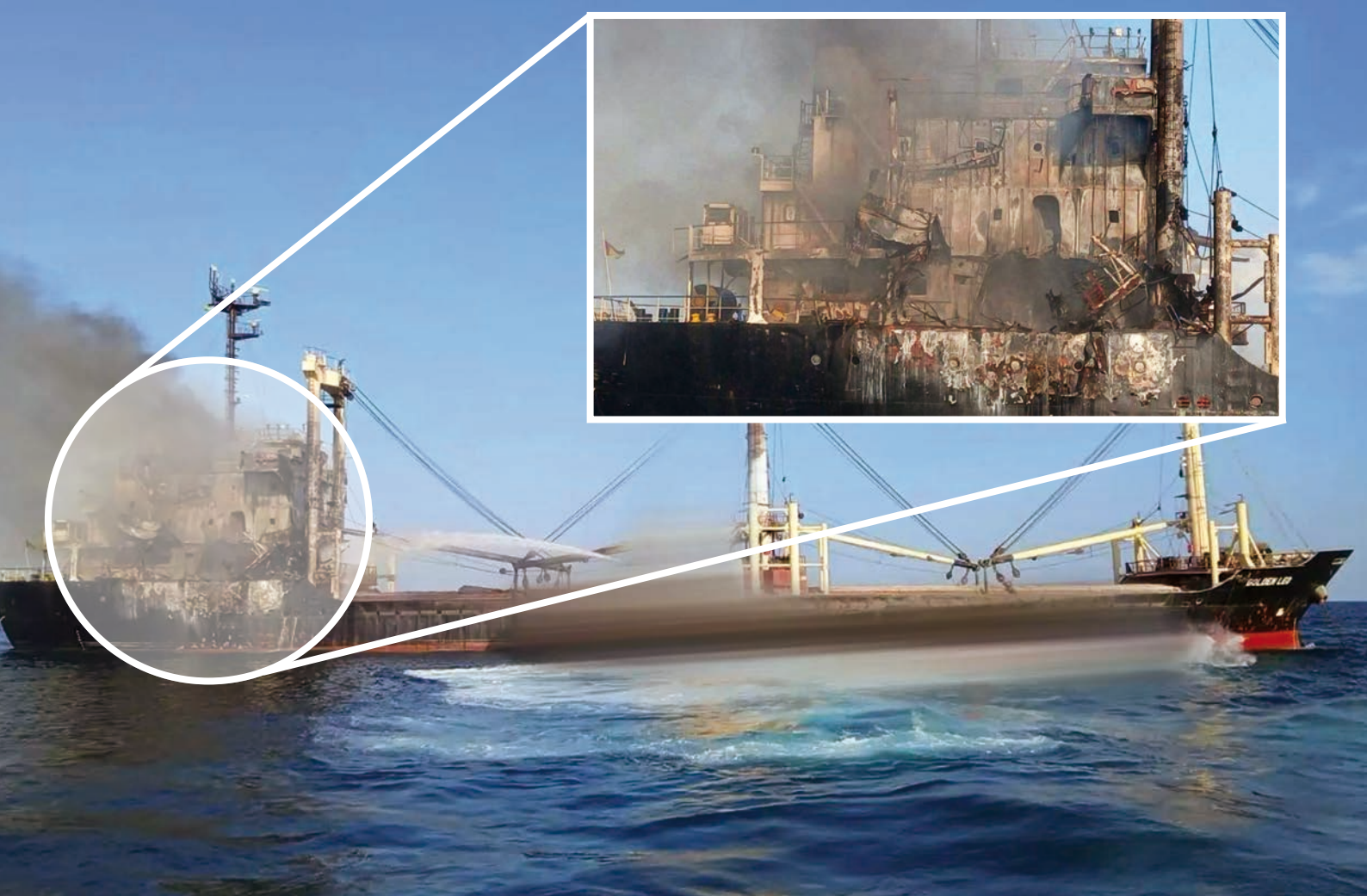


## La gente de mar vuelve a ser víctima inocente en los conflictos geopolíticos



### EDITORIAL

La escasez de oficiales exige una estrategia a largo plazo / **3**

### NAVIERAS

Baleària culmina la adquisición de Armas Trasmediterránea con la integración de sus activos en el Estrecho y Alborán / **4**

### MERCADO

La suspensión de la Jones Act reabre el debate sobre el cabotaje marítimo en EE.UU. / **14**

### TRIBUNA

Revisión de la Directiva EU ETS y del Reglamento MRV / **20**



Boletín informativo ANAVE  
n.º 693 agosto 2026.

Foto portada: nueve tripulantes indios y sirios y un práctico ucraniano murieron en el ataque ruso con misiles de crucero al mercante *Golden Leo* en Odesa (Ucrania) / ARMADA UCRANIANA.

03

## EDITORIAL

La escasez de oficiales exige una estrategia a largo plazo.

05

## NAVIERAS

Boluda inaugura una nueva sede en Róterdam para el norte de Europa.

06

## PUERTOS

El tráfico portuario crece un 0,8% en el primer semestre, impulsado por los graneles líquidos.

09

## NORMATIVA

El transporte marítimo aporta 7.650 M€ anuales al EU ETS, según las estimaciones más conservadoras de ECSA.

10

## PIRATERÍA

Somalia concentra el 94% de los secuestros de tripulaciones en la primera mitad de 2026.

15

## MERCADO

El transporte de carbón por vía marítima crece un 14% en junio por las importaciones chinas.

18

## COMBUSTIBLES

FOBAS alerta de combustibles que cumplen las especificaciones pero causan fallos a bordo.

20

## TRIBUNA PROFESIONAL

Revisión de la Directiva EU ETS y del Reglamento MRV.

26

## ANAVE

27

## AGENDA

## CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

El MoU de París mantiene la alerta por el repunte de las detenciones en 2025.

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

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

Diseño y redacción: Rafael Cerezo.

Cuaderno profesional marítimo: Araiz Basurko.

Colaboran: Elena Seco, Marina Ronda.

Edita: ANAVE.

Depósito legal: M-31023-2010.

# La escasez de oficiales exige una estrategia a largo plazo

**L**os ataques sufridos durante las últimas semanas por buques mercantes en Oriente Medio y el mar Negro han vuelto a recordar que detrás del funcionamiento cotidiano del transporte marítimo hay personas expuestas a riesgos que no han elegido. Solo en el mes de julio, estos ataques han provocado la muerte de al menos 17 marinos y más de 25 han resultado heridos. A ellos se suman las tripulaciones que continúan secuestradas por piratas frente a las costas de Somalia y Yemen.

La protección de la gente de mar constituye, ante todo, una obligación humana y jurídica. Pero también debe entenderse como una condición necesaria para garantizar la continuidad de una actividad esencial. El transporte marítimo necesita atraer, formar y retener a profesionales cualificados en un momento en el que la demanda de marinos continúa aumentando y las condiciones en las que desarrollan su trabajo son cada vez más complejas.

El último Seafarer Workforce Report, elaborado por BIMCO y la Cámara Naviera Internacional, estima que en 2026 existen cerca de 2,57 millones de marinos cualificados disponibles para trabajar en la flota mercante mundial, frente a una demanda de aproximadamente 2,55 millones. Esta aparente situación de equilibrio oculta, sin embargo, un importante desajuste: mientras existe un excedente de unos 56.900 subalternos, faltan alrededor de 39.100 oficiales.

El 48% de las empresas consultadas por BIMCO e ICS considera difícil o muy difícil encontrar candidatos adecuados para puestos de oficial. El problema no reside principalmente en la falta formal de títulos STCW, sino en la disponibilidad de profesionales con experiencia suficiente y con las competencias específicas que requieren los distintos tipos de buque.

Las necesidades aumentarán, además, a medida que avance la transformación tecnológica y energética de la flota. Los combustibles alternativos, la electrificación, la digitalización, la automatización y la ciberseguridad requieren nuevos conocimientos y una actualización continua de las competencias. La reciente adopción por la OMI del primer Código internacional para buques autónomos no reduce la importancia del factor humano.

La automatización modificará las funciones y podrá trasladar algunas de ellas desde el buque hacia centros de control en tierra, pero seguirá exigiendo profesionales capaces de manejar sistemas cada vez más sofisticados, interpretar la información disponible y responder ante situaciones imprevistas.

La formación de un oficial y la adquisición de la experiencia necesaria para asumir puestos de responsabilidad requieren años. En el escenario medio considerado por BIMCO e ICS, sería necesario incorporar cerca de 22.750 oficiales cada año entre 2027 y 2030. En el escenario de mayor crecimiento de la flota, la cifra aumentaría hasta unos 28.400 profesionales anuales.

Será necesaria una actuación coordinada de las administraciones, las empresas navieras, los centros de formación y las organizaciones representativas de los trabajadores, que abarque toda la carrera profesional: la promoción de los estudios marítimos, el acceso a plazas de embarque, la incorporación al primer empleo, la formación continua, la progresión hacia puestos de responsabilidad y unas condiciones que favorezcan la permanencia en la profesión.

Esta estrategia debe incluir la seguridad y el bienestar. No resulta coherente reclamar que más jóvenes elijan una carrera en la mar mientras se normaliza que las tripulaciones queden expuestas a ataques, secuestros, dificultades para efectuar sus relevos o periodos prolongados de incertidumbre. Proteger a los marinos no es una cuestión separada de la política de formación y empleo: es una parte esencial de cualquier estrategia destinada a garantizar que el sector cuente con los profesionales que necesita.

La política marítima dedica una atención creciente a los combustibles, las emisiones, la digitalización y la renovación de la flota. Pero ninguna de estas transformaciones será posible sin personas suficientemente formadas y dispuestas a desarrollar su carrera profesional en la mar. Los buques pueden construirse en pocos años; formar a un oficial y consolidar su experiencia requiere mucho más tiempo. Por eso, la gente de mar debe ocupar desde ahora un lugar central en la planificación del futuro 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 *Juan J Sister* es uno de los tres buques que se incorporan a la flota de Baleària en las rutas del mar de Alborán, tras la adquisición / TRASMEDITERRÁNEA.

NAVIERAS / ADQUISICIONES

# Baleària culmina la adquisición de Armas Trasmediterránea con la integración de sus activos en el Estrecho y Alborán

En mayo cerró la operación correspondiente a Canarias, donde ya presta servicio como Baleària Canarias

**B**aleària ha completado la adquisición de los activos de Naviera Armas Trasmediterránea en el Estrecho y Alborán tras obtener las autorizaciones necesarias de las autoridades de competencia de España y Marruecos. Con esta operación, la compañía asume el control jurídico y operativo de estos activos, después de haber cerrado en mayo la operación correspondiente a Canarias, donde ya presta servicio como Baleària Canarias.

La adquisición del perímetro de Alborán supone la incorporación de tres buques a la flota de Baleària: el *Juan J Sister*, *Almariya* y *Volcán de Timanfaya*. En el Estrecho, la compañía integra varias concesiones y el buque *Ciudad de Málaga*. Con ambas operaciones, la naviera incorporará cerca de 250 trabajadores de Armas Trasmediterránea vinculados a estos activos.

La integración ahora completada forma parte del



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

proceso de adquisición de parte de la actividad de Armas Trasmediterránea anunciado en agosto de 2025. Con el conjunto de la operación, Baleària contará con cerca de 4.500 empleados y una flota de más de 50 buques. Según la compañía, su actividad anual superará ampliamente los 8 millones de pasajeros y los 11 millones de metros lineales de carga, mientras que la facturación consolidada rebasará los 1.000 millones de euros.

