro veces más en el

caso del transporte marítimo y entre tres y seis veces más en la aviación.

ECSA y A4E piden que la Comisión Europea «exija a los Estados miembros reservar al menos una parte de los ingresos nacionales del ETS para impulsar la producción, disponibilidad y uso de combustibles sostenibles en ambos sectores, así como para complementar con fondos nacionales los mecanismos europeos existentes».

Según un informe de ECSA recientemente publicado sobre el 'Valor económico del sector marítimo en la UE', los armadores europeos, «lideran las inversiones globales en buques propulsados por combustibles sostenibles, con el 44% de la cartera mundial de pedidos», pero dicho informe advierte de que la disponibilidad de estos combustibles en Europa no avanza al mismo ritmo. Asia concentra un 74% de los proyectos de producción,

frente al 10% europeo, y «menos del 5% de la producción europea de combustibles sostenibles está actualmente destinada al uso marítimo».

El informe mencionado calcula que el transporte marítimo aporta unos 9.000 millones de euros anuales al EU ETS. Con estas cifras, ECSA defiende que el dinero debería utilizarse a escala europea y nacional para cerrar la brecha de precios y apoyar la disponibilidad de combustibles sostenibles y proyectos de tecnologías limpias.

Por su parte, la directora general de A4E, Ourania Georgoutsakou, recordó que las aerolíneas europeas aportaron 2.300 millones de euros al ETS en 2024 y que esta cifra superará los 5.000 millones anuales en 2030. A su juicio, los ingresos «no se están reciclando» hacia los combustibles y tecnologías necesarios para descarbonizar el sector.

Baleària Canarias refuerza para verano sus rutas interinsulares y la conexión con Cádiz

La división canaria de la naviera operará un total de 12 buques en las Islas Afortunadas

Baleària Canarias ha anunciado los refuerzos de sus servicios interinsulares y con el puerto de Cádiz para la temporada estival de 2026. La naviera operará una flota de 12 buques en el

archipiélago, con la incorporación de cuatro unidades a su operativa en las islas: los *fast ferries Mercedes Pinto* y *Pepita Castellví*, el ferry *Sicilia* y el ro-ro *Josefina de la Torre*. Además, reincorporará el ferry

Volcán de Tamadaba para cubrir la demanda en Fuerteventura durante el verano.

La principal novedad se puso en marcha el 5 de junio con la conexión diaria entre los puertos de Morro Jable, en

Fuerteventura, Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, denominada por la naviera «*las tres en línea*». Este servicio estará operado por el nuevo *fast ferry Mercedes*

(PASA A PÁGINA 7)



El ferry *Bahama Mama* ha sido uno de los primeros en navegar por el archipiélago con los colores de Baleària Canarias / BALEÀRIA.

Baleària aumentó un 10% su tráfico de carga en 2025, hasta 8,39 millones de metros lineales

Baleària transportó 8,39 millones de metros lineales de mercancías en 2025, un 10% más que en el ejercicio anterior. La carga representa ya el 36% de la facturación de la compañía, con especial peso en las rutas con Baleares y Marruecos, donde sus conexiones contribuyen a reforzar la distribución insular y los flujos comerciales entre ambos países.

Para Maximiliano Bermejo, director de Carga de Baleària, «los resultados reflejan el

papel cada vez más relevante de Baleària en la cadena de suministro de nuestros clientes, tanto en territorios no peninsulares como en las conexiones internacionales».

La naviera presentó estos datos en el Salón Internacional de la Logística de Barcelona (SIL 2026), donde ha situado el transporte de mercancías como uno de sus principales ejes de actividad. Tras la adquisición de Armas Transmediterránea, Baleària prevé alcanzar un volumen anual de

11 millones de metros lineales de carga, además de superar los 8 millones de pasajeros con una flota que supera los 50 buques.

Baleària destaca una reducción del 12% en las emisiones de CO₂ equivalente por metro lineal transportado, gracias a una mayor eficiencia energética de la flota, el uso de combustibles con menor impacto ambiental y la optimización de la operativa.

Baleària también ha anunciado un nuevo servicio de

venta *online* de espacios de carga dirigido a clientes sin condiciones tarifarias preestablecidas en las rutas con Baleares. A través de la web, estos usuarios podrán consultar disponibilidad, servicios asociados y precios en tiempo real, además de reservar espacio en las bodegas de los buques de forma inmediata. El sistema sustituye parte de los procesos comerciales tradicionales y busca reducir los tiempos de gestión y facilitar la planificación logística de los cargadores.

(VIENE DE PÁGINA 6)

Pinto, junto con el Volcán de Taidía y Volcán de Tagoro. Están previstas seis salidas diarias entre Las Palmas y Tenerife, tres entre Morro Jable y Las Palmas y dos entre Morro Jable y Tenerife, sin transbordo y con una duración de algo más de cuatro horas.

Asimismo, Baleària Canarias recuperará la conexión convencional entre las capitales canarias, con dos servicios diarios de ida y vuelta entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, operados por el ferry Ciudad de Ibiza.

Desde el 8 de junio, la naviera ha reforzado las rutas de las islas orientales. El ferry Sicilia se ha incorporado a la conexión entre Las Palmas de Gran Canaria y Arrecife (Lanzarote), con un servicio diario de ida y vuelta. En la línea entre Las Palmas y Puerto del Rosario (Fuerteventura) volverá a operar el Volcán de Tamadaba, también con una frecuencia diaria de ida y vuelta.

El 15 de junio se ampliará la oferta con la isla de La Palma. El fast ferry Pepita Castellví y el Volcán de Tirajana realizarán una triangulación entre Los Cristianos, San Sebastián de La Gomera y Santa Cruz de La Palma. De esta manera, los servicios entre Los Cristianos y Santa Cruz de La Palma pasarán de uno a dos diarios, mientras que entre Los Cristianos y San Sebastián de La Gomera se ofrecerán cuatro servicios diarios.

La línea con Cádiz también se reforzará desde el 1 de julio. Baleària Canarias pasará de tres a cuatro salidas semanales de ida y vuelta e incorporará una conexión directa entre Cádiz y Tenerife. Para carga, la compañía añadirá el ro-ro Josefina de la Torre, con 4.000 metros lineales de capacidad.

Por último, la ruta Playa Blanca-Corralejo continuará operada por el Volcán de Tindaya, recientemente remodelado, con siete servicios diarios de ida y vuelta durante la temporada estival.

NAVIERAS / ANIVERSARIO

Formentera Lines cumple 25 años transportando pasajeros entre las Pitiusas

Formentera Lines, anteriormente Mediterránea Pitiusa, ha cumplido 25 años de actividad transportando pasajeros a Formentera. En este cuarto de siglo de existencia, la naviera destaca su vinculación con la pequeña de las islas Pitiusas, en la que mantiene su domicilio, siendo «la única compañía de cabotaje para transporte de pasajeros nacida y registrada en la isla de Formentera».

La naviera opera en la conexión marítima entre

Formentera e Ibiza, que define como un «servicio de conexión vecinal para Formentera y los formenterenses», y destaca los varios proyectos vinculados con la sociedad de Formentera a lo largo de los últimos años. Entre ellos, el programa de becas para estudiantes de la isla, que se desplazan a Ibiza para cursar estudios no disponibles en Formentera, y la colaboración con el Consell Insular en el programa Compra a Casa, para favorecer el

suministro de los comercios minoristas de Formentera. La naviera, que agradece la confianza de sus clientes y el trabajo de los profesionales que han participado en su actividad, también ha apoyado los deportes minoritarios y distintas acciones medioambientales.

Después de 25 años, Formentera Lines afirma que es «parte integral de la isla» y una compañía «hecha desde y para la isla, no solo registrada en ella».



El Eivissa Jet de Formentera Lines navegando por aguas de Formentera / FORMENTERA LINES.

NAVIERAS / SERVICIOS

Axpo lleva a cabo su primer suministro de bio-GNL a un buque en Barcelona

Axpo llevó a cabo el 22 de junio su primera operación de suministro de bio-GNL como combustible de buque a buque (Ship-to-Ship, StS) en el puerto de Barcelona. En la operación se suministró biometano al carrier Lapis Ace, de la naviera japonesa Mitsui O.S.K. Lines (MOL), desde el Green Pearl, con una capacidad de 7.500 m³ y operado por Axpo en el Mediterráneo.

Según Axpo, se trata de la tercera operación de la empresa energética en un puerto

español, tras las completadas anteriormente en Málaga y Algeciras. La compañía presta servicios de suministro de bio-GNL a MOL en el Mediterráneo y mantiene con la naviera japonesa un acuerdo de suministro en Europa Occidental iniciado en marzo de 2025.

Para el responsable de GNL a pequeña escala de Axpo, Daniele Corti, la operación con MOL en Barcelona «representa otro momento clave para la implantación del GNL en España y demuestra que los

combustibles marinos alternativos pueden ser operativamente fiables y rentables».

Axpo ofrece sus servicios en los puertos de Algeciras, Málaga y Barcelona, en los que ya ha llevado a cabo operaciones de suministro, y cuenta con licencia para operar en el puerto de Valencia. En diciembre de 2025 llevó a cabo en Italia el primer suministro de bio-GNL como combustible buque a buque del país transalpino. En marzo de 2026 fletó el buque Alisios LNG en el puerto de Huelva.

Fred. Olsen Express refuerza sus rutas con Fuerteventura, La Gomera y El Hierro

La naviera ajusta su programación en las rutas de mayor demanda durante este verano

Fred. Olsen Express reforzará durante la temporada estival varias de sus conexiones interinsulares en Canarias, con ajustes de programación en las rutas de mayor demanda. La naviera aplicará estos refuerzos desde la operación salida de junio y hasta mediados de septiembre, con especial incidencia en las líneas que conectan Gran Canaria con Fuerteventura, Tenerife con La Gomera y Tenerife con El Hierro.

A partir del 22 de junio y hasta mediados de septiembre se sumarán dos nuevas rotaciones diarias a las dos existentes en la ruta entre Las Palmas de Gran Canaria y Morro Jable (Fuerteventura). Ofrecerá salidas desde Las Palmas a las 9.00; 11.00; 16.00 y 19.00; y desde Morro Jable a las 8.00; 12.00; 16.00 y 19.00. Los nuevos horarios permitirán la conexión desde Tenerife mediante la combinación Santa Cruz de Tenerife-Agaete y Las Palmas de Gran Canaria-Morro Jable, con hasta seis enlaces diarios

El trimarán de Fred. Olsen Express Bañaderos Express / FRED. OLSEN.



con transbordo y un tiempo de travesía marítima de unas tres horas.