La operación ha sido analizada por las autoridades de competencia de España y Marruecos. En España, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) autorizó el 31 de marzo las concentraciones relativas a activos de Armas Trasmediterránea en el Estrecho y Canarias, y el 10 de junio aprobó también la adquisición de los activos de Alborán.

El presidente de Baleària, Adolfo Utor, destacó la

relevancia estratégica de la operación, que consolida un proyecto empresarial de largo plazo en el que confluyen trayectorias relevantes del transporte marítimo español. Según señaló, la integración sitúa a Baleària como principal operador de ferry de capital nacional, con presencia en todas las conexiones de cabotaje del territorio español y capacidad para reforzar el papel esencial de las comunicaciones marítimas en la cohesión territorial. La naviera prevé invertir en la mejora de la flota adquirida, adaptar la oferta a sus estándares operativos e integrar los equipos procedentes de Armas Trasmediterránea.

La adquisición amplía la presencia de Baleària en las conexiones estratégicas entre la Península, Canarias, Baleares, Ceuta, Melilla y el norte de África, rutas en las que se combinan los tráfico de pasajeros, vehículos y carga rodada.

# Boluda amplía la capacidad de su terminal de Tenerife con dos grúas STS y cuatro RTG híbridas

Permitirán atender portacontenedores de gran porte, incluidos los ULCV

**B**oluda Shipping ha reforzado la capacidad operativa de Boluda Maritime Terminals Tenerife con la incorporación de dos grúas pórtico *super post-Panamax Ship to Shore* (STS) y cuatro grúas híbridas RTG, estas últimas ya operativas a pleno rendimiento en la terminal del muelle del Bufadero, en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. La actuación forma parte del plan inversor de la compañía en Canarias, dotado con más de 40 millones de euros.

Según Boluda, las nuevas grúas STS permitirán atender portacontenedores de gran porte, incluidos los *Ultra Large Container Vessels* (ULCV). Los equipos alcanzan hasta 22 filas de contenedores en



Llegada de las dos nuevas grúas a la terminal de Boluda, en Santa Cruz de Tenerife / BOLUDA.

manga, una altura de 60 metros de elevación y pueden manipular hasta 71 toneladas en modo *twin*. Su capacidad de izado bajo gancho llega a 88 toneladas, lo que permite

operar tanto contenedores como piezas de gran volumen.

Durante la presentación, Javier Climent, director general de Boluda Shipping, señaló que la inversión «refuerza la

capacidad operativa de Boluda en Tenerife y permite atender buques de gran tamaño como los *Ultra Large Container Vessels*». En el acto participaron también Pedro Suárez, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, y Antolín Goya, coordinador general de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar (CETM) y de la Coordinadora Estatal de Estibadores Portuarios (CEEP).

A estos equipos se suman cuatro grúas RTG híbridas de Konecranes, que aumentan la capacidad de almacenamiento del patio al permitir un nivel adicional de apilamiento. Según la compañía, los nuevos equipos reducen los tiempos operativos, mejoran los movimientos internos y agilizan las operaciones de recepción y entrega de contenedores.

Las STS incorporan sistemas de control y potencia con recuperación de energía a la red, destinados a reducir el consumo asociado a las operaciones portuarias. Con estas incorporaciones, la terminal tinerfeña amplía su capacidad para atender tráficos de mayor volumen y buques portacontenedores de grandes dimensiones.

## NUEVA SEDE EN RÓTERDAM PARA EL NORTE DE EUROPA

Boluda Corporación Marítima ha inaugurado una sede regional en Róterdam para coordinar las operaciones de Boluda Towage y Boluda Shipping en el norte de Europa. Las oficinas están situadas en el barrio marítimo de la ciudad, cerca del principal núcleo portuario y logístico de los Países Bajos. La inauguración estuvo encabezada por Vicente Boluda Fos, presidente del grupo, junto con Vicente Boluda Ceballos, presidente ejecutivo de Boluda Towage; Ignacio Boluda Ceballos, presidente ejecutivo



Foto de familia en la nueva sede de Boluda en Róterdam / BOLUDA.

de Boluda Shipping; y Verónica Boluda Ceballos, directora corporativa. También asistieron el capitán del puerto de Róterdam, René de Vries, y la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez. La nueva sede agrupará los equipos responsables de

las actividades de transporte marítimo de corta distancia y remolque portuario en la región. Boluda Towage inició su expansión en el norte de Europa en 2017, inicialmente en Alemania, y posteriormente amplió su presencia a los Países Bajos, Bélgica, Reino Unido,

Finlandia y Noruega. Según la compañía, su división de remolque opera actualmente en más de 21 puertos del norte de Europa y dispone de 138 buques en la región. Róterdam se ha convertido en uno de sus principales centros operativos. Boluda Shipping reforzó su actividad

en este mercado en 2023 mediante servicios regulares de corta distancia entre la península ibérica, los Países Bajos, Reino Unido e Irlanda. La naviera combina estos tráficos con servicios de terminal, ferrocarril y carretera. La apertura de las oficinas consolida a Róterdam como base regional para las dos divisiones. Desde este emplazamiento, Boluda coordinará sus servicios de remolque y sus conexiones marítimas e intermodales entre el norte de Europa, la península ibérica, África Occidental y Cabo Verde.

PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

# El tráfico portuario crece un 0,8% en el primer semestre, impulsado por los graneles líquidos

Los puertos españoles de interés general movieron 277,7 millones de toneladas (Mt) de mercancías durante el primer semestre de 2026, un 0,8% más que en el mismo periodo del año anterior. Los datos confirman la recuperación iniciada en los últimos meses, aunque se mantienen diferencias significativas entre los distintos tipos de carga.

Los graneles líquidos registraron 91,4 Mt, con un

crecimiento del 4,8%, favorecido principalmente por el aumento del tráfico de gasolina, fueloil, biocombustibles y productos químicos. Por el contrario, los graneles sólidos descendieron un 4,0%, hasta 38,2 Mt.

La mercancía general sumó 140,3 Mt, un 0,4% menos que en el primer semestre de 2025. Dentro de esta categoría, la carga convencional aumentó un 1,0%, hasta 45,4 Mt, mientras que la transportada

en contenedores disminuyó un 1,1%, hasta 94,9 Mt. No obstante, el número de contenedores manipulados creció un 2,4%, hasta superar los 9,4 millones de TEU.

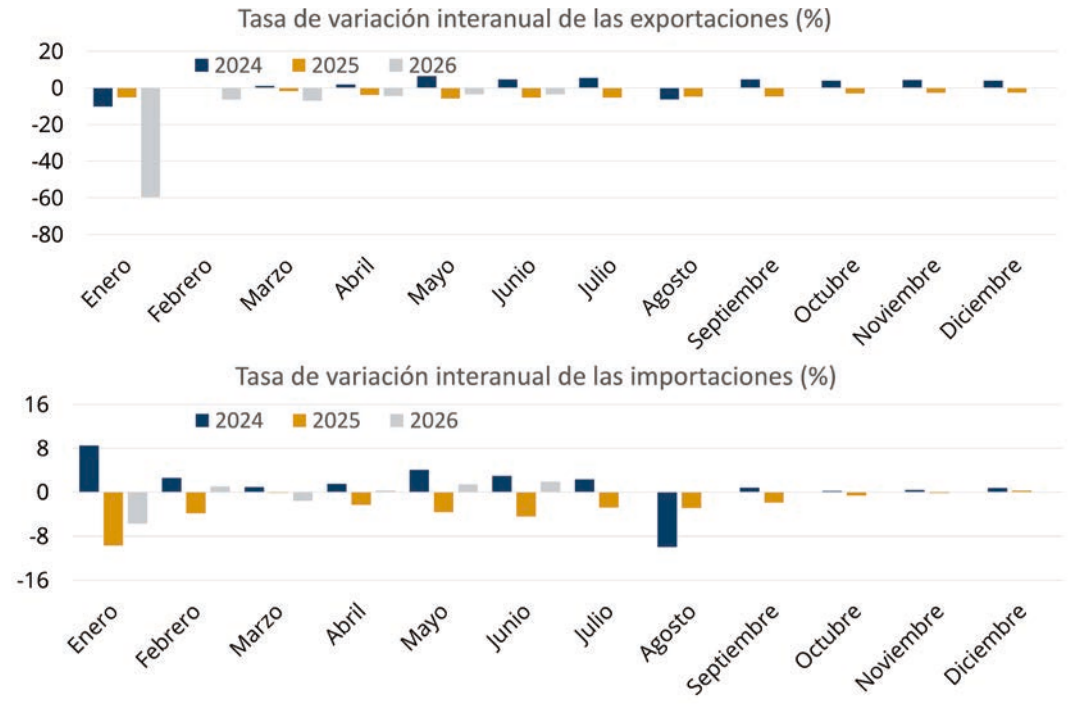
El comercio exterior se mantuvo prácticamente estable, con 138,7 Mt movidas (+0,2%). Las importaciones alcanzaron 97,2 Mt (+1,9%), impulsadas por la carga general (+8,5%) y los graneles líquidos (+3,3%), frente al descenso de los sólidos

(-6,2%). Las exportaciones se redujeron un 3,6%, hasta 41,5 Mt, debido principalmente a la caída de la carga general (-6,3%).

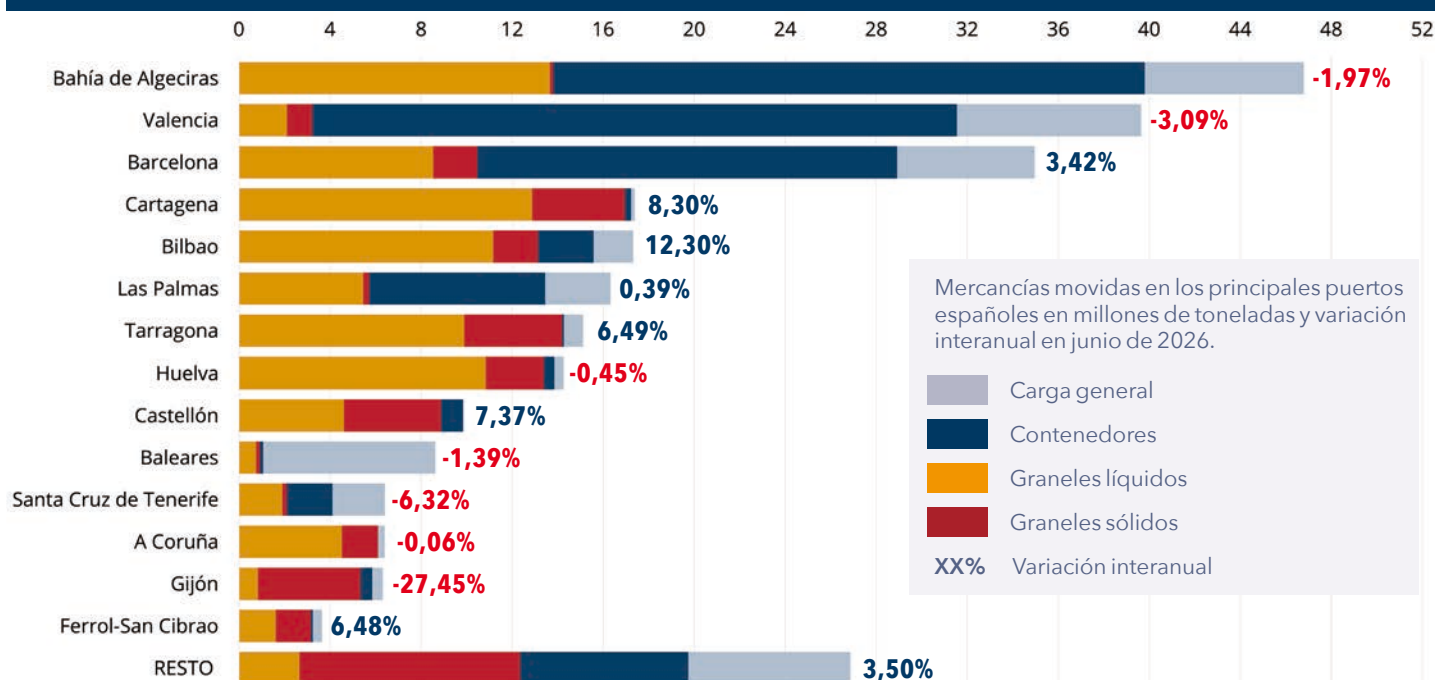
Por su parte, el tráfico ro-ro disminuyó un 0,5%, hasta 38,1 Mt. Los cruceristas aumentaron un 1,8%, hasta 6,4 millones, mientras que los pasajeros de línea regular descendieron un 2,7%, hasta 11,2 millones. En conjunto, el tráfico de pasaje se redujo un 1,1%, hasta 17,8 millones.