La naviera también aumentará las rotaciones desde el puerto tinerfeño de Los Cristianos con el resto de las islas. En la conexión con Valverde (El Hierro), la naviera sumará una rotación diaria al servicio, excepto los miércoles y los sábados, que se mantendrá una única

conexión diaria desde cada uno de los dos puertos. Según Fred. Olsen, esta programación supone el mayor nivel de conectividad marítima de esta ruta desde 2013.

La línea entre Los Cristianos y La Gomera también incorporará una rotación adicional, sumando cinco rotaciones diarias en total. Según la naviera, se trata de una de las conexiones marítimas con

mayor demanda del archipiélago, tanto por desplazamientos de residentes como por tráfico turístico.

Fred. Olsen Express mantendrá además dos rotaciones diarias entre Los Cristianos y Santa Cruz de La Palma, con dos salidas al día desde cada isla, así como los 16 viajes diarios habituales entre Agaete y Santa Cruz de Tenerife, y los hasta 26 trayectos diarios entre Corralejo, en Fuerteventura, y Playa Blanca, en Lanzarote.

El director de flota de Fred. Olsen Express, Juan Ignacio Liaño, vinculó estos ajustes al aumento de la demanda durante los meses estivales, especialmente en aquellas rutas asociadas a los desplazamientos vacacionales. «Estos refuerzos nos permiten anticiparnos a esa demanda y ofrecer a nuestros pasajeros una mayor disponibilidad de plazas, más opciones horarias y una conectividad adaptada a las necesidades de movilidad propias de esta época del año», concluyó Liaño.

INSTITUCIONES / NOMBRAMIENTOS

Juan Riva reelegido miembro del Board of Directors de ICS para el bienio 2026/2027

El consejero delegado de Suardiaz Group y vicepresidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Juan Riva Francos, ha sido reelegido miembro del Board of Directors de la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping, ICS*), en representación de ANAVE para el bienio 2026/2027. La elección tuvo lugar durante la Asamblea anual celebrada en Roma el 22 de junio.

La Asamblea General de ICS también eligió por unanimidad a John Denholm como nuevo presidente de la organización, en sustitución de Emanuele Grimaldi, que ha ocupado el cargo desde junio de 2022. Denholm es presidente ejecutivo de J. & J. Denholm y ha sido presidente de la Cámara Naviera del Reino Unido y de BIMCO.

ICS es la asociación mundial de armadores y operadores de

buques mercantes, que representa a todos los sectores del transporte marítimo. La presencia de Riva en el Board de ICS refuerza la participación de ANAVE en los debates globales sobre transporte marítimo, en un momento especialmente relevante para el sector por la evolución de la regulación internacional, la seguridad de las rutas marítimas, la transición energética y la resiliencia de las cadenas de suministro.





NAVIERAS / SERVICIOS

Fred. Olsen asume en solitario la línea Canarias-Huelva con el *Buenavista Express*

Desde el 1 de junio la naviera canaria Fred. Olsen Express ha comenzado a operar en solitario la conexión marítima entre las islas Canarias y la Península, que conecta los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Huelva. La

línea estará cubierta por el ferry *Buenavista Express*, recién incorporado a la flota de Fred. Olsen Express, tras una renovación integral.

El buque tiene 172 metros de eslora y capacidad para 944 pasajeros, 390 vehículos y hasta 1.850 metros lineales

de carga. Con estas características, la naviera mantiene una oferta mixta de pasaje, vehículos y mercancías en una conexión relevante para la movilidad entre el archipiélago y la península Ibérica, así como para el abastecimiento de las islas.

Según Andrés Marín, director general de Fred. Olsen, «operar en solitario, con barco propio y gestionando en primera persona la delegación de Huelva, nos permite tener un mayor control sobre el servicio y seguir mejorando la experiencia tanto para pasajeros como para clientes de carga».

Durante los meses de verano y hasta octubre, Fred. Olsen Express incorporará además un buque ro-pax de Baleària en régimen de chárter. Según la compañía, esta medida permitirá mantener la configuración de horarios estivales, con cuatro rotaciones semanales, y atender a los pasajeros que ya tenían previsto desplazarse en la ruta.

El *Buenavista Express* dispone de diferentes tipos de acomodación, desde butacas y literas hasta camarotes dobles y cuádruples. También cuenta con servicios a bordo como comedor, buffet, cafeterías, zona de trabajo, áreas de ocio, espacios para mascotas, piscina con solárium y terrazas.



Impulsando la innovación
por un transporte marítimo sostenible

www.gasnam.es



Signos de recuperación en los puertos españoles tras un inicio de año en recesión

El tráfico de mercancías de los puertos españoles de interés general superó los 230 Mt acumuladas hasta mayo de 2026, lo que supone un ligero aumento del 0,3% respecto al mismo periodo del año anterior. Tras un inicio de año en recesión, se está detectando una ligera recuperación, impulsada principalmente por graneles líquidos y contenedores.

Los graneles líquidos registraron 76,7 Mt (+3,9%), mientras que los sólidos únicamente sumaron 32,2 Mt (-3,6%). Del total de la carga general, en lo que va de año, se ha transportado 37,2 Mt como mercancía convencional (+0,1%) y 78,6 Mt como mercancía contenerizada (-1,1%).

El comercio exterior se mantiene en línea con 2025, con 116,5 Mt movidas, de las

cuales un 70% corresponde a importaciones y un 30% a exportaciones. Las importaciones se sitúan en 82 Mt (+1,9%), con un crecimiento destacable en graneles líquidos (+3,6%) y en carga general (+8,1%), y una caída en los graneles sólidos (-6,5%). Las exportaciones han alcanzado solamente 34,5 Mt (-3,7%), con un ligero aumento de los graneles sólidos (+1,1%) y una marcada disminución de

la carga general (-7,2%) y de los graneles líquidos (-1%).

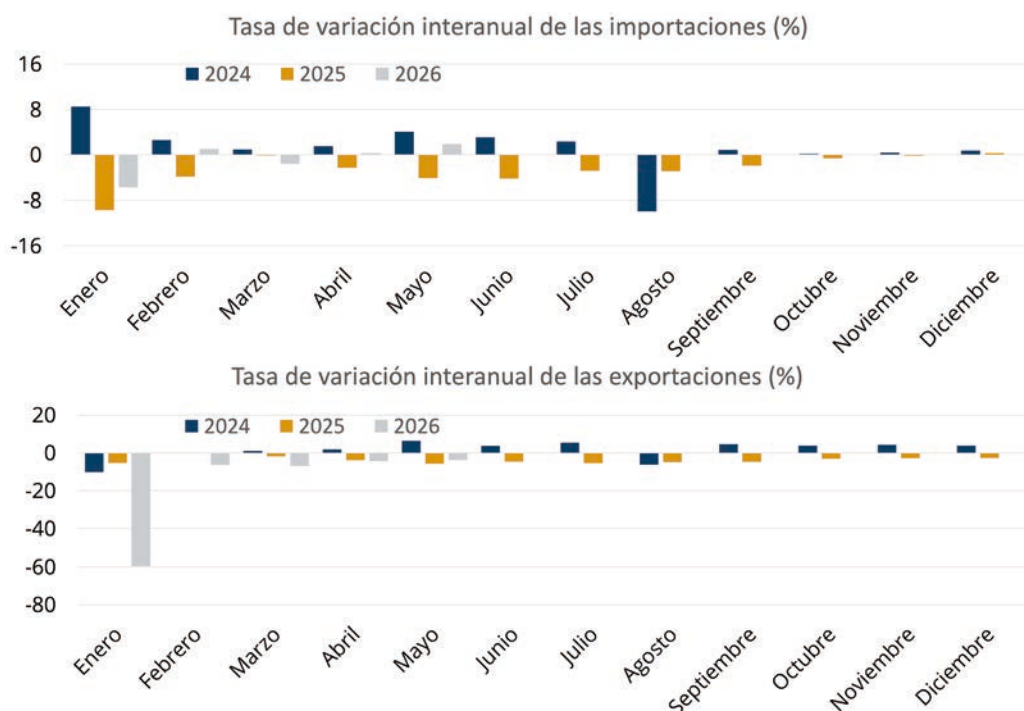
Por su parte, durante estos primeros cinco meses del año, el movimiento de pasajeros de línea regular se ha reducido un 2,8% respecto a 2025, sumando 13,8 millones de embarques y desembarques. En cambio, el tráfico de cruceros ha aumentado un 0,8%, pero el tráfico de buques de carga rodada ha disminuido un 1,5%.

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2024	2025	2026	2025-2026	2024-2026
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	77.073.747	73.816.908	76.661.440	+3,9%	-0,5%
		Sólidos	35.013.188	33.390.575	32.181.366	-3,6%	-8,1%
	Mercancía general	Convencional	36.556.290	37.202.126	37.231.355	0,1%	1,8%
		En contenedores	81.512.331	79.522.481	78.618.639	-1,1%	-3,6%
		Total	118.068.621	116.724.607	115.849.994	-0,7%	-1,9%
Total	230.155.556	223.932.090	224.692.800	0,3%	-2,4%		
Otras mercancías	Total	6.568.586	6.313.363	6.299.175	-0,2%	-4,1%	
TRÁFICO PORTUARIO			236.724.142	230.245.453	230.991.975	0,3%	-2,4%