|                                  |                   |                 | ACUMULADO DESDE ENERO |             |             | VAR. %    | VAR. %    |
|----------------------------------|-------------------|-----------------|-----------------------|-------------|-------------|-----------|-----------|
|                                  |                   |                 | 2024                  | 2025        | 2026        | 2025-2026 | 2024-2026 |
| Mercancías según su presentación | Graneles          | Líquidos        | 92.099.219            | 87.205.640  | 91.385.889  | 4,8%      | -0,8%     |
|                                  |                   | Sólidos         | 41.909.215            | 39.846.699  | 38.241.546  | -4,0%     | -8,8%     |
|                                  | Mercancía general | Convencional    | 43.769.373            | 44.956.834  | 45.386.337  | 1,0%      | 3,7%      |
|                                  |                   | En contenedores | 98.440.574            | 95.985.119  | 94.943.776  | -1,1%     | -3,6%     |
|                                  |                   | Total           | 142.209.947           | 140.941.953 | 140.330.113 | -0,4%     | -1,3%     |
|                                  | Total             |                 | 276.218.381           | 267.994.292 | 269.957.548 | 0,7%      | -2,3%     |
| Otras mercancías                 | Total             |                 | 7.910.408             | 7.560.130   | 7.724.005   | 2,2%      | -2,4%     |
| TRÁFICO PORTUARIO                |                   |                 | 284.128.789           | 275.554.422 | 277.681.553 | 0,8%      | -2,3%     |

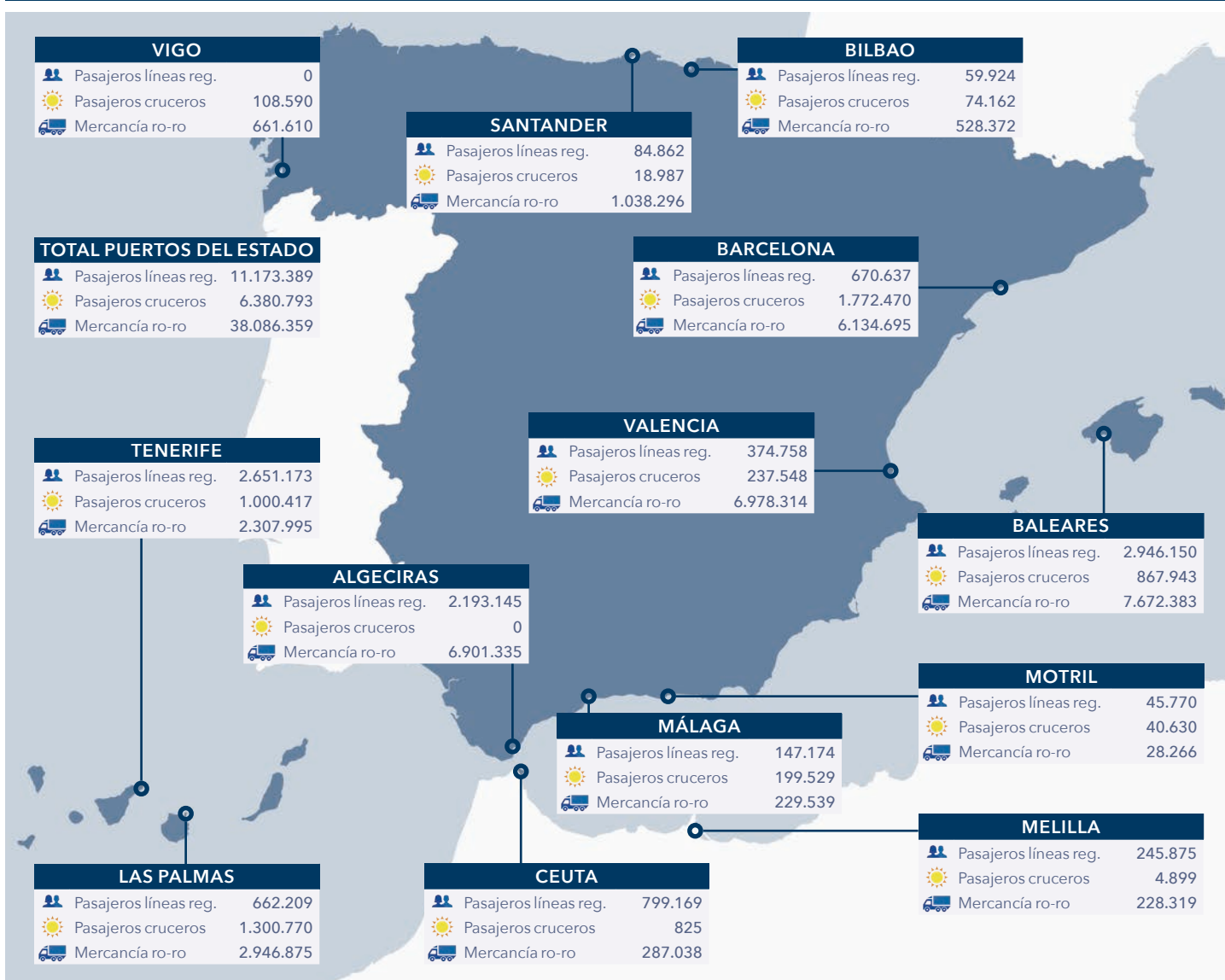
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN JUNIO Y VARIACIÓN INTERANUAL



## MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN JUNIO



## MOVIMIENTOS DE MERCANCÍAS RO-RO Y PASAJEROS. DATOS ACUMULADOS EN JUNIO



NORMATIVA / EU ETS

# La revisión del EU ETS reconoce los problemas del transporte marítimo, pero no los resuelve

La propuesta destina solo una pequeña parte de los ingresos a la descarbonización marítima y no garantiza la coordinación con la futura medida mundial de la OMI

La Comisión Europea ha presentado su propuesta de revisión del régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS), que deberá ser ahora discutida por el Parlamento Europeo y el Consejo antes de su aprobación definitiva. La propuesta incorpora algunos avances y reconoce varios de los problemas que viene señalando el sector, pero resulta insuficiente para resolver las principales deficiencias del ETS marítimo.

Uno de sus principales elementos es la creación del mecanismo *Sustainable Maritime Alternative Propulsion* (SMAP), dotado con 110 millones de derechos de emisión para el periodo 2028-2040. Este instrumento permitirá apoyar el uso de biocombustibles avanzados, combustibles sintéticos, electrificación y sistemas de propulsión eólica.

Es, sin duda, positivo que una parte de los ingresos generados por el transporte marítimo revierta en el propio sector mediante un mecanismo específico. No obstante, los 110 millones de derechos previstos representan únicamente alrededor del 10% de su aportación al sistema y no guardan proporción con la magnitud del esfuerzo inversor que exige la transición energética. La dotación prevista resulta claramente insuficiente para financiar las inversiones necesarias y compensar la importante diferencia de precio entre los combustibles convencionales y los combustibles renovables. Además, la obligación de los Estados miembros de destinar al menos el 50% de los ingresos de las subastas a

la descarbonización se refiere al conjunto de los sectores incluidos en el ETS y no garantiza una asignación concreta para el transporte marítimo.

La prórroga hasta 2035 de las actuales excepciones para las regiones ultraperiféricas y determinadas conexiones insulares constituye una medida necesaria, especialmente teniendo en cuenta la limitada disponibilidad y el elevado coste de los combustibles alternativos. La propuesta no extiende, sin embargo, estas excepciones a Ceuta y Melilla ni amplía su aplicación a las conexiones con islas de más de 200.000 habitantes. Las particularidades geográficas de ambas ciudades autónomas y su dependencia del transporte marítimo para garantizar la conectividad justifican su inclusión expresa en la excepción.

También es positivo que se plantee un único sistema de seguimiento y notificación para el ETS y FuelEU Maritime, ya que puede reducir

duplicidades y simplificar las obligaciones administrativas de las navieras.

La extensión del sistema a determinados buques de entre 400 y 5.000 GT genera, en cambio, mayores reservas. La propuesta prevé ampliar inicialmente el Reglamento MRV a quimiqueros, gaseros y buques de pasaje de este tamaño, con vistas a su posterior incorporación al ETS a partir del 1 de enero de 2031, junto con los buques de carga general. Esta ampliación supondría incorporar un número muy elevado de buques y operadores, muchos de ellos de pequeño tamaño, con el consiguiente aumento de las obligaciones administrativas y de los costes de cumplimiento. Además, amplía la diferencia respecto del futuro sistema mundial de la Organización Marítima Internacional, cuyo umbral se sitúa en los 5.000 GT.

Por su parte, las medidas propuestas para evitar el desvío de tráfico de

contenedores pueden contribuir a corregir algunos de los efectos más evidentes del sistema, pero tienen un alcance limitado y son más una solución parcial que una respuesta estructural al problema.

Otro asunto pendiente sigue siendo la coordinación con la futura medida mundial de la OMI. La propuesta únicamente prevé una revisión posterior y la posible creación de un mecanismo de deducción, pero no establece que el ETS marítimo deje de aplicarse cuando entre en vigor una medida mundial equivalente. ANAVE defiende un marco único y global que evite que una misma emisión quede sometida simultáneamente a dos sistemas económicos. La futura negociación de la propuesta deberá, por tanto, garantizar una coordinación efectiva entre el régimen europeo y el sistema de la OMI, evitando duplicidades y preservando la competitividad del transporte marítimo europeo.



# El transporte marítimo aporta 7.650 M€ anuales al EU ETS, según las estimaciones más conservadoras de ECSA

España es el cuarto país de la UE por ingresos estimados procedentes del ETS

La inclusión del transporte marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) genera una contribución anual estimada de 7.650 millones de euros (M€), tomando como referencia un precio de 85€ por tonelada de CO<sub>2</sub> equivalente emitida, según un informe publicado por European Shipowners (ECSA).

El cálculo parte de los cerca de 90 millones de toneladas (Mt) de emisiones de CO<sub>2</sub> verificadas que los buques declararon en 2024 dentro del ámbito del EU ETS.