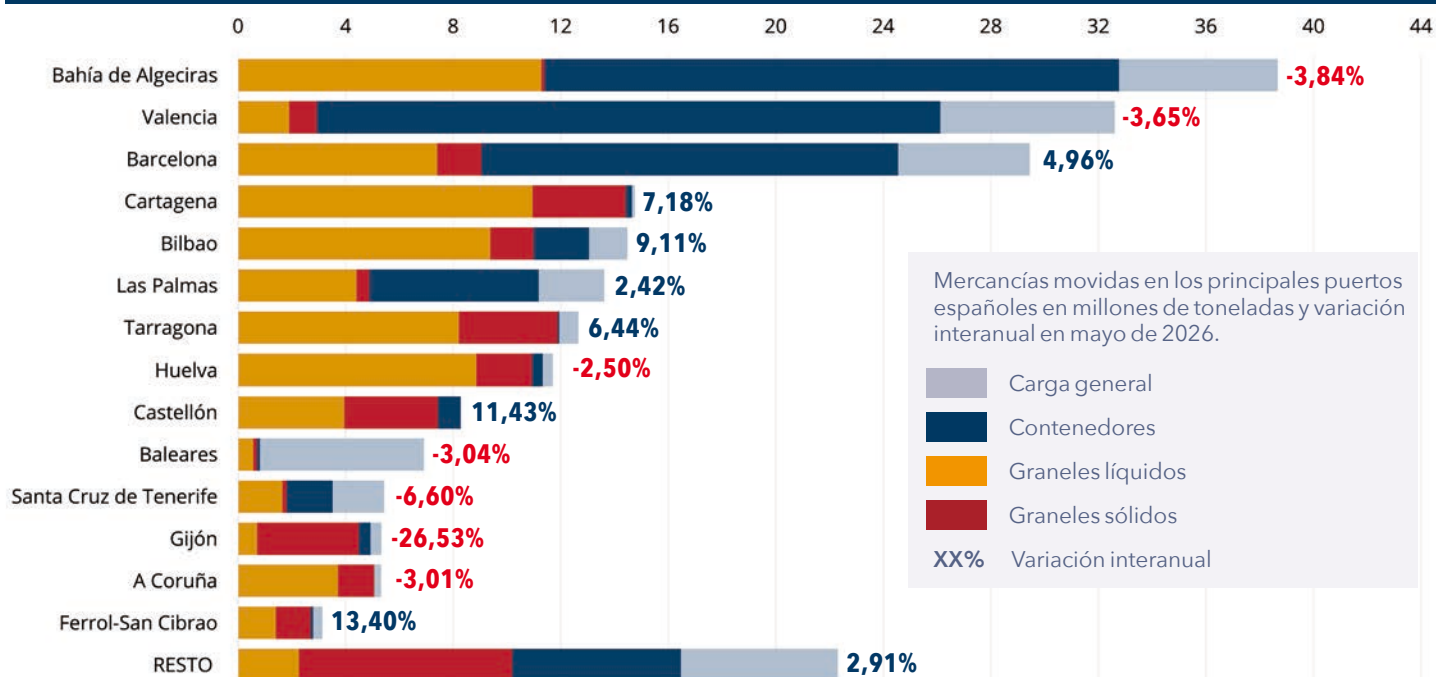
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN MAYO Y VARIACIÓN INTERANUAL



Gr. sólidos Gr. líquidos Carga general



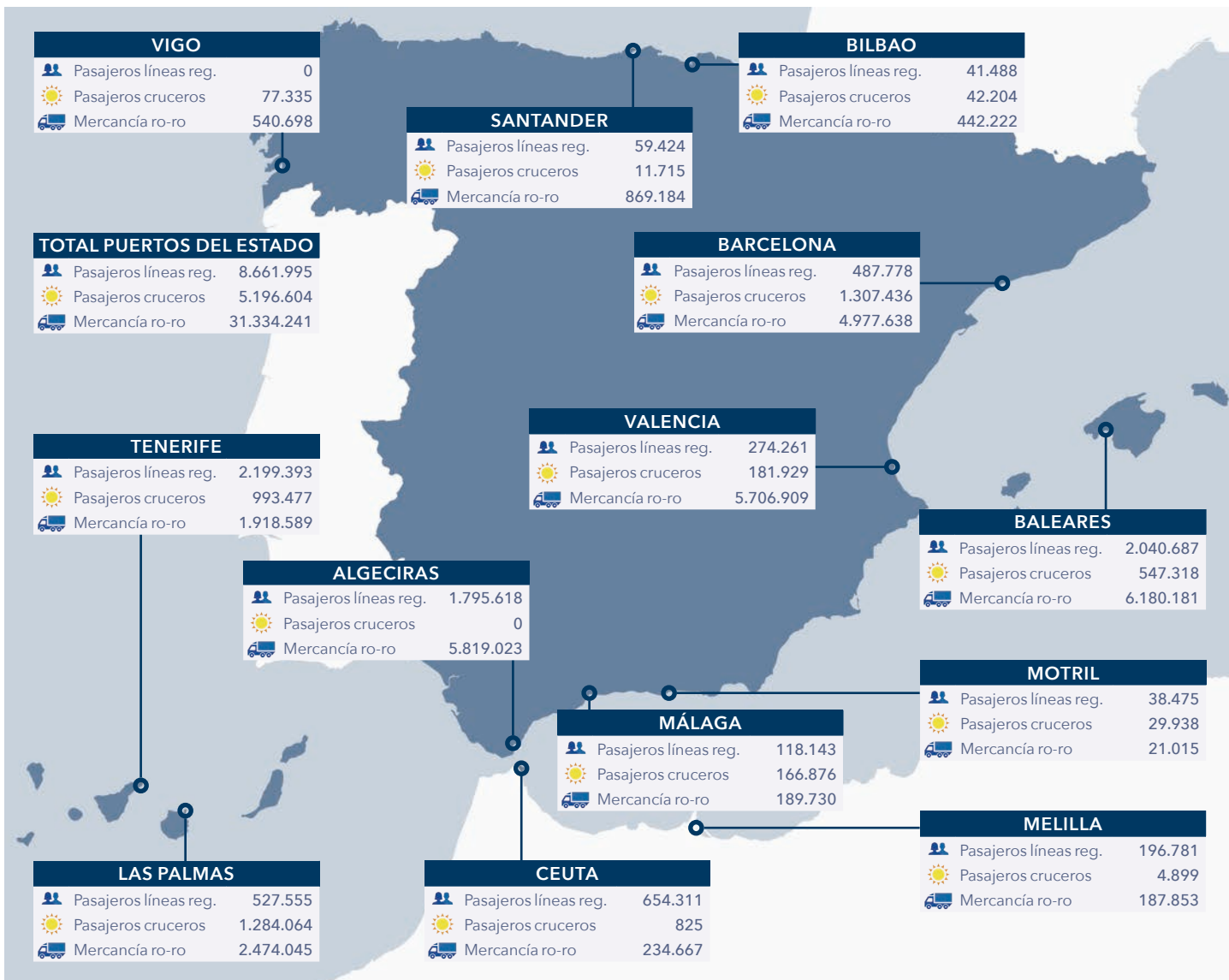
MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN MAYO



Mercancías movidas en los principales puertos españoles en millones de toneladas y variación interanual en mayo de 2026.

- Carga general
- Contenedores
- Graneles líquidos
- Graneles sólidos
- XX% Variación interanual

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



CRISIS DE ORMUZ / ATAQUES

El sector marítimo internacional exige el cese de los ataques a mercantes en Ormuz

Las principales asociaciones del sector y la OMI condenan la muerte de tres marinos indios

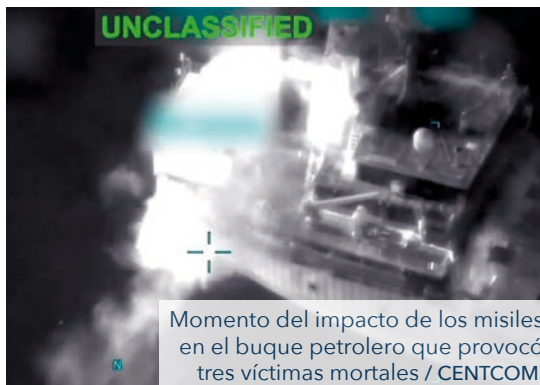
Las principales asociaciones internacionales del transporte marítimo han condenado los ataques contra buques mercantes y tripulaciones en aguas del estrecho de Ormuz, golfo Pérsico y golfo de Omán. Según datos confirmados por la Organización Marítima Internacional (OMI), la escalada bélica de junio ha elevado el número de ataques registrados contra buques mercantes en dichas aguas a 49, con 14 marinos fallecidos desde el 28 de febrero de 2026.

En un comunicado conjunto publicado el 12 de junio, BIMCO, la International Chamber of Shipping (ICS), INTERCARGO e INTERTANKO han advertido de que la situación compromete la seguridad y menoscaba la libertad de navegación. Las organizaciones recuerdan que los buques mercantes y sus dotaciones son de naturaleza civil y que los marinos «a menudo no

tienen capacidad de decisión sobre las cargas transportadas ni sobre las rutas utilizadas».

El texto subraya que los marinos «nunca deberían ser daños colaterales, víctimas o instrumentos de presión política o militar» y califica los ataques contra buques mercantes como «un desafío directo al principio de libertad de navegación recogido en el derecho internacional». Las asociaciones añaden que cualquier acto de guerra, incluida la aplicación de bloqueos, debe ajustarse al Derecho de los Conflictos Armados, utilizando únicamente la fuerza necesaria y adoptando precauciones para evitar o reducir daños a civiles.

El comunicado reclama a todas las partes que «atendan de forma urgente la



seguridad de los marinos, cesen inmediatamente los ataques contra buques comerciales, actúen con contención y proporcionalidad, respeten la libertad de navegación y trabajen para rebajar la tensión y restablecer un tránsito marítimo seguro». Asimismo, pide a los armadores que «evalúen cuidadosamente la evolución de la situación y sitúen la seguridad de las tripulaciones como prioridad cuando recibían instrucciones de las partes beligerantes».

Dicho comunicado se produjo tras el ataque de la Armada estadounidense al *MT Settebello* frente a la costa de Omán cuando el buque intentó saltarse el bloqueo impuesto por la Administración Trump. El petrolero recibió el impacto de un proyectil que provocó un incendio a bordo y la muerte de tres marinos. El secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, emitió un comunicado tras el incidente en el que condenaba enérgicamente «cualquier acto de cualquier parte que ponga en peligro la vida de los marinos y la seguridad de la navegación internacional. Esto es simplemente inaceptable». El secretario general añadió que «todas las acciones que afecten al transporte marítimo deben respetar plenamente el derecho internacional y la seguridad de la vida humana en el mar».

CRISIS DE ORMUZ / ATAQUES

Irán reivindica el ataque al portacontenedores *MSC Sariska V* frente al puerto iraquí de Umm Qasr

La naviera suiza MSC ha confirmado que su portacontenedores *MSC Sariska V* fue alcanzado el 1 de junio por dos proyectiles tras zarpar del puerto iraquí de Umm Qasr. El primer impacto se produjo cuando el práctico aún permanecía a bordo del buque y el segundo alcanzó la zona de alojamiento de la tripulación. La naviera informó de que todos los tripulantes se encuentran «seguros e ilesos» y que el buque y la carga fueron asegurados tras el incidente.

Según informaciones de medios locales, el Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica (*Islamic Revolutionary Guard Corps, IRGC*) de Irán reivindicó el ataque como respuesta a las acciones de la Armada estadounidense para detener el carguero *Lian Star*, que fue neutralizado con un misil disparado desde una aeronave contra su timón tras negarse repetidas veces (20, según fuentes de CENTCOM) a detenerse. La naviera rechazó esa justificación y subrayó que MSC es un operador

comercial neutral, «sin afiliación a EE.UU. ni a Israel» y reiteró su preocupación por el riesgo para la gente de mar y el comercio marítimo esencial en la zona.

JMIC registró el incidente como un ataque a 40 millas náuticas al sureste de Umm Qasr. Según dicho informe, un carguero que transitaba por el golfo Pérsico sufrió una explosión tras el impacto de un proyectil desconocido en el costado de estribor. JMIC no tenía constancia de impacto ambiental y recomendó

a los buques extremar la precaución.