Alemania sería el principal beneficiario, con unos ingresos mínimos estimados de 1.417 M€ anuales. Le siguen Polonia, con 827 millones; Italia, con 669 M€; y España, con 605 M€. Francia recibiría 387 M€; Grecia, 375 M€; República Checa, 319 M€; Rumanía, 303



M€; y Países Bajos, 237 M€. Portugal obtendría 123 M€.

Sin embargo, estos ingresos no se reinvierten en la transición energética del sector. Según el Informe sobre el mercado del carbono de 2025 de la Comisión, los Estados miembros destinaron solo el

5% de sus ingresos totales del EU ETS a la transición energética industrial. La descarbonización marítima, pese a estar expresamente mencionada en la Directiva, apenas recibe apoyo específico.

La organización reclama que una parte de estos

recursos se reserve para la descarbonización marítima. «Necesitamos que estos ingresos se inviertan en la transición energética del sector», señaló ECSA, que pide financiar combustibles sostenibles y tecnologías limpias mediante la próxima revisión del EU ETS.

Los armadores europeos ya representan el 44% de la cartera de pedidos mundial de buques propulsados por combustibles sostenibles. Sin embargo, Europa solo produce el 10% de los combustibles sostenibles a nivel mundial, de los cuales menos del 5% se destina al uso marítimo, mientras que Asia concentra el 74% de los proyectos de producción de estos combustibles. Sin medidas de apoyo que permitan salvar esta brecha, la disponibilidad de combustible no podrá seguir el ritmo de la inversión en la flota.

## INSTITUCIONES / OMI

# El Consejo de la OMI adopta una resolución para proteger las rutas marítimas estratégicas

El Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) ha aprobado una resolución para reforzar la protección de las principales vías de navegación y garantizar los derechos y libertades de los buques mercantes. La decisión se adoptó durante la 137 sesión de este organismo, celebrada en Londres del 6 al 10 de julio bajo la presidencia del español Víctor Jiménez.

Dicha resolución, promovida por Singapur y copatrocinada por 30 Estados

miembros, entre ellos España, reafirma que el tránsito por los estrechos utilizados para la navegación internacional no debe ser amenazado, impedido, denegado ni suspendido. El texto remite al derecho internacional, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, por sus siglas en inglés), y exige respetar las normas de la OMI.

El Consejo precisó que cualquier medida de los Estados ribereños para regular el tráfico debe ajustarse a

las disposiciones de la OMI y al Convenio SOLAS. La resolución reclama cooperación internacional para mantener abiertas, seguras y accesibles estas rutas y proteger la seguridad, la salud y el bienestar de los marinos.

La situación en el estrecho de Ormuz ocupó una parte central de las deliberaciones. El Consejo condenó los ataques contra buques mercantes civiles y reclamó una reducción de las tensiones en Oriente Medio. También sostuvo que los acuerdos entre

los Estados ribereños deben garantizar un tránsito no discriminatorio y sin obstáculos por el dispositivo de separación de tráfico reconocido por la OMI desde 1968.

La OMI reafirmó que el paso por Ormuz debe permanecer libre de peajes y otras cargas. Asimismo, encargó al secretario general, Arsenio Domínguez, estudiar opciones para mejorar la seguridad del tráfico y coordinar con los Estados ribereños, otros países y el sector la vuelta a una navegación sin restricciones.

# Somalia concentra el 94% de los secuestros de tripulaciones en la primera mitad de 2026

Fuerte repunte de la actividad pirata en el golfo de Adén y aguas del Índico pese al descenso de los incidentes totales hasta mínimos históricos

**L**os piratas somalíes fueron responsables del 94% de los tripulantes tomados como rehenes durante el primer semestre de 2026, según el informe trimestral más reciente del International Maritime Bureau (IMB), publicado por la Cámara de Comercio Internacional (ICC). El dato confirma el repunte de la actividad frente a Somalia, aunque los incidentes de piratería y robos a mano armada contra buques mercantes cayeron en la primera mitad del año a su nivel más bajo para un primer semestre desde 1992. Entre enero y junio se notificaron 38 incidentes en todo el mundo, frente a los 90 registrados en el mismo periodo de 2025 y los 60 de 2024.

Del total de incidentes registrados en el primer semestre del año, 27 fueron abordajes consumados, cinco secuestros de buques, tres ataques con disparos y tres intentos de abordaje. Pese al descenso de la cifra global, IMB advierte de que la seguridad de las tripulaciones sigue siendo un motivo de preocupación. Durante el primer semestre del año, 67 tripulantes fueron tomados como rehenes, dos fueron amenazados y uno resultó herido.

El director del IMB, Michael Howlett, señaló que «el nivel más bajo de incidentes de piratería y robos a mano armada notificados en un semestre desde 1992 es alentador y refleja el impacto de los esfuerzos sostenidos de los gobiernos, los organismos de seguridad y la comunidad marítima». No obstante, advirtió de que «no hay margen para la complacencia. La seguridad de las tripulaciones sigue estando en riesgo y

Los piratas somalíes secuestran barcos de pesca para usarlos como buques nodriza en sus ataques piratas en el océano Índico / EUNAVFOR.



*el ligero repunte de la piratería somalí recuerda que la vigilancia continua y la cooperación regional siguen siendo esenciales para proteger a la gente de mar, el transporte marítimo y el comercio».*

El IMB recuerda que el cumplimiento de las Mejores Prácticas de Gestión (BMP) ha contribuido a evitar nuevos abordajes, pero reclama a las fuerzas militares internacionales que mantengan una presencia disuasoria «fuerte y visible» en la región para prevenir una posible escalada.

En el golfo de Guinea, el informe recoge solo dos incidentes durante el primer semestre de 2026. El IMB atribuye esta reducción a los esfuerzos de los Estados ribereños y sus socios regionales, aunque insiste en la necesidad de mantener las patrullas y la cooperación para evitar

## 67

Número de tripulantes que fueron tomados como rehenes durante el primer semestre de 2026. Otros dos fueron amenazados y uno resultó herido

un repunte de la actividad criminal.

También descendieron los incidentes en el estrecho de Singapur. Entre enero y junio se notificaron dos buques abordados en abril, uno en mayo y otro en junio. En estos sucesos, dos tripulantes fueron amenazados en incidentes separados, otros dos fueron retenidos durante un ataque y un tripulante resultó herido. El IMB subraya que

esta ruta sigue siendo una de las arterias comerciales más transitadas del mundo y reclama mayor coordinación entre los Estados ribereños.

El informe señala, por último, un aumento de incidentes en el fondeadero de Manila. En junio se notificaron tres abordajes de buques fondeados por atacantes armados con pistolas y cuchillos. En el conjunto del semestre se registraron ocho incidentes en esta zona, frente a ninguno en el mismo periodo de 2025.

«Seguimos instando a los capitanes y operadores de buques a informar de todos los incidentes con prontitud. La notificación rápida permite respuestas más ágiles, ayuda a prevenir nuevos incidentes y mejora la seguridad de las tripulaciones y de los buques que operan en las proximidades», afirmó Howlett.

# EUNAVFOR Atalanta frustra el asalto pirata a un granelero en el golfo de Adén

Los ataques se intensifican en la zona, mientras la OMI denuncia que 44 marinos siguen secuestrados

La operación militar de la Unión Europea en el mar Rojo y el golfo de Adén, EUNAVFOR Atalanta, coordinó la respuesta que permitió recuperar el control del granelero *Golden Arsenal* tras un ataque pirata registrado el 1 de julio, a unas 110 millas náuticas al nordeste de Bosaso (Somalia). Según EUNAVFOR, los asaltantes portaban fusiles de asalto y lanzagranadas RPG. El capitán detuvo el buque, activó la alerta de socorro y ordenó a la tripulación refugiarse en la ciudadela, siguiendo las prácticas de seguridad BMP-MS.

Atalanta mantuvo contacto con el capitán y la compañía y coordinó la intervención de fuerzas navales surcoreanas e indias. El *INS Trikand* desplegó un helicóptero y un equipo de abordaje que aseguró el buque, comprobó que los piratas ya no estaban a bordo y permitió salir a la tripulación. No hubo heridos, aunque se detectaron daños en equipos y estructuras. La misión confirmó además un segundo intento de ataque en las

inmediaciones. Cabe recordar que actualmente el contralmirante Javier Vázquez de la Armada española está al mando de EUNAVFOR Atalanta.

En las últimas semanas, los ataques piratas se han multiplicado hacia las aguas de Yemen y el estrecho de Bab el Mandeb. El 1 de julio, hombres armados abordaron otro buque frente a Balhaf (Yemen) y dañaron los equipos del puente mientras la tripulación permanecía en la ciudadela. Ese mismo día, un petrolero comunicó la aproximación sospechosa de una embarcación con cuatro personas, 85 millas al sur de Balhaf.

En esa zona también se registraron múltiples incidentes durante el mes de junio. El 9 y el 15 de junio, un buque recibió disparos con lanzagranadas (RPG); el 17 de junio el equipo de seguridad de otro buque repelió el ataque de dos esquifes armados; y el 21 otro sufrió un intento de abordaje por cinco individuos. El 5 de julio, la UKMTO recibió una alerta de un carguero atacado por «asaltantes

armados desconocidos» a unas 30 millas al suroeste de Hodeidah, en la costa occidental de Yemen. Arsenio Domínguez, secretario general de la OMI, informó asimismo de un ataque al granelero *Lady Naeima*, abanderado en Palaos. El buque pudo continuar viaje y su tripulación resultó ilesa.

El mando de la operación EUNAVFOR Atalanta recae actualmente en el contralmirante Javier Vázquez de la Armada española

Durante los últimos tres meses, la OMI ha contabilizado 24 ataques consumados o intentados en aguas del mar Rojo y el golfo de Adén. Al mismo tiempo, 44 marinos siguen retenidos a bordo de

los buques *MT Honour 25*, *Eureka* y *Sward*.

El *Honour 25*, petrolero de productos abanderado en Palaos, fue capturado el 21 de abril con 17 tripulantes a bordo, diez de ellos pakistaníes. El *Sward*, con pabellón de San Cristóbal y Nieves, transportaba cemento de Suez (Egipto) a Mombasa (Kenia) cuando fue apresado cerca de Garacad (Puntlandia) el 26 de abril. El *Eureka*, petrolero químico y de productos con bandera de Togo, fue tomado el 2 de mayo frente a la provincia yemení de Shabwa y desviado hacia Somalia.

Domínguez advirtió de que los secuestrados se están quedando sin agua ni alimentos y viven bajo amenaza constante de violencia. «Su situación sigue siendo desesperada y les pido su apoyo para garantizar su liberación», declaró ante el Consejo de la OMI. «Estos incidentes nos recuerdan de forma contundente que la amenaza que suponen la piratería y los robos a mano armada para la gente de mar no ha disminuido».

EUNAVFOR Atalanta coordinó la intervención de fuerzas navales surcoreanas e indias en la recuperación del *Golden Arsenal*, secuestrado por los piratas / EUNAVFOR.



ATAQUES / GUERRAS DE IRÁN Y RUSIA

# La gente de mar vuelve a ser víctima inocente en los conflictos geopolíticos

Ataques del mes de julio en Ormuz y el mar Negro dejan 17 marinos muertos y más de 25 heridos

**L**a escalada de ataques contra buques mercantes en Oriente Medio y el mar Negro ha dejado 17 fallecidos y más de 25 heridos desde el 11 de julio. A los ataques iraníes en el estrecho de Ormuz y rusos en aguas de Odesa se suma la reanudación de las operaciones hutíes contra buques vinculados a Arabia Saudí en torno al estrecho de Bab el Mandeb, en el mar Rojo.

El 11 de julio fuerzas iraníes atacaron el portacontenedores *GFS Galaxy*, de pabellón chipriota, a nueve millas de la costa Omaní. Un proyectil no identificado alcanzó la popa y provocó un incendio en la cámara de máquinas, obligando a la tripulación a abandonar el buque. La Armada de Omán rescató a 23 marinos y posteriormente se conoció el fallecimiento de un tercer oficial de máquinas indio que se dio por desaparecido.

Días después, en la madrugada del 14 de julio, los petroleros emiratíes *Mombasa B* y *Al Bahiyah* fueron alcanzados por misiles de crucero iraníes en la vía sur del estrecho, dentro de aguas territoriales de Omán, con el resultado de un marino muerto y tres heridos de gravedad en el primero, y otros once heridos en el segundo, que tuvo que ser abandonado. La lista oficial de la OMI añade otros dos heridos a bordo del *Kaifan*, un petrolero de productos kuwaití atacado y abandonado el 20 de julio cerca de Limah (Omán). Hasta el 21 de julio, se contabilizaban 62 incidentes y 17 marinos fallecidos en Oriente Medio. El JMIC (*Joint Maritime Information Center*) mantenía el nivel de amenaza en «severo» y había registrado once ataques



El ataque iraní con misiles de crucero contra el VLCC *Mombasa B* por cruzar Ormuz por la ruta sur dejó un marino muerto y tres heridos de gravedad.

iraníes contra buques desde el 25 de junio.

Sin embargo, el balance más grave de los últimos meses se concentra en el mar Negro. El 13 de julio, un ataque ruso contra un mercante de pabellón togolés que descargaba fertilizantes en la región de Odesa mató a cinco tripulantes e hirió a otros diez, según informó el viceprimer ministro de Ucrania, Oleksii Kuleba.

Seis días después, tres misiles de crucero rusos alcanzaron el *Golden Leo*, un granelero de pabellón de Guinea-Bisáu, cuando salía de Chornomorsk con una carga de maíz. Murieron nueve tripulantes indios y sirios y un práctico ucraniano; ocho marinos fueron rescatados y al menos otro tripulante indio quedó herido de gravedad. El buque terminó hundiéndose frente a Odesa el 26 de julio.

La amenaza se ha extendido además al mar Rojo. Los hutíes declararon el 20 de julio un bloqueo contra buques

## 62

Número de incidentes registrados hasta la fecha contra buques mercantes desde el inicio de las hostilidades en la zona del golfo Pérsico, estrecho de Ormuz y el golfo de Omán según la OMI.

de intereses saudíes, estadounidenses e israelíes y reivindicaron ataques con misiles y drones contra los petroleros *Encelia* y *Layla*. El *Encelia* fue alcanzado a unas 70 millas al suroeste de Al Shuqaiq (Arabia Saudí) y sufrió un incendio en la proa, pero la tripulación pudo ser rescatada.

Posteriormente, el 24 de julio también fue alcanzado el petrolero de productos *NCC Masa*, de bandera saudí. Sufrió daños menores en el casco y continuó viaje con la tripulación ilesa. Ninguna organización ha reivindicado

el ataque. La consultora de seguridad Windward calcula que alrededor de 158 buques presentan exposición potencial a los criterios de selección hutíes y que la actividad de petroleros con el AIS apagado en el mar Rojo saudí ha aumentado un 144%.

El secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, ha condenado de forma reiterada los ataques contra buques comerciales y contra marinos expuestos a conflictos «por circunstancias geopolíticas fuera de su control». «Ningún marino debería arriesgar su vida simplemente por hacer su trabajo», afirmó, antes de insistir en que «los marinos nunca deberían convertirse en víctimas de conflictos de los que no forman parte». El Consejo de la OMI reclamó el cese inmediato de los ataques contra la navegación comercial y recordó la obligación de proteger a los marinos, garantizar la libertad de navegación y respetar el derecho marítimo internacional.

## El transporte de carbón por vía marítima crece un 14% en junio por las importaciones chinas

El comercio marítimo mundial de carbón aumentó un 14% en junio de este año respecto al mismo mes de 2025, impulsado principalmente por la recuperación de las importaciones chinas. Según un reciente análisis de BIMCO, el transporte marítimo de carbón con destino a China creció un 41% en junio respecto al mismo mes del año anterior, por la reducción de la producción nacional y el aumento de la demanda de las centrales eléctricas.

Este repunte ha situado el crecimiento acumulado hasta junio de la demanda de carbón por vía marítima en un 3% respecto del primer semestre de 2025. Sin embargo, las importaciones chinas todavía registran una caída del 3% en lo que llevamos de año, ya que no comenzaron a acelerarse hasta mayo.

La menor producción interna de China está relacionada, en parte, con el accidente ocurrido el 28 de mayo en una mina de la provincia



Un buque carga carbón en una terminal portuaria.

de Shanxi. Tras el siniestro, 109 explotaciones fueron cerradas temporalmente para efectuar inspecciones de seguridad. Algunas retomaron su actividad en junio, aunque la producción continuaba por debajo de los niveles anteriores al accidente.

La demanda en junio también aumentó en otros grandes mercados asiáticos y europeos. Las importaciones de Corea del Sur crecieron un 25% respecto al mismo mes de 2025; las japonesas, un 13%; y las de la Unión Europea, un 15%. Según BIMCO, estos

aumentos vienen impulsados por la búsqueda de suministros energéticos alternativos ante la menor disponibilidad de GNL desde marzo, por las interrupciones del tránsito en el estrecho de Ormuz.

«El aumento de la demanda de carbón ha tenido un impacto positivo en el mercado de los graneleros, especialmente en el segmento panamax», señala el análisis. El carbón generó alrededor de la mitad de la demanda de estos buques durante el mes de junio en términos de toneladas-milla. Este impulso contribuyó a un

encarecimiento de los fletes: el índice Platts KMAX 9 de S&P Global Energy subió un 73% interanual.

Por el lado de la oferta, Indonesia aumentó sus exportaciones un 12% y Rusia un 33%. Yakarta había fijado inicialmente un objetivo de producción anual de 600 millones de toneladas, un 24% inferior al volumen de 2025, pero anunció en junio una ampliación de dicha producción.

Las perspectivas para el resto del año son mixtas. La recuperación de la producción china podría reducir las importaciones. En sentido contrario, El Niño suele ir acompañado de un monzón más débil, y de hecho ya ha provocado el junio más seco en India en 12 años, lo que afecta negativamente a la generación hidroeléctrica en la región y aumenta la demanda de carbón en India y el sudeste asiático. La evolución del tráfico por Ormuz seguirá siendo otra de las principales variables.

### TRÁFICOS / CANAL DE PANAMÁ

## El canal de Panamá reduce de nuevo el calado máximo autorizado por los efectos de El Niño

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha anunciado una nueva reducción del calado máximo autorizado para los buques que utilicen las esclusas *neopanamax*, por los efectos previstos a causa del fenómeno El Niño que reducirá las precipitaciones en la cuenca del Canal. Según un aviso a las navieras de la ACP, la medida se aplicará en dos fases: desde el 24 de julio, el calado máximo autorizado se reducirá a 49,0 pies (14,94 m) para la marca de agua dulce en zona tropical (*Tropical Fresh Water, TFW*) en el disco de Plimsol y a partir

del 15 de agosto, hasta 48,5 pies (14,78 m).

Estas restricciones se suman a las que entraron en vigor el 3 de julio, cuando el calado máximo se redujo de 50 pies a 49,5 pies (de 15,24 m a 15,09 m). Según la Autoridad del Canal, estos ajustes están basados en los niveles actuales y previstos del lago Gatún, principal reserva de agua del sistema de esclusas. La Autoridad mantendrá la vigilancia de los niveles de los lagos y de las proyecciones hidrológicas antes de decidir nuevas modificaciones operativas. Cada tránsito por las

esclusas consume agua dulce almacenada en el lago Gatún, por lo que si se produce una caída notable de las precipitaciones afectará a la capacidad del Canal. Según confirmó la Organización Meteorológica Mundial el 3 de julio, El Niño ya se ha desarrollado en el Pacífico tropical y se prevé que evolucione rápidamente hacia un episodio fuerte entre julio y septiembre, con una mayor probabilidad de provocar sequías y otros fenómenos meteorológicos extremos.

Las limitaciones al calado impuestas por ahora siguen siendo menos severas que las

aplicadas durante la sequía de 2023 y 2024, cuando la caída del nivel del agua del lago Gatún generó notables interrupciones en el tráfico marítimo del Canal, especialmente en los tránsitos de GNL desde el golfo de México hacia el Pacífico.

Pese al nuevo ajuste, el Canal mantiene alrededor de 38 tránsitos diarios. Entre las medidas de ahorro aplicadas figuran un mayor uso de los depósitos de reutilización de agua de las esclusas *neopanamax*, tránsitos simultáneos de buques de menor porte y la suspensión de la generación hidroeléctrica en Gatún.

MERCADOS / NORMATIVA

# La suspensión de la Jones Act reabre el debate sobre el cabotaje marítimo en EE.UU.

La exención de 150 días, aprobada para facilitar el transporte de productos energéticos y fertilizantes durante la crisis de Ormuz, permite temporalmente que buques extranjeros operen entre puertos estadounidenses

El pasado 17 de marzo, la Administración estadounidense suspendió durante 60 días la aplicación de la denominada Jones Act para el transporte entre puertos de EE.UU. de determinados productos energéticos y fertilizantes. La medida, adoptada para aliviar las tensiones de suministro y el aumento de los precios derivados del conflicto con Irán y del bloqueo de la navegación por el estrecho de Ormuz, fue posteriormente prorrogada durante otros 90 días, hasta el próximo 16 de agosto. En total, la exención tendrá una vigencia de 150 días.

La Jones Act es el nombre con el que se conoce habitualmente la sección 27 de la Merchant Marine Act de 1920, que regula el cabotaje marítimo de mercancías en EE.UU. Esta norma exige que las cargas transportadas entre dos puntos del país se embarquen en buques construidos en EE.UU., de bandera estadounidense, controlados por ciudadanos estadounidenses y tripulados por marinos del país. Se trata de una de las legislaciones de cabotaje marítimo más restrictivas del mundo.

La suspensión permite que buques que no cumplen estos

requisitos transporten temporalmente entre puertos estadounidenses petróleo crudo, gas natural, productos petrolíferos, carbón, fertilizantes y otras mercancías incluidas en la exención.

Anna Bredima, consultora sénior en políticas marítimas europeas e internacionales, miembro del Consejo de la European Maritime Law Organisation y antigua integrante del Board de ECSA, ha analizado recientemente sus efectos en una entrevista publicada por Lloyd's List. Para Bredima, la decisión de dejar temporalmente sin efecto la ley pone de manifiesto

una contradicción fundamental en uno de los principales argumentos utilizados para justificarla: «Resulta irónico que una ley que se considera indispensable para la seguridad nacional se suspenda cada vez que se produce una crisis de seguridad nacional o una emergencia».

Bredima recuerda que no es la primera vez que una Administración estadounidense suspende la norma durante una situación excepcional. Entre otros precedentes, cita la suspensión acordada tras el ataque a Pearl Harbor y las exenciones autorizadas con ocasión del huracán María, del cierre del oleoducto Colonial Pipeline tras un ciberataque y del huracán Fiona.