El ataque se produce en un entorno de elevada inseguridad regional. El JMIC contabilizaba 56 incidentes confirmados contra buques desde el 1 de marzo hasta el 28 de junio en los escenarios de Ormuz y el mar Rojo. La OMI, por su parte, mantiene una página específica sobre la crisis en Oriente Medio y recoge al menos 14 fallecidos, un desaparecido y 19 heridos en incidentes destacados con víctimas desde marzo.

CRISIS DE ORMUZ / ATAQUES

India restringe el embarque de sus marinos en zonas de conflicto tras los ataques en el Golfo

La Dirección General de Transporte Marítimo de la India (*Directorate General of Shipping, DGS*) ha recomendado a las agencias de contratación y colocación marítima a través de una circular que limiten el envío de marinos indios a zonas de conflicto hasta nuevo aviso. La medida llega tras los recientes incidentes en aguas del estrecho de Ormuz y golfo de Omán que han sufrido buques tripulados por ciudadanos indios.

Dicha circular afecta a las agencias autorizadas de reclutamiento y colocación y a las navieras que emplean tripulantes indios. No obstante, la DGS permite los relevos para las tripulaciones en situaciones de emergencia, siempre que cuenten con el consentimiento de los propios marinos.



Un oficial indio en el puente de mando de un buque mercante.

El organismo regulador indio ha citado expresamente los recientes incidentes relacionados con los buques *MT Marivex*, *MT Settebello* y *MV Jalveer* como muestra del aumento del riesgo para los buques mercantes con tripulación india en la zona. En el caso concreto del *MT Settebello*, India ha confirmado la muerte

de tres de sus tripulantes, que inicialmente se dieron por desaparecidos, tras un ataque por incumplir el bloqueo estadounidense. El Gobierno de Nueva Delhi pidió el fin de los ataques estadounidenses contra buques mercantes.

Asimismo, la DGS ha instado a los capitanes de los buques que operen o transiten

por la región a mantener un nivel reforzado de vigilancia, seguir los avisos de navegación y las recomendaciones de los organismos de seguridad, y aplicar las medidas previstas en los planes de protección del buque y de la compañía.

El organismo asegura que sigue la evolución de la situación en coordinación con el Ministerio de Puertos, Transporte Marítimo y Vías Navegables, el Ministerio de Asuntos Exteriores, la Marina india, las misiones diplomáticas y otros actores implicados.

Según los expertos, esta decisión introduce un nuevo factor de incertidumbre operativa para las navieras, que dependen de tripulantes indios en los tráficos expuestos a riesgos geopolíticos.

INSTITUCIONES / EUNAVFOR

EUNAVFOR reúne en Madrid al sector marítimo civil y militar para analizar la inseguridad en Ormuz y el mar Rojo

EUNAVFOR Operación Atalanta reunió los días 2 y 3 de junio en Madrid a cerca de un centenar de representantes de operaciones navales, centros de información marítima y asociaciones del sector naviero, entre las que se encontraba ANAVE, en la *17th Industry Strategic Meeting (ISM17)*. La cita, organizada por Atalanta y copresidida por Fuerzas Marítimas Combinadas (*Combined Maritime Forces*), con sede en Bahrein, y EUNAVFOR Aspides, se centró en la situación de seguridad en el océano Índico occidental, el estrecho de Ormuz, el mar Rojo, el golfo de Adén y el noroeste del Índico.

El encuentro abordó los efectos del conflicto sobre el tráfico mercante, con especial atención a Ormuz, y a la seguridad en el mar Rojo. Los



Foto de familia de la jornada / ISM17.

representantes de la industria expusieron su evaluación sobre los últimos acontecimientos y sobre el bienestar de las tripulaciones a bordo de buques atrapados dentro del golfo Pérsico.

El comodoro Dan Thomas, vicecomandante de las Fuerzas Marítimas Combinadas, defendió la necesidad de mantener canales abiertos entre las fuerzas navales y las navieras: «*El diálogo abierto,*

honesto y transparente es clave para garantizar que los socios militares y del sector marítimo sigan trabajando juntos de forma eficaz». Añadió que las Fuerzas Marítimas Combinadas mantienen su mandato de sostener «*el orden internacional basado en normas*».

La segunda jornada se centró en el intercambio de información y en el papel de centros de recopilación y análisis de datos como MSCIO, UKMTO, JMIC, el Information Fusion Centre de Singapur y el centro regional de Madagascar. El vicealmirante Ignacio Villanueva Serrano, comandante de Atalanta, señaló que estos encuentros permiten saber «*dónde estábamos, dónde estamos y hacia dónde vamos*» y afirmó que el ISM y las conferencias SHADE «*seguirán ganando importancia*».



Un destructor de la Armada estadounidense lleva a cabo labores de vigilancia en el estrecho de Ormuz, en abril / USCENTCOM.

CRISIS DE ORMUZ / OMI

La OMI pausa el plan para evacuar a más de 11.000 marinos por Ormuz tras nuevos ataques

Se había anunciado el 23 de junio, pero un ataque contra un portacontenedores causó su suspensión 48 horas después

La Organización Marítima Internacional (OMI) anunció la suspensión temporal de su plan de evacuación de marinos y buques atrapados en el golfo Pérsico, después de que un portacontenedores que había atravesado el estrecho de Ormuz fuera atacado el 25 de junio en el golfo de Omán. La operación de la OMI pretendía evacuar a más de 11.000 marinos y se había puesto en marcha de forma escalonada a través del estrecho de Ormuz, en coordinación con Irán, Omán, otros Estados ribereños, EE.UU. y representantes del sector marítimo.

El portacontenedores *Ever Lovely*, de 8.488 TEU de capacidad, abanderado en Singapur y operado por Evergreen, fue alcanzado por un proyectil mientras transitaba la ruta sur, próxima a la costa de

115
Número de buques que atravesaron el estrecho de Ormuz bajo el plan de la OMI durante el tiempo que estuvo en funcionamiento.

Omán. Según Lloyd's List, el incidente se produjo después de que el Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica (IRGC) reiterara que la única ruta legítima por Ormuz era la septentrional, bajo su control.

La OMI indicó que el buque atacado no transitaba dentro del marco oficial de evacuación y que la pausa busca reconfirmar que siguen vigentes las garantías de seguridad para los buques incluidos en

la lista de evacuación y para el resto de las unidades en la zona. «La seguridad de la gente de mar sigue siendo primordial», afirmó Domínguez.

El 27 de junio, otro buque, esta vez un VLCC, sufrió el ataque de un dron al norte de Omán navegando por la ruta sur.

Pese a la pausa del dispositivo de la OMI, el tráfico por Ormuz no se ha detenido. Según datos diarios de tránsitos recopilados por la consultora Windward, los buques han seguido utilizando tanto la ruta omaní como la iraní tras el ataque al *Ever Lovely*, registrando entre 30 y 40 tránsitos diarios en ambos sentidos. Los días 24 y 25 de junio, justo después del anuncio del plan de evacuación de la OMI, transitaron por Ormuz 62 y 63 buques respectivamente.

El dispositivo de la OMI

El secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, vinculó el dispositivo al memorando de entendimiento firmado entre Irán y EE.UU. «Después de meses de dificultades y angustia para miles de marinos inocentes, y de un impacto negativo para todo el mundo, acojo con profunda satisfacción el acuerdo de paz alcanzado entre EE.UU. e Irán», señaló. Domínguez añadió que el acuerdo suponía «un paso decisivo para restaurar la seguridad marítima y poner fin a los ataques inaceptables contra la navegación civil».

Las instrucciones operativas establecen que los capitanes deben permanecer en su posición hasta ser contactados y seguir estrictamente las órdenes de los Estados ribereños.

La OMI precisa que no asume la gestión directa del tráfico ni la seguridad marítima operacional. Su función es establecer el marco general y coordinar una salida gradual. La navegación, la regulación del tráfico y la prevención de colisiones corresponden a los Estados ribereños. Los buques que opten por la ruta norte deberán coordinarse con Irán; los que elijan la ruta sur, con Omán y EE.UU.

El aviso a navegantes emitido por el Sultanato de Omán confirma que el esquema habitual de separación del tráfico no se considera seguro en este momento, debido a informes sobre presencia de minas. Por ello, se han definido corredores temporales y una salida controlada por grupos de buques.

Los armadores y capitanes deberán llevar a cabo su propia evaluación independiente de riesgos antes del viaje, mantener conectado el AIS durante el tránsito y cumplir las instrucciones transmitidas por VHF. La OMI publicará informes diarios sobre el número de buques que abandonen la región. El tráfico podrá ser suspendido temporalmente por motivos de seguridad o para evitar interferencias con unidades navales.

El Consejo reconoce el papel estratégico del sector marítimo europeo, pero deja asuntos clave sin concretar

La estrategia europea abre una oportunidad para avanzar en el retorno de los ingresos ETS, la simplificación normativa y la coordinación con la OMI

El Consejo de Transportes de la UE ha adoptado sus conclusiones sobre la Estrategia Industrial Marítima Europea y la estrategia portuaria con un mensaje relevante para el sector: reconoce el papel estratégico del transporte marítimo europeo, mantiene la referencia a un marco estable de ayudas de Estado y pide reducir cargas regulatorias. Sin embargo, en algunos de los asuntos más importantes para las navieras, el texto se queda por debajo de las necesidades planteadas por el sector.

Uno de los puntos más relevantes es el destino de los ingresos procedentes de la recaudación de los derechos de emisión del EU ETS marítimo. El Consejo se limita a «animar a los Estados miembros» a utilizar estos ingresos para apoyar la transición energética del sector. Para ANAVE, esta formulación resulta insuficiente. La asociación considera necesario garantizar el retorno de los fondos ETS al transporte marítimo mientras el régimen europeo siga aplicándose al sector.

Estos ingresos deberían revertir de forma finalista en la renovación de la flota, la eficiencia energética, la adaptación tecnológica de los buques, el despliegue de combustibles alternativos, las infraestructuras portuarias y energéticas, y la reducción del diferencial de coste entre los combustibles convencionales y las opciones más sostenibles.

El ETS concentra también otras preocupaciones que no

quedan resueltas en las conclusiones. Entre ellas, la posible ampliación del régimen a buques de menos de 5.000 GT. Desde el sector se considera que el umbral actual ya cubre alrededor del 90% de las emisiones y que rebajarlo generaría una carga administrativa desproporcionada para pymes y servicios regionales. También se reclama mantener más allá de 2030 las exenciones aplicables a islas y regiones ultraperiféricas, extender un tratamiento equivalente a Ceuta y Melilla, y evitar que el ETS incentive desvíos de carga hacia la carretera en rutas con origen o destino insular.