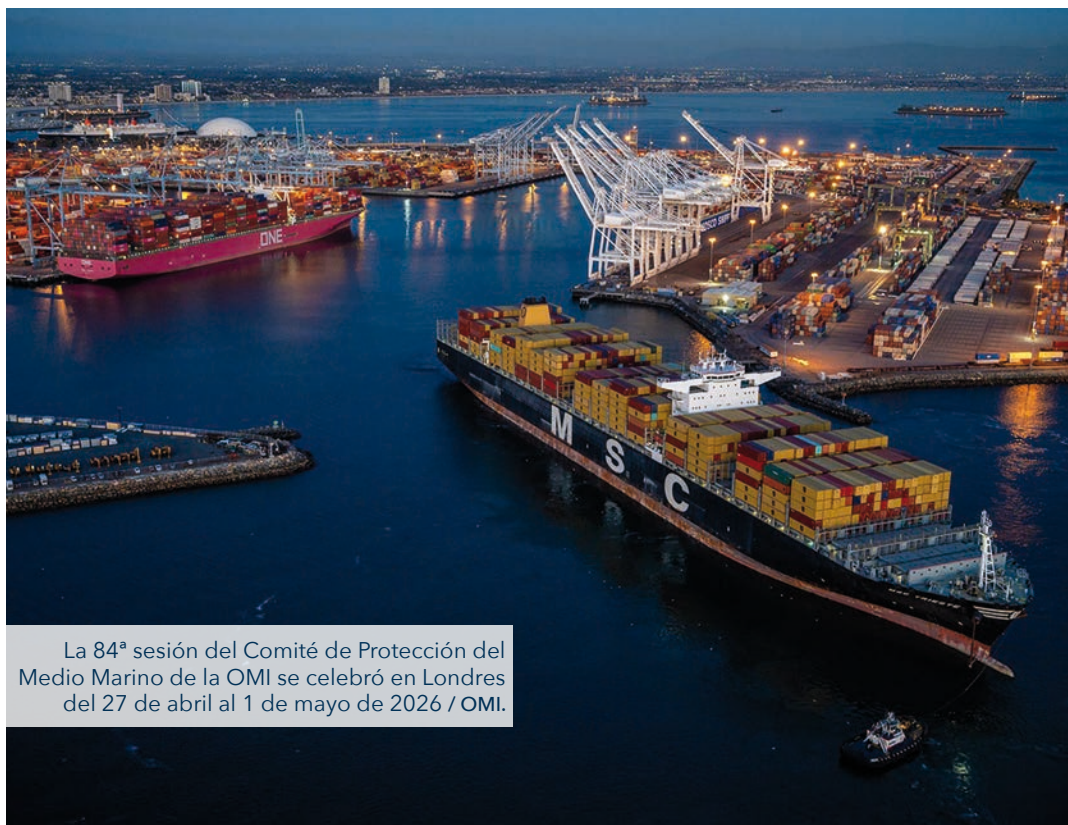
La Jones Act se fundamenta tradicionalmente en dos objetivos: proteger de la competencia internacional a los astilleros, los marinos y las compañías navieras estadounidenses, y mantener una flota mercante nacional suficiente para atender las necesidades estratégicas y de defensa del país.

Sin embargo, Bredima considera que los resultados obtenidos durante más de un siglo no acreditan que estos objetivos se hayan alcanzado. «Pese a llevar más de cien años en vigor, la Jones Act no ha conseguido crear una industria naviera comercial estadounidense sólida y competitiva internacionalmente».

Según los datos recogidos en su análisis, de los aproximadamente 7.500 petroleros existentes en el mundo, menos de 60 cumplen todos los requisitos necesarios para operar bajo la Jones Act. Asimismo, sostiene que construir un buque en EE.UU. puede resultar cuatro veces más caro que hacerlo en Corea del Sur.

La escasez y el mayor coste de los buques autorizados encarecen el transporte interior de alimentos, combustibles y fertilizantes, con un efecto especialmente acusado en territorios alejados del territorio continental, como Hawái, Alaska o Puerto Rico. En algunos casos, resulta incluso más económico exportar inicialmente un producto estadounidense a un

(PASAJA A PÁGINA 15)



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

(VIENE DE PÁGINA 14)

puerto extranjero y reintroducirlo después en otro puerto del país que transportarlo directamente por mar.

La apertura temporal del cabotaje permite, por el contrario, que buques de otras banderas conecten productos y consumidores estadounidenses a un coste inferior. Bredima considera que esta mayor oferta también facilita la respuesta ante crisis que afectan al abastecimiento energético o al funcionamiento de las cadenas logísticas.

Los defensores de la Jones Act argumentan asimismo que la existencia de una flota y de

una industria marítima nacional resulta necesaria para garantizar el transporte estratégico en periodos de guerra. Frente a este planteamiento, Bredima señala que dicha capacidad puede complementarse con buques comerciales y con flotas de países aliados, como ya sucede en determinadas operaciones del *Military Sealift Command*, el mando de transporte marítimo de la Armada estadounidense encargado de proporcionar apoyo logístico y capacidad de transporte estratégico a las Fuerzas Armadas. Para ello emplea buques públicos y buques comerciales fletados, que transportan

combustible, material militar, vehículos y otros suministros tanto en periodos de normalidad como durante conflictos y emergencias.

En opinión de Bredima, el mantenimiento de la Jones Act no ha impedido que la flota mercante estadounidense continúe reduciéndose. ICS y la OCDE también han cuestionado en distintas ocasiones los efectos económicos y comerciales de esta legislación.

La suspensión ha provocado una fuerte controversia en EE.UU. Sus defensores alertan de que la apertura a buques extranjeros puede perjudicar a los astilleros, los armadores y

el empleo marítimo nacionales. Sus detractores sostienen, por el contrario, que la exención ha permitido desarrollar nuevos tráficos sin los elevados costes y la limitada disponibilidad de la flota protegida por la ley.

Para Bredima, la necesidad recurrente de suspender la Jones Act precisamente cuando aumentan las necesidades de transporte marítimo constituye, por sí misma, un argumento para reconsiderar su vigencia. «Si la ley debe dejar de aplicarse en los momentos de emergencia, cabe preguntarse qué justifica su mantenimiento durante los periodos de normalidad».

## SEGUROS / ACCIDENTES

# Allianz registra 43 pérdidas totales de buques en 2025, frente a 79 el año anterior

En su informe anual sobre seguridad en el transporte marítimo, la aseguradora advierte de «la transición hacia un nuevo orden marítimo»

**E**l transporte marítimo cerró 2025 con 43 pérdidas totales de buques de más de 100 GT, según el informe *Safety and Shipping Review 2026* de la aseguradora Allianz Commercial, elaborado con datos de Lloyd's List Intelligence. La cifra supone 36 buques menos que en 2024, cuando se registraron 79 pérdidas, un descenso aproximado del 46%. En los buques de más de 500 GT, las pérdidas pasaron de 51 en 2024 a 31 en 2025.

Según dicho informe, la principal causa de pérdidas totales en 2025 fueron los hundimientos con 19 casos, frente a 32 en 2024. Los incendios y explosiones bajaron de 16 registrados en 2024 a 9 en 2025; las varadas, de 14 a 4; los abordajes, de 4 a 3; y los daños o fallos de maquinaria se mantuvieron en 8 casos. Por tipos de buque, las mayores cifras de 2025 correspondieron a pesqueros, con 8 pérdidas; seguidos de buques de pasaje, con 7; los graneleros,

con 6, y los buques de carga general, portacontenedores y ro-ro, con 5 pérdidas totales cada uno.

También descendió el número de incidentes marítimos. El informe de Allianz contabiliza 2.818 sucesos en 2025, frente a 3.353 en 2024, es decir, 535 menos, una reducción del 16%. La región con más incidentes registrados fue el Mediterráneo oriental y el mar Negro, con 622; seguida de las islas Británicas, el mar del Norte, el canal de la Mancha y el golfo de Vizcaya, con 619. La causa principal fueron los daños o fallos de maquinaria, con 1.505 incidentes, un 53% del total. Después se situaron los abordajes, con 260, y los incendios o explosiones, con 218, por debajo de los 255 de 2024.

En la última década, el informe de Allianz registra 905 pérdidas totales de buques de más de 100 GT. Entre 2016 y 2020 hubo 555, una media de 111 al año; entre 2021 y 2025,



350, una media de 70, lo que supone un descenso del 37% entre ambos periodos. La zona con más pérdidas en la década fue el área de China meridional, Indochina, Indonesia y Filipinas, con 255. En incidentes, el total acumulado entre 2016 y 2025 fue de 28.660.

El informe sobre seguridad en el transporte marítimo de Allianz también señala «una transición hacia un nuevo orden marítimo», caracterizado por el aumento de los riesgos

de seguridad a lo largo de los corredores marítimos estratégicos, la interrupción de las rutas comerciales establecidas, la incertidumbre geopolítica y el aumento de las primas de riesgo.

El bloqueo del estrecho de Ormuz a causa de la guerra con Irán ha reducido los tránsitos desde y hacia el golfo Pérsico de más de un centenar de buques diarios a menos de cinco en algunos momentos. En mayo de 2026 se llegaron a contabilizar más de 1.500 buques y 20.000 marinos atrapados. A 15 de junio, Allianz estimaba que unos 1.150 buques de carga, con 29 millones de GT, operaban en aguas del golfo Pérsico, con un valor conjunto de buques y mercancías de unos 125.000 millones de dólares. Los números más recientes que maneja la Organización Marítima Internacional (OMI) tras las salidas de buques de las últimas dos semanas ascienden a alrededor de 6.000 marinos y «cientos de buques».

El quimiquero *Bow Olympus* de la naviera Odfjell, equipado con las velas de succión de bound4blue / BOUND4BLUE.



DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍAS ALTERNATIVAS

# Bound4blue probará sus velas de succión en el proyecto europeo AWESOME

La iniciativa reúne a 15 socios para validar el rendimiento de la propulsión asistida por viento

La empresa española bound4blue participará en AWESOME, un proyecto del programa Horizonte Europa coordinado por Kongsberg Maritime que pretende acelerar la implantación de sistemas de propulsión asistida por viento en buques mercantes. La iniciativa reúne a 15 socios europeos y busca reducir la incertidumbre técnica, operativa y económica

que todavía limita la adopción de estas soluciones por armadores y operadores.

AWESOME, acrónimo de *Advanced Wind Energy System Optimisation & Monitoring for Efficiency*, desarrollará herramientas validadas, metodologías normalizadas y datos de operación sobre los sistemas de propulsión asistida por viento (WAPS, por sus siglas en inglés). El proyecto pretende medir con mayor precisión su rendimiento, documentar los ahorros obtenidos y facilitar su reconocimiento en el marco regulatorio, en particular en el FuelEU Marítimo y en los futuros estándares de la OMI.

La participación de bound4blue se centra en uno de los dos proyectos piloto a escala: un quimiquero de Odfjell de 49.000 tpm equipado con cuatro velas de succión eSAIL de 22 metros. Según el

consorcio, el buque ya ha registrado ahorros de combustible de alrededor del 20% en determinados viajes, por lo que servirá para analizar la integración de estos sistemas en buques existentes.