Otra cuestión central es la coordinación con la OMI. Las conclusiones del Consejo

reconocen la necesidad de adaptar el FuelEU Marítimo, el Reglamento MRV y el EU ETS marítimo cuando se adopten medidas globales en la OMI, con el fin de evitar dobles pagos, duplicidades administrativas y solapamientos regulatorios. Esta referencia coincide con una premisa esencial para los armadores: una regulación climática para

El sector reclama mantener más allá de 2030 las exenciones aplicables a islas y regiones ultraperiféricas

el transporte marítimo solo será plenamente eficaz si es global y se aplica en condiciones equivalentes a la flota mundial.

El Consejo también recoge dos demandas recurrentes del sector: asegurar la disponibilidad de combustibles alternativos seguros, sostenibles, suficientes y a precios competitivos, y simplificar los marcos de seguimiento, notificación y verificación del ETS y FuelEU. En este ámbito, los armadores reclaman una mayor alineación de las obligaciones de monitorización, el tratamiento de las escalas frecuentes, los tramos exentos y no exentos, los criterios sobre biocombustibles, el traslado de costes y los calendarios de cumplimiento.



El comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo, Apostolos Tzitzikostas, y la viceministra de Transporte Marítimo de Chipre, Marina Hadjimanoli, en la rueda de prensa posterior a la reunión del Consejo de la UE / UE.

DESCARBONIZACIÓN / EU ETS

Bruselas asegura que evitará una doble carga de carbono a los armadores europeos

Apostolos Tzitzikostas, comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo, defendió en Posidonia 2026 que los ingresos generados por el transporte marítimo en el ETS reviertan en el propio sector

El comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo, Apostolos Tzitzikostas, afirmó en la jornada inaugural de Posidonia 2026 que las navieras europeas no deberán pagar dos veces por sus emisiones de carbono: una bajo la normativa comunitaria y otra bajo el futuro marco global de la Organización Marítima Internacional. «Quiero ser claro: las empresas europeas no pagarán dos veces, tanto en Europa como en la OMI», señaló ante representantes del sector marítimo reunidos en Atenas.

La declaración llega en un momento de incertidumbre regulatoria para los armadores, pendientes de cómo se coordinará el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) con el futuro *Net Zero Framework* (NZF) de la OMI. El EU ETS se aplica al transporte marítimo desde el 1 de enero de 2024 y cubre las emisiones de CO₂ de los buques de 5.000 GT o más que escalen en puertos de la UE, con independencia de su pabellón.

Tzitzikostas defendió, además, que los ingresos generados por el transporte marítimo en el ETS deben revertir en el propio sector. Según



El comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo, Apostolos Tzitzikostas, en la jornada inaugural de Posidonia 2026 / UE.

explicó, esos fondos deberían financiar combustibles de bajas emisiones, nuevos sistemas de propulsión y tecnologías futuras, en lugar de convertirse en una fuente general de ingresos públicos. La Comisión Europea ya había señalado en 2025 que evaluaría la interacción entre la medida global de la OMI y la regulación marítima europea para evitar «una carga doble significativa».

El comisario vinculó este mensaje con la competitividad marítima europea. Recordó que el transporte marítimo canaliza el 76% de las importaciones y el 73% de las exportaciones de la UE, y que solo las importaciones marítimas tienen un valor anual de unos 1,3 billones de euros. «Sin buques y sin puertos, no hay una Europa competitiva», afirmó.

Tzitzikostas citó la Estrategia Industrial Marítima Europea y la Estrategia Europea de Puertos como instrumentos

Según Tzitzikostas, Bruselas trabaja para simplificar las obligaciones de información vinculadas al ETS y al FuelEU Marítimo

para reforzar la competitividad, renovar la flota, desarrollar infraestructuras portuarias e impulsar combustibles alternativos, suministro eléctrico en puerto (*Onshore Power Supply, OPS*), digitalización y ciberseguridad. También defendió los regímenes nacionales de *tonnage tax* como herramienta para mantener el atractivo de los registros europeos.

El comisario añadió que Bruselas trabaja para simplificar las obligaciones de información vinculadas al ETS y al

FuelEU Marítimo. «La competitividad también significa menos cargas innecesarias», declaró Tzitzikostas. El FuelEU Marítimo se aplica plenamente desde el 1 de enero de 2025 y fija límites a la intensidad media anual de gases de efecto invernadero de la energía utilizada por buques de más de 5.000 GT que escalen en puertos europeos.

Tzitzikostas advirtió, por último, del riesgo de una creciente dependencia europea de proveedores financieros no comunitarios para la adquisición de buques. «Si la propiedad de los buques adquiridos mediante leasing permanece fuera de Europa y está vinculada a requisitos de contenido nacional para su construcción, se crea un nuevo riesgo estratégico para la Unión Europea», señaló. Su conclusión sobre la transición energética fue igualmente directa: «La descarbonización es un desafío y una responsabilidad globales».



DNV homologa en Posidonia 2026 la mayor vela de succión eSAIL de bound4blue

La empresa española también firmó un acuerdo para instalar sus sistemas en petroleros MR

La empresa española bound4blue recibió, durante la primera semana de junio en Posidonia 2026, el certificado de homologación de la sociedad de clasificación DNV para la mayor vela de succión de su sistema eSAIL. Asimismo, firmó un memorando de entendimiento (MoU) con Lloyd's Register, el astillero surcoreano K Shipbuilding y el registro liberiano (LISCR) para desarrollar un proyecto de un petrolero MR de 50.000 tpm con tecnología eSAIL.

La entrega del *Type Approval Design Certificate* de DNV para la vela Model 3-24 de bound4blue acredita el cumplimiento del sistema con los requisitos de clasificación

Uno de los cinco petroleros MR de Maersk Tankers que estarán equipados con velas de succión de bound4blue / B4B.



de DNV en materia de seguridad, integridad estructural y proyecto. Este modelo de vela, de 24 metros de altura, forma parte de una gama prevista para buques de mayor tamaño que equiparán velas de entre 24 y 36 metros. Las dos primeras unidades de

esta serie fueron instaladas en abril en el *MV Baltazar*, un buque de nueva construcción de Klaveness Combination Carriers clasificado por DNV.

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. Según la compañía, el aumento de superficie vélica y el nuevo perfil aerodinámico del *Model 3-24* buscan elevar la aportación propulsiva y reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. El sistema 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).

También durante Posidonia, el 4 de junio, bound4blue firmó un MoU con la sociedad de clasificación Lloyd's Register, el astillero K Shipbuilding y el registro de Liberia para desarrollar un proyecto para un petrolero MR de 50.000 tpm equipado con sistemas auxiliares de propulsión asistida por viento. El proyecto no supone por ahora la instalación en un buque concreto, sino el desarrollo y optimización para un buque de nueva construcción que incorpore el sistema eSAIL. LR llevará a cabo la evaluación técnica y el proceso hacia una aprobación en principio, en coordinación con el registro liberiano.

La flota de mercantes con sistemas de propulsión eólica supera las 100 unidades

La flota mundial de buques mercantes de más de 400 GT equipados con sistemas de propulsión eólica ha superado por primera vez las 100 unidades, según los datos difundidos por la International Windship Association (IWSA). El hito sitúa la capacidad de carga de estos buques por encima de los 5 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm) y eleva a más de 230 el número de sistemas instalados a bordo. La asociación estima que estas instalaciones permiten evitar más de 100.000 toneladas de CO₂ equivalente al año, además de otras emisiones contaminantes.

Por segmentos, petroleros y quimiqueros concentran el mayor número de

instalaciones, con 37 unidades, seguidos por los graneros, con 24. Los ro-ro y ropax suman otros 24 buques conjuntamente, mientras que la carga general aporta 19 unidades. La IWSA también contabiliza seis buques, de entre 80 y 220 metros de eslora, con sistemas eólicos como propulsión principal.

Las soluciones disponibles incluyen velas de succión, velas rígidas y semirrígidas, rotores, cometas de tracción y sistemas tradicionales de vela blanda. En instalaciones de asistencia eólica sobre buques existentes, la nota sitúa la aportación energética habitual entre el 5% y el 20% de la propulsión, con porcentajes superiores en buques nuevos proyectados

con estos sistemas instalados desde el inicio frente a las adaptaciones.

La española bound4Blue figura entre las compañías con mayor presencia comercial en este nicho. Según datos publicados por la propia empresa en abril de 2026, desde su primera instalación en 2021 ha desplegado su sistema eSAIL en diez buques, con otros ocho en cartera, lo que representa más de 50 velas de succión contratadas o instaladas. Entre sus proyectos recientes figuran el programa con Maersk Tankers, que contempla 20 velas en cinco petroleros MR, con dos buques ya completados en abril de 2026, así como las cuatro velas instaladas a bordo del quimiquero *Santiago I* de la naviera española Marflet.



NUEVOS COMBUSTIBLES / AMONIACO

EXMAR recibe el primer buque del mundo con motor dual propulsado por amoniaco

Podrá reducir las emisiones de GEI hasta en un 90% respecto a los combustibles convencionales

La naviera belga EXMAR ha recibido el *MGC Antwerpen*, un nuevo gasero de porte medio equipado con un motor dual propulsado por amoniaco como combustible, que la compañía belga ha presentado como el primer buque oceánico que utiliza este tipo de combustible alternativo. Con esta entrega se culmina el proceso de ensayos y desarrollo y se hace realidad una de las nuevas opciones de combustible alternativo para la descarbonización del sector. El buque mantiene la capacidad de utilizar combustible convencional o amoniaco.

El *MGC Antwerpen* puede transportar hasta 46.000 m³ de amoniaco o GLP y ha sido desarrollado en colaboración con el astillero surcoreano HD Hyundai Heavy Industries, WinGD, Nord Gas Solutions (antigua Wärtsilä Gas Solutions) y Lloyd's Register. Según EXMAR, el uso de amoniaco permitirá reducir las emisiones de gases de efecto invernadero hasta en un 90% respecto a los buques propulsados por combustibles convencionales.

La propulsión se basa en un motor WinGD X52DF-A. El fabricante suizo confirmó que el buque completó sus pruebas de mar y que su entrega

El nuevo gasero de EXMAR *MGC Antwerpen*, propulsado por un motor dual de amoniaco / EXMAR.



supone el paso de esta tecnología alternativa «de la mesa de proyecto a una realidad comercial».

La seguridad ha sido uno de los elementos centrales del proyecto, debido a la toxicidad del amoniaco. EXMAR

subraya que el desarrollo se ha apoyado en más de cuatro décadas de experiencia en el transporte de amoniaco y gases licuados, con una formación específica para la tripulación, evaluaciones de riesgo y una continua colaboración

con la Administración belga. La compañía participó, además, junto con Lloyd's Register y el regulador belga, en los trabajos que han dado como resultado las directrices publicadas por la Organización Marítima Internacional (OMI).

NUEVOS COMBUSTIBLES / ENSAYOS

NYK inicia una prueba de un año utilizando biocombustible B100 en uno de sus *car carrier*

La naviera japonesa NYK ha iniciado un proyecto piloto de larga duración para operar durante un año un *car carrier* con biocombustible B100, es decir, combustible compuesto al 100% por biocombustible. El ensayo tiene el objetivo de evaluar los efectos del uso continuado de este tipo de combustible sobre los equipos de a bordo, así como verificar su seguridad operativa en condiciones reales de navegación.

Según NYK, el proyecto busca generar datos técnicos sobre el comportamiento del B100 en motores, sistemas de suministro de combustible y procedimientos operativos. La compañía señala

que, aunque los biocombustibles pueden utilizarse como combustibles «drop-in», sin necesidad de modificar sustancialmente motores o infraestructuras existentes, la experiencia internacional con el uso prolongado de B100 sigue siendo limitada.

El combustible utilizado en esta prueba está compuesto principalmente por FAME (Ésteres metílicos de ácidos grasos) procedente de aceite de cocina usado y materias primas similares. Los biocombustibles de alta pureza, como el B100, pueden degradarse por efecto del oxígeno, la luz y el calor, por lo que uno de los aspectos del ensayo será comprobar su

estabilidad durante periodos de uso prolongados.

El uso de biocombustibles no es nuevo para NYK. En 2024, la naviera ya llevó a cabo un ensayo con combustible B24, una mezcla con aproximadamente un 24% de biocombustible, y posteriormente amplió su uso práctico al B30, con cerca de un 30% de componente bio.

El proyecto se enmarca en los trabajos de la naviera para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo. Los biocombustibles pueden reducir las emisiones en el ciclo completo de vida, del pozo a la estela, frente a combustibles fósiles convencionales.



BIMCO incorpora una cláusula para regular el uso de biocombustibles en contratos de fletamento por tiempo

BIMCO ha adoptado una nueva cláusula sobre biocombustibles para contratos de fletamento por tiempo, para facilitar la gestión de las responsabilidades comerciales, técnicas y operativas derivadas del suministro y consumo de estos combustibles a bordo. La organización responde así al aumento del uso de combustibles con bajo contenido en carbono en el transporte marítimo y a la necesidad de adaptar los contratos a un escenario regulatorio más exigente.

La nueva cláusula *'Biofuel Clause for Time Charter Parties'* da respuesta a las cuestiones que podían dar lugar a discrepancias entre armadores y fletadores, como la calidad del combustible, su compatibilidad con los motores, los procedimientos de muestreo y ensayo, la estabilidad del



Una barcaza suministra biocombustible a un gasero en el puerto de Singapur / GOODFUELS.

producto, la segregación de partidas y la vida útil de almacenamiento. También establece un marco para ajustar las garantías de velocidad y consumo cuando se utilicen combustibles con distinto poder calorífico.

La cláusula incluye definiciones, especificaciones de combustible alineadas con normas ISO y un

procedimiento estructurado para el manejo, almacenamiento y consumo de biocombustibles. Estos elementos buscan reducir las disputas contractuales en un momento en el que su uso sigue condicionado por diferencias de calidad, disponibilidad y comportamiento operativo respecto a los combustibles convencionales.

Para Nicholas Fell, presidente del Comité Documentario de dicha organización, «la nueva cláusula establece un marco claro para el uso seguro de biocombustibles y fija las obligaciones respectivas de armadores y fletadores cuando se suministren y consuman dichos biocombustibles». Esta nueva cláusula es el resultado de múltiples consultas con armadores, fletadores, expertos en combustibles y clubes de P&I, añade Stinne Taiger Ivø, secretaria general adjunta y directora de Contratos de BIMCO.

Esta iniciativa se suma al resto de los contratos y cláusulas desarrolladas por BIMCO para otros combustibles alternativos. La organización ya ha publicado anexos y cláusulas relativas al suministro de GNL y metanol, y prevé iniciar este año el desarrollo de un anexo específico para el amoniaco.

Algeciras y Ningbo acuerdan impulsar un corredor marítimo verde entre ambos puertos

El puerto de Algeciras ha renovado su acuerdo de colaboración con el puerto chino de Ningbo Zhoushan para el desarrollo de un corredor marítimo verde. El convenio fue firmado en la ciudad china por el presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, Gerardo Landaluze, y el presidente de Ningbo Zhoushan Port, Tao Chegbo, durante la ceremonia de bienvenida del Maritime Port Forum 2026.

El acuerdo se enmarca en los objetivos de descarbonización del sistema portuario y en la Estrategia Verde de la Autoridad Portuaria de Algeciras. La iniciativa busca alcanzar las cero emisiones netas



en el transporte marítimo entre ambos puertos, involucrando a todos los actores de la cadena de valor: desde las terminales, navieras, cargadores y proveedores energéticos hasta los centros de conocimiento, además de las propias autoridades portuarias.

Para ello está previsto acelerar la puesta en marcha de infraestructuras de suministro

eléctrico a buques en puerto (*Onshore Power Supply, OPS*), la implantación de vehículos autónomos, la electrificación de equipos y la promoción de combustibles renovables y de bajo contenido en carbono para terminales y portacontenedores.

La relación institucional entre Algeciras y Ningbo se remonta a 2018, cuando ambos puertos firmaron en La Moncloa su primer acuerdo de colaboración, coincidiendo con la visita a España del presidente chino, Xi Jinping. Desde entonces han mantenido líneas de cooperación en materia ambiental, que ahora se amplían con este nuevo convenio. Ningbo es el principal socio comercial

chino del puerto de Algeciras en mercancía contenerizada, tanto en tráficos de transbordo como de importación y exportación. Según la Autoridad Portuaria de Algeciras, el tráfico de contenedores entre ambos puertos creció un 84% en el último año.



Siga la ola

de la revista más importante
del Sector Naval

suscríbete aquí

www.sectormaritimo.es



Discurso del presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos, en el acto de clausura de la Asamblea General

MADRID, HOTEL WELLINGTON, 25 DE JUNIO 2026

Ilustrísimo señor secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, don Benito Núñez. Querido Benito. Directora general de la Marina Mercante, doña Ana Núñez. Autoridades, diputados, señoras y señores, queridos asociados y amigos. Gracias a todos por acompañarnos hoy en este acto.

Hoy es 25 de junio. Celebramos la Asamblea de ANAVE en una fecha especialmente significativa para

el sector marítimo. Hoy se celebra también el Día Internacional del Marino.

La Organización Marítima Internacional ha elegido este año un lema que, por desgracia, encaja muy bien con lo que hemos vivido: «Carrying world trade. Carrying the risks». Transportar el comercio mundial. Cargar con los riesgos. Este año hemos visto exactamente eso.

El transporte marítimo tiene una característica ingrata: cuando funciona, casi no se ve. Si un buque llega a tiempo, si una línea mantiene su frecuencia, si una isla recibe su abastecimiento, si una fábrica recibe su materia prima, si una exportación sale a destino... Nadie se pregunta cómo ha ocurrido.

Solo se habla del buque cuando la normalidad se interrumpe.

Este año se ha hablado más del transporte marítimo porque muchas de las condiciones que damos por supuestas se han visto alteradas: rutas, costes, suministros, confianza para invertir y, sobre todo, la seguridad de quienes trabajan a bordo.

Por eso, quiero empezar este acto con un reconocimiento a los marinos.

Hay marinos que han navegado este año, y que siguen navegando hoy, por zonas donde ningún trabajador debería tener que asumir riesgos derivados de

conflictos ajenos a su actividad. Hay tripulaciones que han soportado ataques, amenazas, interferencias en los sistemas de navegación, restricciones de tránsito y apresamientos. Y tenemos muy presentes los buques vinculados a empresas españolas que han permanecido bloqueados en la zona durante meses.

Detrás de cada buque hay una tripulación y detrás de cada tripulación hay familias que viven estas situaciones desde tierra, con preocupación y con poca información.

A todos estos marinos quiero trasladarles hoy nuestra gratitud y respeto.

El transporte marítimo depende de los buques, pero sobre todo depende de las personas que los operan. Sin ellas no hay comercio marítimo, conectividad insular, abastecimiento regular, industria, crecimiento económico ni transición energética posible.

La crisis de Ormuz ha sido el episodio más grave de este ejercicio para nuestro sector. Desde finales de febrero, una de las rutas energéticas más importantes del mundo ha quedado sometida a restricciones, amenazas y riesgos operativos muy elevados. Sus efectos no se miden solo en fletes o en precios del

DNV

combustible. Se miden también en operativas más complejas, en seguros más caros, en rutas alteradas y en tripulaciones expuestas.

Esta es la primera idea que quería dejar hoy: la seguridad de las tripulaciones debe estar por delante de cualquier otra consideración. Las empresas navieras gestionan riesgos todos los días, pero hay riesgos que no deberían normalizarse. Y cuando un buque y su tripulación quedan atrapados por una crisis geopolítica, las empresas necesitan acompañamiento institucional, coordinación entre la Administración marítima y la acción diplomática, información actualizada y todos los cauces posibles abiertos para proteger a las personas y facilitar una solución.

La libertad de navegación y la protección de los marinos no son asuntos sectoriales. Son asuntos de Estado.

El segundo efecto de la crisis ha sido económico. El encarecimiento del combustible ha golpeado con especial intensidad al transporte marítimo. En muchos servicios, el combustible representa cerca de la mitad del coste de explotación de un buque. En líneas regulares, puede llegar a porcentajes todavía superiores.

Los carburantes terrestres también han subido con fuerza, pero los combustibles marinos han soportado un impacto adicional por la menor disponibilidad de producto, la tensión en el mercado internacional de *bunker*, los desvíos de tráfico y los mayores costes logísticos. En las primeras semanas de la crisis, los precios del MGO y del VLSFO prácticamente se duplicaron, muy por encima de la subida registrada en los carburantes terrestres.

Hay que evitar que una subida excepcional, repentina y ajena al funcionamiento ordinario del mercado altere el equilibrio del sistema de transporte, debilite rutas marítimas necesarias o reduzca la resiliencia de las cadenas de suministro.