El ensayo permitirá estudiar el comportamiento de las velas en condiciones reales, mejorar los sistemas de control y monitorización a bordo y avanzar en la formación de las tripulaciones. Los datos obtenidos también se utilizarán para comparar las estimaciones realizadas en la fase de diseño con los resultados efectivos en navegación.

«La propulsión asistida por viento ya está ofreciendo resultados reales en Odfjell», señaló Jan Opedal, responsable de proyectos de la naviera. Añadió que iniciativas como AWESOME permiten convertir la experiencia operativa en conocimiento aplicable a

mayor escala y reducir la incertidumbre asociada a estas tecnologías.

El segundo proyecto piloto será el *Neoliner Origin*, un buque ro-ro comercial híbrido concebido desde el inicio para utilizar propulsión eólica. El buque incorpora dos aparejos SOLIDSAIL de 76 metros de Chantiers de l'Atlantique y tiene como objetivo alcanzar una reducción de emisiones de hasta el 80%.

Además de Kongsberg Maritime y bound4blue, entre los participantes figuran Odfjell, NEOLine, Chantiers de l'Atlantique, Syroco, SINTEF Ocean, SINTEF Digital, NTUA, MARIN, MAURIC, DNV, Maritime CleanTech y Waterborne Technology Platform. El proyecto abarcará el diseño y la simulación, el control a bordo, la formación de las tripulaciones, la verificación del rendimiento y la aceptación comercial.



## El *Bahía Candela* de Mureloil suministra 2.800 toneladas de bioetanol al *Antonia Maersk* en Barcelona

El *Bahía Candela*, un quimiquero híbrido diésel-eléctrico de la naviera española Mureloil, fletado por Repsol, llevó a cabo una operación de suministro de 2.800 toneladas de bioetanol al portacontenedores *Antonia Maersk* en el puerto de Barcelona. Se trata de la primera operación de este tipo de la empresa petrolera en el puerto de la Ciudad Condal.

El buque, construido el año pasado en los astilleros de Murueta, en Vizcaya, está preparado para transportar y suministrar tanto combustibles marinos convencionales como de nueva generación. Durante la operación, utilizó su sistema de baterías, por lo que completó la operación sin emisiones locales en el puerto.

La operación permitió poner a prueba la cadena logística necesaria para cargar, transportar y suministrar bioetanol a un portacontenedores de gran porte. La maniobra



Operación de suministro de bioetanol del *Bahía Candela* al portacontenedores *Antonia Maersk* en el puerto de Barcelona / AP BARCELONA.

reunió a Repsol, Maersk, Mureloil y el Puerto de Barcelona y sirvió también para verificar los procedimientos y las infraestructuras requeridas para los suministros a buques con este combustible.

El *Antonia Maersk* tiene capacidad para 16.000 TEU y forma parte de la flota de

portacontenedores de doble combustible de Maersk. La naviera danesa cuenta actualmente con 23 unidades preparadas para funcionar con metanol, aunque está analizando el uso del etanol como alternativa compatible con estos sistemas.

Maersk ya había probado anteriormente etanol puro y

mezclas de etanol y metanol en el *Laura Maersk*, un portacontenedores feeder de 1.800 TEU. La operación de Barcelona supone el primer ensayo de este combustible en uno de sus grandes buques de doble combustible y permitirá evaluar su comportamiento operativo a mayor escala.

### DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍA NUCLEAR

## ABS concede una Aprobación en principio al proyecto coreano de un portacontenedores nuclear de 15.000 TEU

La sociedad de clasificación estadounidense American Bureau of Shipping (ABS) ha concedido una aprobación en principio (AiP) al proyecto conceptual de un portacontenedores *neopanamax* de 15.000 TEU propulsado por energía nuclear, desarrollado en Corea del Sur por el Korea Research Institute of Ships & Ocean Engineering (KRISO), Samsung Heavy Industries y el Korea Atomic Energy Research Institute (KAERI).

El proyecto prevé instalar dos pequeños reactores modulares de sales fundidas como fuente principal de energía a bordo que contarían con un sistema de reparto de

carga para aportar redundancia. Además, un sistema de almacenamiento conservaría el excedente de electricidad y la suministraría cuando aumentase la demanda del buque. Ambos reactores estarían situados en la zona central del casco para mejorar la operación y la seguridad del buque, limitando su exposición a posibles daños por colisión. El portacontenedores tendría una velocidad de servicio de 25 nudos.

La eliminación de los tanques de combustible convencionales y de la chimenea permitiría liberar espacio para la carga. KRISO también ha sometido el proyecto del casco a

ensayos con modelos en distintas condiciones de mar.

KAERI se ha encargado del desarrollo del reactor marino de sales fundidas, denominado MARINA. KRISO y Samsung Heavy Industries han trabajado en el casco de alta velocidad, la distribución de los reactores y los principales sistemas, así como en las tecnologías de operación y control de la potencia.

La AiP no equivale a una certificación definitiva ni autoriza la construcción del buque. Supone una revisión preliminar de la viabilidad técnica y de la seguridad del concepto conforme a las reglas y guías aplicables de ABS. Los promotores

deberán continuar con el desarrollo de la interfaz entre el reactor y el buque, además de las pruebas y verificaciones de seguridad necesarias antes de una eventual comercialización.



COMBUSTIBLES / NORMATIVA

# FOBAS alerta de combustibles que cumplen las especificaciones pero causan fallos a bordo

Algunas mezclas superan los análisis rutinarios de calidad, pero presentan problemas de estabilidad y compatibilidad durante su almacenamiento y consumo

**C**ombustibles marinos que superan los controles habituales de la norma ISO 8217 están provocando un número creciente de problemas operativos a bordo, según el último informe de calidad de FOBAS, el servicio de análisis de combustibles de Lloyd's Register. El estudio, correspondiente al primer semestre de 2026, advierte de que los riesgos ya no se concentran únicamente en productos fuera de especificación, sino también en mezclas que superan los controles rutinarios pero presentan deficiencias de estabilidad, compatibilidad o composición.

Estos controles se realizan conforme a la norma internacional ISO 8217, que establece los principales requisitos de calidad de los combustibles marinos, como los límites de azufre, agua, sedimentos, finos catalíticos o punto de inflamación. Sin embargo, el cumplimiento de estos parámetros no siempre permite anticipar cómo se comportará el combustible durante su almacenamiento, tratamiento y consumo a bordo.

FOBAS ha investigado varios incidentes registrados en marzo y abril, después de que distintos buques



Un operario toma una muestra de combustible durante una operación de bunkering.

experimentaran problemas operativos tras repostar en un importante centro de suministro. Los análisis forenses detectaron concentraciones elevadas de aceite de esquisto de Estonia, estimadas en algunos casos entre el 10% y el 15%. Aunque este producto está reconocido por la ISO 8217 como un componente admisible de las mezclas, FOBAS relaciona su presencia en proporciones elevadas con la inestabilidad del combustible y con problemas en filtros, separadores y bombas.

Los casos ponen de manifiesto las limitaciones de los ensayos rutinarios para anticipar el comportamiento real de determinadas mezclas. Lloyd's Register advierte de que un combustible puede respetar los límites establecidos y, aun así, resultar operativamente frágil al mezclarse con otros productos o al someterse a las condiciones de temperatura, almacenamiento y tratamiento del sistema de combustible del buque.

El informe señala también que los combustibles fuera de especificación se mantuvieron en niveles elevados durante los seis primeros meses de 2026. Las incidencias más frecuentes fueron los excesos de

**Para Murray Kirkwood, la distinción relevante es entre mezclas**

**«operativamente resistentes» y «operativamente frágiles»**

en un aumento equivalente de las irregularidades. Cuando FOBAS detectó problemas en estos productos, su origen se encontraba generalmente en el componente convencional de fueloil con muy bajo contenido en azufre (VLSFO), y no en la fracción de FAME.

Murray Kirkwood, consultor especialista en combustibles de Lloyd's Register, señala que la distinción relevante ya no es únicamente

entre combustibles conformes y no conformes con las especificaciones, sino entre mezclas «operativamente resistentes» y «operativamente frágiles». El informe recomienda reforzar los análisis de estabilidad y compatibilidad, conocer con mayor detalle la composición de las mezclas y no limitar la gestión del combustible a comprobar si supera o no los parámetros establecidos antes de incorporarlo al sistema del buque.

En cambio, el crecimiento de los biocombustibles, especialmente de las mezclas con ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME), no se tradujo

entre combustibles conformes y no conformes con las especificaciones, sino entre mezclas «operativamente resistentes» y «operativamente frágiles». El informe recomienda reforzar los análisis de estabilidad y compatibilidad, conocer con mayor detalle la composición de las mezclas y no limitar la gestión del combustible a comprobar si supera o no los parámetros establecidos antes de incorporarlo al sistema del buque.



## Una naviera china lanza un servicio de contenedores semanal entre Oriente y Europa por el Ártico

La naviera china Sealegend Shipping pondrá en marcha este verano un servicio regular semanal de contenedores entre China y Europa a través del océano Ártico, por la denominada Ruta Marítima del Norte. La naviera ha previsto un total de ocho viajes entre el 12 de agosto y el 27 de octubre, el periodo del año que permite la navegación ártica, y utilizará siete portacontenedores de pequeño y mediano porte.

El primer viaje estará a cargo del *Dubai Tower*, de 1.740 TEU, con salida prevista el 12 de agosto y llegada a Felixstowe (Reino Unido) el 5 de septiembre. También operarán el *Riyadh Mukaab*, de 2.872 TEU; el *Athens Odeon*, de 1.829 TEU; el *Istanbul Bridge*, de 4.890 TEU; y los *Tiger Maanshan*, *Tiger Bintulu* y *Tiger Lianyungang*, todos ellos de 1.528 TEU. El *Dubai Tower* repetirá viaje al final de la campaña.

La ruta tendrá su salida en el puerto chino de



El *Istanbul Bridge* en el puerto polaco de Gdansk, en su primer viaje por la ruta ártica, en 2025.

Ningbo-Zhoushan, que concentrará mercancías transportadas mediante servicios feeder procedentes de Dalian, Qingdao, Shanghai, Taicang, Fuzhou y Nansha. En Europa, la red incluirá el mencionado puerto de Felixstowe, además de Róterdam (Países Bajos), Wilhelmshaven (Alemania) y Gdynia (Polonia).

La elección de Felixstowe como primera escala europea, al encontrarse el Reino Unido fuera de la UE, permite que el largo trayecto entre China

y Felixstowe quede fuera del ámbito de aplicación del EU ETS y de FuelEU Maritime. Estas normas se aplicarán únicamente a partir del viaje entre Felixstowe y Róterdam, del que se computará el 50%, y, posteriormente, a la totalidad de los trayectos entre puertos de la UE. La configuración del servicio reduce así considerablemente la parte de la ruta sometida a las obligaciones climáticas europeas.

Con la programación prevista, Sealegend convierte en

servicio regular estacional una operación que hasta ahora se había limitado a viajes experimentales o puntuales. En 2018, Maersk envió el *Venta Maersk* desde Vladivostok hasta San Petersburgo por dicha ruta en un viaje piloto que duró 37 días para evaluar los sistemas del buque, la preparación de la tripulación y el apoyo desde tierra. En 2025, el *Istanbul Bridge* cubrió el trayecto entre Ningbo y Felixstowe en unos 20 días. Sealegend calcula tiempos de 20 a 22 días hasta Hamburgo, próximos a los del ferrocarril entre China y Europa y menores que los de las rutas marítimas por el sur.