La propia Comisión Europea ha reconocido que el transporte marítimo de corta distancia dentro de la Unión Europea es esencial para reducir la congestión vial, disminuir las emisiones del transporte y garantizar una conectividad eficiente y resiliente entre los Estados miembros y entre las regiones de la Unión. También ha reconocido que el aumento brusco y sostenido de los precios de los combustibles puede afectar



De izquierda a derecha: el vicepresidente de ANAVE, Juan Riva; el presidente de Ibaizabal, Alejandro Aznar; el presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos; el presidente de Baleària, Adolfo Utor; el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez; y el presidente de Puertos del Estado, Gustavo Santana / ANAVE.

«Cuando un buque y su tripulación quedan atrapados por una crisis geopolítica, las empresas necesitan acompañamiento institucional, coordinación entre la Administración marítima y la acción diplomática»

a la viabilidad de determinadas rutas y generar efectos negativos sobre empresas, ciudadanos y cadenas de suministro.

Ese es el fundamento del nuevo marco temporal europeo de ayudas. Es una respuesta de la Comisión para preservar la conectividad y evitar daños estructurales en servicios marítimos necesarios.

Por eso agradecemos que el Gobierno haya reaccionado mediante el RDL

7/2026 y, después, el RDL 9/2026, reconociendo la importancia de los servicios marítimos regulares insulares y de los servicios de carga pura esenciales para el abastecimiento de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

En estos tráficos no hablamos solo de competitividad empresarial. Hablamos de la viabilidad de servicios que sostienen la vida diaria de los territorios no peninsulares. Por eso pedimos que las ayudas se mantengan mientras persistan los efectos de esta crisis, dentro del plazo expresamente autorizado por la Comisión Europea.

Estimado Secretario General:

Otra cuestión que marcará este ejercicio es la revisión del ETS marítimo. La propuesta de la Comisión Europea está prevista para mediados de julio y España debe llegar a ese debate con una posición clara.

El transporte marítimo necesita reglas globales. El buque es un activo internacional, con una vida útil larga, intensivo en capital y sometido a decisiones de inversión que se toman con décadas de horizonte.

Un armador que encarga hoy un buque está tomando una decisión que condicionará su empresa durante veinte o treinta años. Para hacerlo necesita saber qué combustibles estarán disponibles,

qué normas se aplicarán, qué coste tendrá el carbono y qué tratamiento recibirá ese buque en los distintos mercados.

Ahora mismo no tiene esa claridad.

La OMI no logró avanzar en la configuración de su Marco de Emisiones Netas en la última reunión del Comité de Protección del Medio Marino. Es una mala noticia, porque el sector necesita un marco global para planificar la descarbonización. Precisamente por eso, la Unión Europea debería utilizar la revisión del ETS para preparar la convergencia con ese futuro marco internacional, no para consolidar un sistema regional permanente que se solape con el de la OMI.

Las conclusiones aprobadas por el Consejo de Transportes hace dos semanas sobre la Estrategia Industrial Marítima Europea reconocen el carácter estratégico del transporte marítimo europeo, la necesidad de preservar su competitividad global y la importancia de adaptar la reglamentación europea cuando se adopten medidas globales en la OMI.

Además, el régimen europeo de comercio de derechos de emisión y el Reglamento FueIEU Marítimo cubren en conjunto una parte limitada de las emisiones mundiales del transporte marítimo. Para reducir de verdad las emisiones globales hace falta que el régimen alcance al conjunto de la flota mundial. Si Europa actúa sola, puede encarecer sus cadenas logísticas, desviar escalas, alterar tráficó y perjudicar a sus empresas sin conseguir una reducción global equivalente.

Nuestra posición es clara.

Primero, los ingresos del ETS marítimo deben volver al sector marítimo. También en este punto, las conclusiones del Consejo van en la dirección que ANAVE viene defendiendo: animan a los Estados miembros a utilizar los ingresos generados por la inclusión del transporte marítimo en el ETS para apoyar la transición energética del propio sector.

En el primer ejercicio de aplicación, las navieras sujetas a la Administración española entregaron más de cinco millones de derechos, con un valor aproximado de 380 millones de euros. Las proyecciones apuntan a más de 700 millones en 2026 y más de 5.000 millones acumulados hasta 2030.

En comparación, el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo prevé 250 millones de euros entre 2026 y 2030.

El desequilibrio es evidente. Si el sistema genera recursos en el transporte marítimo, esos recursos deben financiar la transición del transporte marítimo: renovación de buques, adaptación de unidades existentes, eficiencia energética, combustibles renovables, OPS y



El presidente de ANAVE, Vicente Boluda Fos durante su discurso / ANAVE.

«Si el sistema genera recursos en el transporte marítimo, esos recursos deben financiar la transición del transporte marítimo: renovación de buques, eficiencia energética, combustibles renovables y reducción del diferencial de coste de las alternativas bajas en emisiones»

reducción del diferencial de coste de las alternativas bajas en emisiones.

Segundo, deben mantenerse y ampliarse las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas. Las razones que justifican esas exenciones no terminan en 2030. Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla seguirán dependiendo del transporte marítimo para su conectividad y abastecimiento.

En estos territorios la transición energética presenta dificultades añadidas. El acceso a combustibles alternativos, el despliegue de infraestructuras, la integración de energías renovables y las soluciones de suministro eléctrico son más complejas cuando los sistemas energéticos están desconectados del continente

y tienen menor escala. Penalizar servicios esenciales para estos territorios aporta una ventaja climática muy limitada y encarece la vida de quienes no tienen alternativa terrestre.

Tercero, la revisión del ETS debe evitar el trasvase de cargas desde el mar a la carretera. Si una norma ambiental encarece el modo más eficiente y desplaza tráficó hacia soluciones con mayores emisiones, el resultado es contraproducente. No basta con mirar la emisión aislada de un buque. Hay que analizar el sistema de transporte completo y preservar el papel del transporte marítimo en una movilidad más sostenible y resiliente.

Y cuarto, Europa debe preparar expresamente la transición hacia el futuro marco global de la OMI. No podemos aceptar como solución estable dos sistemas de carbono distintos, con lógicas distintas, costes distintos y obligaciones distintas.

La descarbonización del transporte marítimo es necesaria. Pero para que funcione debe ser viable. Y para que sea viable necesita inversión, tecnología, combustibles disponibles, seguridad jurídica y competencia leal. En resumen, normas globales.

En España, la aprobación del Plan Nacional de Descarbonización ha sido un paso positivo. Los armadores españoles ya venimos realizando un esfuerzo inversor muy relevante en nuevos buques, mejoras de eficiencia, adaptación

Benito Núñez anunció la puesta en marcha de un 'Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo'

En su intervención, el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, abordó varios de los asuntos tratados previamente por Boluda.

Sobre las ayudas a los combustibles para los servicios marítimos regulares insulares, Núñez señaló que confía en que «una posible prórroga de estas ayudas tenga lugar en los próximos días».

En materia de descarbonización, defendió la conveniencia de avanzar hacia soluciones internacionales. «Es siempre preferible, en un sector plenamente internacional como es el transporte marítimo, una regulación global, unas mismas reglas del juego, cuando toca afrontar un problema», afirmó.

En relación con la próxima revisión de la Directiva ETS, el secretario general señaló que, aunque el marco europeo «no sea una solución óptima», debe trabajarse para que sus efectos negativos no se traduzcan en una pérdida de competitividad de los sectores marítimos europeos. En particular, consideró esencial que los territorios insulares y las regiones ultraperiféricas «tengan un trato distinto, porque sus condiciones son distintas y es de justicia que sea así atendido». Núñez también coincidió en la necesidad de evitar que la aplicación del ETS provoque un trasvase modal contrario a los objetivos ambientales de la norma.



El secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, durante su intervención / ANAVE.

«Un trasvase modal que pueda suponer una fuga de carbono no es lo ideal y no es el objetivo con el que la inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de derechos de emisión se ha concebido», señaló. Asimismo, afirmó que el esfuerzo económico que realiza el sector mediante la adquisición de derechos de emisión «debe tener un retorno al propio sector».

En cuanto a la Estrategia Marítima Nacional, anunció que «la semana que viene lanzaremos la consulta pública sobre la creación del Comité Asesor Marítimo para ir avanzando ya en pasos concretos».

Respecto al Registro Especial de Canarias, Núñez defendió que debe mantener una doble vocación: «proveer empleos para la gente de mar en España y fomentar la actividad vinculada al negocio del transporte marítimo en nuestro país». Para ello, apeló a la necesidad de buscar puntos de encuentro que permitan al sector trasladar posiciones comunes a las administraciones competentes, especialmente en relación con el régimen laboral y las posibilidades de contratación de marinos.

El secretario general concluyó trasladando al sector su «mejor voluntad de diálogo, de escucha y de colaboración».

tecnológica y combustibles alternativos. Ese esfuerzo puede multiplicarse si los ingresos del ETS se orientan bien y si las ayudas se diseñan con criterios realistas.

Ahora hacen falta bases reguladoras ágiles, tecnológicamente neutras y adaptadas a la realidad de la flota. Las ayudas deben servir tanto para nuevas construcciones como para actuaciones sobre buques existentes, valorar la reducción efectiva de emisiones y evitar una carga administrativa desproporcionada, especialmente para las pequeñas y medianas empresas. La transición no se hará solo con grandes proyectos. También se hará

mediante muchas actuaciones concretas sobre buques que ya están prestando servicio y que seguirán siendo necesarios durante muchos años.

Quiero referirme también a la Estrategia Marítima de España 2025-2050.

Su aprobación es un hito importante. Cuando llegué a la presidencia de ANAVE, una de las primeras peticiones que trasladamos al Gobierno fue precisamente la necesidad de contar con una Estrategia Marítima Nacional. España tiene puertos, empresas navieras, centros formativos, capacidad técnica, posición geográfica y una enorme dependencia del mar. Pero

no tenía una estrategia marítima integrada que ordenara todas esas piezas.

Ahora la tiene.

Quiero reconocer expresamente el trabajo del Ministerio, de la Secretaría General y de todas las personas de la Administración marítima que han participado en su elaboración. Benito, sabes que valoramos tu colaboración, tu implicación y el esfuerzo constante por mantener una relación de trabajo abierta con el sector.

Ahora toca ejecutar. La Estrategia no debe quedar como un buen documento de referencia, sino convertirse en una herramienta útil de trabajo. El reto es pasar del diagnóstico a medidas concretas, con calendario, responsables, presupuesto y seguimiento.

Proponemos iniciar cuanto antes la puesta en marcha del Comité Asesor Marítimo, el COMMAR, como órgano de gobernanza de la Estrategia. Debe ser un

foro útil, con participación real del sector, capacidad de seguimiento, prioridades claras y grupos de trabajo especializados para los asuntos que lo requieran. Sería una buena forma de empezar a convertir la Estrategia en método de trabajo y en decisiones concretas.

Entre las primeras prioridades de ese trabajo debería estar la competitividad de la marina mercante española y, dentro de ella, la situación del Registro Especial de Canarias.

A 1 de enero de 2026, la flota controlada por navieras españolas estaba integrada por 202 buques y 4,8 millones de GT. Pero el tonelaje bajo pabellón nacional ha caído por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas. La flota bajo pabellón español está en su nivel más bajo en 25 años.

Este dato no admite demasiadas interpretaciones. Si muchos armadores españoles recurren a otros registros europeos, no es por falta de vinculación con España. Es porque necesitan operar con un marco competitivo, previsible y ágil.

Dicho esto, el objetivo no debe formularse solo como una cuestión de pabellón, sino como una política empresarial sólida capaz de atraer crecimiento, inversión, actividad marítima y centros de decisión hacia España.

El pabellón será una consecuencia de ese entorno. Si España ofrece un marco competitivo, estable y bien gestionado, habrá más actividad naviera vinculada a nuestro país y más buques encontrarán razones para operar desde aquí y bajo pabellón español.

Hay otro asunto que enlaza directamente con el Día del Marino: la formación.

La última convocatoria de ayudas al embarque de alumnos en prácticas cubrió los embarques realizados entre el 1 de noviembre de 2023 y el 31 de octubre de 2025. En ese periodo participaron 107 buques españoles, se realizaron 677 embarques y se superaron los 90.000 días de formación a bordo.

Estos datos reflejan un compromiso real de las empresas navieras con la formación de los futuros oficiales. La ayuda pública no crea ese compromiso, pero sí lo reconoce, lo ordena y contribuye a darle estabilidad y visibilidad.

Los costes justificados por las empresas superaron los 4,6 millones de euros, casi cinco veces la dotación presupuestaria. Y la ayuda efectiva quedó en unos 315 euros por alumno y mes, aproximadamente un tercio del máximo previsto.

La escasez de oficiales ya es un problema internacional. También el Consejo de Transportes de la UE acaba de reconocer que la falta de profesionales cualificados afecta a la resiliencia y



«Si España ofrece un marco competitivo, estable y bien gestionado, habrá más actividad naviera vinculada a nuestro país y más buques encontrarán razones para operar desde aquí y bajo pabellón español»

competitividad del sector, y que la educación y la formación marítimas son esenciales para contar con una mano de obra preparada para el futuro.

Por eso pedimos que la convocatoria de 2026 se apruebe cuanto antes. Una convocatoria aprobada con suficiente antelación permite que más empresas puedan preparar la documentación, concurrir al programa y acreditar adecuadamente el esfuerzo formativo que ya vienen realizando. Con más tiempo y mayor seguridad, los datos del programa serían todavía mejores y reflejarían con más fidelidad el compromiso de las navieras españolas con la formación marítima.

Señoras y señores, termino:

El transporte marítimo español ha demostrado una vez más que responde cuando hace falta. Ha mantenido

servicios, ha adaptado rutas, ha seguido invirtiendo, ha formado alumnos, ha trabajado con la Administración y ha sostenido la conectividad de territorios que no tienen alternativa equivalente.

Para que esa capacidad se mantenga y crezca, hace falta un marco que acompañe al sector. Reglas internacionales para competir en igualdad. Recursos del ETS destinados a la descarbonización del propio transporte marítimo. Un entorno empresarial capaz de atraer inversión marítima. Una administración ágil. Y una Estrategia Marítima que pase del papel a la gestión diaria.

Hoy, Día del Marino, recordamos que el comercio mundial lo transportan los buques, pero los riesgos los asumen las personas.

A esas personas les debemos seguridad, formación y respeto profesional.

Y a las empresas que hacen posible ese servicio les debemos un marco que no les pida competir con más cargas que sus competidores, invertir sin claridad regulatoria o sostener servicios esenciales sin apoyo suficiente cuando una crisis externa altera todos sus costes.

Secretario General, ANAVE ofrece colaboración. La hemos ofrecido siempre y la seguimos ofreciendo. También pedimos que este sea el año de pasar de los diagnósticos a la ejecución. Las prioridades ya están identificadas. Ahora deben convertirse en decisiones concretas.

Muchas gracias.

JUNIO

01

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM en la delegación del Gobierno de Pontevedra.

02

Dña. Elena Seco presidió la jornada organizada por SPC Spain: 'Sostenibilidad Económica, Social y Ambiental del Transporte Marítimo de Corta Distancia' que tuvo lugar en Puertos del Estado. Dña. Araiz Basurko asistió al *17th Industry Strategic Meeting* en la sede del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, en Madrid.

04

Dña. Araiz Basurko, Dña. Marina Ronda y Dña. Marta Lubián asistieron a una reunión de INTERTANKO en la sede de ANAVE. Dña. Marta Lubián asistió telemáticamente a un taller sobre la Estrategia Industrial Marítima y Estrategia Portuaria de la UE organizado por la Comisión Europea. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo y Dña. Marta Lubián asistieron a una reunión del *Emergency Events Call* de ICS sobre la situación de seguridad en el estrecho de Ormuz. La reunión se repitió el 11 de junio.

05

Dña. Elena Seco asistió a un 'Desayuno con el Clúster' que contó con la intervención del director de programas industriales del Ministerio de Industria y Turismo, D. Alberto Ruiz Rodríguez.

08

Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda dentro de la jornada 'New Energy for Ports & Transport for Urban & Nautical Operations (NEPTUNO)' organizada por AEDIVE, que tuvo lugar en Palma de Mallorca.

10

Dña. Elena Seco se reunió con el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez, sobre Ecoincentivos. Dña. Marina Ronda participó en la reunión mensual telemática que organiza la agencia EU-LISA sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES).

11

Dña. Elena Seco asistió a la presentación del Estudio sobre los Servicios Portuarios en la CNMC. Dña. Marta Lubián participó en la reunión semanal de UN/LOCODE, acompañando a Dña. Laura Latorre, FOCAL Point de España. La reunión se repitió el día 18 de junio.

12

Dña. Elena Seco participó en una mesa sobre el REC, bajo el título: 'Bandera española, diagnóstico, problemas y soluciones' dentro del Congreso Nacional de Derecho Marítimo, que tuvo lugar en Madrid. También asistió Dña. María Fdez.-Llamazares.

16

Dña. Elena Seco y Dña. Marta Lubián se reunieron con Dña. Laura Latorre, FOCAL Point de España y una consultora designada por ONU sobre los UN/LOCODE. Ese mismo día, Dña. María Fdez.-Llamazares participó en una reunión de la Comisión Mixta entre la Administración General del Estado y la Administración autonómica de Canarias para el seguimiento, evaluación y revisión de la aplicación del sistema de compensación que financia el transporte marítimo y aéreo de mercancías.

17

Dña. Elena Seco participó por videoconferencia en una reunión del *Board of Directors* de ECSA. También asistió a la asamblea anual de Lloyd's Register. Dña. Marta Lubián asistió a un webinar sobre el desarrollo e implantación de un sistema de gestión de la seguridad para buques que utilizan sistemas de propulsión asistida por el viento, organizado por el *Maritime Technologies Forum*.

18

Dña. Elena Seco moderó una mesa redonda bajo el título: 'Coste real de cumplimiento bajo Fue-IEU and ETS', dentro del congreso *Green Gas Mobility Summit*, organizado por GASNAM en Madrid. Ese mismo día, presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain en ANAVE. Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Faros de Puertos del Estado.

22

Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Board of Directors de ICS en Roma (Italia).

23

Dña. Elena Seco asistió a la cumbre '*Shaping the future of shipping*', organizada por ICS en Roma (Italia). Dña. Araiz Basurko, Dña. María Fdez.-Llamazares y Dña. Yolanda Acha, de la Agencia Marítima Ibernora, se reunieron con el director general de Migraciones, D. Santiago Yerga, para analizar cuestiones sobre la aplicación de la normativa relacionada con los permisos de trabajo de tripulantes extracomunitarios.

25

Tuvo lugar la Asamblea General de ANAVE 2026.

30

Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Consejo General del ISM. Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM.

Del 8 al 10 de julio de 2026**DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)**

DNV Maritime Academy ofrece este curso *online* y en inglés, sobre personas designadas en tierra, con el objetivo de proporcionar los conocimientos necesarios acerca del Código ISM y según los criterios de la OMI. El curso tiene una duración de 16 horas lectivas y un precio de 1.050€ + IVA. Más información en el [siguiente enlace](#).

25 de noviembre de 2026**CONFERENCIA ANUAL SHORTSEA SHIPPING**

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) celebrará este año en Santander su Conferencia Anual. En esta conferencia, como en anteriores ediciones, se debatirán cuestiones de gran importancia para el sector como los corredores verdes, la viabilidad de las normativas de sostenibilidad para el SSS en España y Europa, el nuevo marco regulatorio TEN-T y su instrumento financiero, nuevos combustibles para el transporte marítimo, así como el apoyo financiero europeo, los eco-incentivos y la digitalización. Más información en la web de la Asociación <https://www.shortsea.es/>

Convocatoria abierta**AUDITOR INTERNO ISM PARA NAVIERAS**

La aplicación efectiva y la verificación de la eficiencia de un sistema de gestión de seguridad requieren auditorías internas periódicas. El enfoque y el alcance de una auditoría difieren ampliamente de una inspección. El Instituto Marítimo Español (IME) ofrece este curso en colaboración con Bureau Veritas Business School para preparar auditores internos para navieras del código ISM. Este curso online requiere un amplio conocimiento de los códigos tratados. Tiene una duración de 45 horas y tiene un precio de 430€ + IVA. Más información en la página del curso <https://www.ime.es/curso-ime/curso-de-auditor-interno-ism/>

Convocatoria abierta**INCOTERMS 2020**

Los Incoterms son Términos de Comercio Internacional que se usan en todo tipo de transacciones para definir cuestiones como el reparto de costes, el punto de entrega, la transmisión de riesgos o el pago del seguro. Los emite la ICC o Cámara de Comercio Internacional. Los últimos fueron presentados a nivel mundial en septiembre de 2019. El Instituto Marítimo Español (IME) organiza este curso eminentemente práctico, que cuenta con los mejores expertos en este ámbito y que permitirá conocer en detalle los Incoterms 2020 desde varios enfoques prácticos y técnicos. Tiene una duración de 10 horas lectivas y un precio de 200€. Se dispondrá de un mes para completar todo el itinerario formativo, así como las evaluaciones, transcurrido ese tiempo, el acceso al curso se cerrará. <https://www.ime.es/curso-ime/implementacion-incoterms-2020/>



NOVEDADES NORMATIVAS SOBRE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Informe semestral que recopila las novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional (OMI, OIT), comunitario y nacional

**EDICIÓN
MAYO 2026**

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