No obstante, el tráfico regular por el Ártico sigue condicionado por el hielo, la breve ventana de navegación, los costes del seguro y la disponibilidad de rompehielos. Además, los buques previstos, con capacidades de entre 1.528 y 4.890 TEU, son muy inferiores a los grandes portacontenedores utilizados en la ruta Asia-Europa por Suez.

### COMBUSTIBLES / AMONIACO

## Peninsula se alía con el grupo japonés Itochu para el suministro de amoniaco como combustible en Europa

La empresa con sede en Gibraltar, Peninsula Petroleum, y el conglomerado industrial japonés Itochu Corporation, han constituido una empresa conjunta, I&P Marine Ammonia Ltd. (IPMA), para el suministro de amoniaco como combustible marino en puertos europeos y mediterráneos. La nueva sociedad tratará de articular la infraestructura y la cadena logística necesarias para introducir este combustible en operaciones de suministro a escala comercial.

La alianza da continuidad al memorando de entendimiento

firmado por ambas compañías en septiembre de 2023, que estableció un marco de colaboración para desarrollar infraestructuras y cadenas de suministro de dicho combustible alternativo.

El proyecto combinará la red comercial y operativa de Peninsula, que opera en más de 500 puertos en todo el mundo, con la capacidad de Itochu en producción de combustible y desarrollo de cadenas de suministro. IPMA pretende integrar el aprovisionamiento, las infraestructuras portuarias y la relación con armadores y operadores marítimos para

ofrecer amoniaco como combustible marino.

La empresa conjunta comenzará su actividad centrada en los principales enclaves de Europa y el Mediterráneo. Según las compañías, estas regiones concentran una parte relevante de los flujos logísticos internacionales y pueden desempeñar un papel importante en la expansión de los combustibles alternativos.

Peninsula ya suministra gas natural licuado (GNL), bioGNL y otros biocombustibles, y está desarrollando soluciones relacionadas con metanol y amoniaco. IPMA amplía esa

estrategia y busca trasladar el suministro de amoniaco desde la fase de desarrollo hacia una actividad comercial regular.



# Revisión de la Directiva EU ETS y del Reglamento MRV

## RESUMEN DE LA PROPUESTA Y POSICIÓN DE ECSA

*La Comisión Europea publicó el 17 de julio de 2026 sus propuestas de revisión de la Directiva ETS y del Reglamento MRV, que incluyen también modificaciones puntuales del Reglamento FuelEU Maritime. Las iniciativas se tramitarán mediante el procedimiento legislativo ordinario, con el primer trimestre de 2027 como objetivo político para alcanzar un acuerdo.*

*Las fechas de aplicación son escalonadas. El nuevo mecanismo de apoyo al sector marítimo se activaría desde 2028 (o desde el primer año posterior a la entrada en vigor de la Directiva); las principales modificaciones del Reglamento MRV se aplicarían desde el 1 de enero de 2029; y la ampliación del EU ETS a nuevos tipos de buques y el nuevo enfoque para las operaciones offshore, desde el 1 de enero de 2031.*

### 1. Trayectoria del límite de emisiones

La Comisión propone moderar la reducción anual del límite máximo de emisiones del ETS. El factor lineal de reducción, actualmente fijado en el 4,3% anual entre 2024 y 2027 y en el 4,4% entre 2028 y 2030, pasaría al 3,7% entre 2031 y 2035 y al 1,7% a partir de 2036.

Entre 2036 y 2040, la propuesta prevé financiar la adquisición centralizada de hasta 260 millones de toneladas de créditos internacionales de elevada calidad. Las empresas no podrían utilizarlos directamente para cumplir sus obligaciones del ETS. Su incorporación permitiría reducir más lentamente el límite del sistema, con un factor lineal del 1,7% desde 2036, como se ha indicado. Antes de 2033, la Comisión evaluará su disponibilidad e integridad. Si no existieran créditos adecuados y económicamente viables, el factor aumentaría al 2,7%.

La cantidad total de derechos de emisión del ETS aumentaría en 250 millones de derechos, que se subastarían entre 2031 y 2040 para financiar la compra de una cantidad equivalente de absorciones permanentes de carbono generadas en la UE mediante bioenergía con captura y almacenamiento de carbono (BioCCS) y captura directa del aire con almacenamiento (DACCS). Los ingresos obtenidos

se utilizarían para adquirir las unidades que acrediten esas absorciones.

Asimismo, se reservarían anualmente 0,9 millones de derechos, hasta 2035, para apoyar la descarbonización del transporte marítimo en los países clasificados por las Naciones Unidas como «menos adelantados» y en los pequeños Estados insulares en desarrollo. Quedarían excluidos aquellos cuyo PIB per cápita sea igual o superior a la media de la Unión. Las condiciones de aplicación se establecerían mediante un acto delegado.

### 2. Ámbito de aplicación

#### 2.1. Ámbito geográfico

La Comisión propone mantener el ámbito geográfico actual del ETS marítimo: deben entregarse derechos por el 100% de las emisiones de los viajes entre puertos de la UE y por el 50% de las emisiones de los viajes entre un puerto de la UE y otro situado fuera de la UE.

No obstante, la propuesta crea el mecanismo «ETS como servicio», mediante el cual la UE podría ayudar a terceros países a aplicar un precio al carbono al 50% de las emisiones que actualmente quedan fuera del ETS. Si el tercer país no dispusiera de un sistema propio de sustracción, los derechos se subastarían en la

plataforma común de la UE y los ingresos obtenidos se transferirían a dicho país. La aplicación del mecanismo no ampliaría automáticamente al 100% la obligación de entrega de las empresas, aunque la Comisión podría incorporar posteriormente ese 50% adicional al ámbito del ETS mediante un acto delegado.

También se propone ampliar hasta el 31 de diciembre de 2035 las exenciones actualmente previstas hasta 2030 para los viajes relacionados con determinadas islas pequeñas, los servicios sujetos a obligaciones o contratos de servicio público y las regiones ultraperiféricas, así como la excepción aplicable a determinados buques con clase de hielo. No se modifica el ámbito de estas exenciones. En particular, la propuesta no incluye su aplicación a Ceuta y Melilla.

#### 2.2. Tipos y tamaños de buques

La propuesta amplía de forma escalonada el ámbito del Reglamento MRV y del ETS a determinados buques de entre 400 y 5.000 GT.

#### Reglamento MRV

Actualmente, el Reglamento MRV se aplica a los buques de arqueo bruto igual o superior a 5.000 GT y, desde el 1 de enero de 2025, a los buques de carga general y a determinados buques *offshore* de entre 400 y 5.000 GT.

La Comisión propone ampliar su ámbito de aplicación, a partir del 1 de enero de 2029, a las siguientes categorías de buques de entre 400 y 5.000 GT:

- petroleros;
- quimiqueros;

- gaseros;
- metaneros;
- ro-pax; y
- buques de pasaje.

#### Directiva ETS

El ámbito actual del ETS incluye los buques de carga y pasaje de arqueo bruto superior a 5.000 GT. Los buques *offshore* de más de 5.000 GT quedarán incluidos a partir del 1 de enero de 2027.

La Comisión propone:

- Incluir, a partir del 1 de enero de 2031, los buques *offshore*, los buques de carga general, los petroleros, los quimiqueros, los buques gaseros y los buques metaneros de entre 400 y 5.000 GT.
- Mantener hasta el 31 de diciembre de 2030, para los buques *offshore* de 5.000 GT o más, el sistema actual basado en una lista de tipos de buques, y aplicarles desde el 1 de enero de 2031 las nuevas reglas basadas en la actividad desarrollada.
- Presentar, a más tardar el 31 de diciembre de 2031, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la viabilidad y los efectos económicos, ambientales y sociales de incluir en el ETS los buques ro-pax y de pasaje de entre 400 y 5.000 GT.

#### 2.3. Puertos de transbordo de contenedores

##### Ampliación de los criterios de inclusión

Las escalas de los portacontenedores en determinados puertos de terceros países próximos a la UE incluidos en una lista aprobada por la Comisión no se considerarán «puertos de escala» a efectos del ETS. De este modo se evita que una escala intermedia en esos puertos limite artificialmente el tramo del viaje cuyas emisiones quedan sujetas al sistema.

La propuesta amplía los supuestos en los que un puerto de un tercer país deberá incorporarse a esa lista. Será considerado puerto vecino de transbordo cuando cumpla cualquiera de las siguientes condiciones:

- Estar situado a menos de 300 millas náuticas de un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro y que su cuota de transbordo, medida en TEU, supere el 50% de su tráfico total de contenedores durante el periodo de doce meses más reciente para el que existan datos. El umbral vigente es del 65%.
- Estar situado a menos de 150 millas náuticas de un puerto bajo jurisdicción de un Estado miembro, tener un calado superior a 11 metros y una longitud de atraque superior a 250 metros, y disponer de grúas de muelle adecuadas para operaciones de transbordo

#### CALENDARIO PREVISTO DE LA REVISIÓN DEL EU ETS (\*)

\*Los plazos pueden estar sujetos a cambios.

Ámbito de la revisión: Instalaciones fijas, aviación y transporte marítimo



El Consejo, el Parlamento Europeo y la Comisión fijaron el primer trimestre de 2027 como objetivo para alcanzar un acuerdo (Hoja de ruta «Una Europa, un mercado», 23 de abril de 2026) // Expediente prioritario para la Presidencia irlandesa.

#### APLICACIÓN DEL REGLAMENTO MRV Y DEL EU ETS POR TIPO Y TAMAÑO DE BUQUE

|                                                             | 2027 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 |
|-------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Buques de carga y de pasaje (≥ 5.000 GT)                    | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  |
| Buques offshore (≥ 5.000 GT)                                | MRV  | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  | ETS  |
| Buques offshore y de carga general (400-5.000 GT)           | MRV  | MRV  | MRV  | MRV  | MRV  | ETS  | ETS  |
| Petroleros, quimiqueros, gaseros y metaneros (400-5.000 GT) |      |      |      | MRV  | MRV  | ETS  | ETS  |
| Buques ro-pax y de pasaje (400-5.000 GT)                    |      |      |      | MRV  | MRV  | MRV  | MRV  |

La inclusión en el EU ETS de los buques ro-pax y de pasaje de 400-5.000 GT queda sujeta a una evaluación de la Comisión antes del 31 de diciembre de 2031. La tabla refleja la propuesta de la Comisión de 17 de julio de 2026, no el texto definitivo.

de contenedores. Este segundo criterio es nuevo.

La Comisión deberá actualizar la lista, cuando sea necesario, antes del 31 de diciembre de cada año. No podrán incluirse los puertos situados en terceros países que apliquen medidas equivalentes a las establecidas en la Directiva.

#### Reducción de la entrega de derechos para determinados grandes portacontenedores

Hasta el 31 de diciembre de 2035, las empresas podrán reducir el número de derechos que deben entregar por determinados viajes de entrada en la UE efectuados por portacontenedores con una capacidad igual o superior a 10.000 TEU. La medida se aplicará a los viajes de más de 300 millas náuticas desde un puerto situado fuera de la jurisdicción de un Estado miembro hasta un puerto de la UE, así como a las emisiones generadas en el puerto de la UE relacionadas con esos viajes.

La reducción se calculará en función de la proporción que representen, respecto

del total de contenedores descargados por el buque, los contenedores descargados en el puerto de la UE con la única finalidad de ser cargados en otro buque que los transporte desde ese mismo puerto hasta un puerto situado fuera de la UE. Los derechos correspondientes a la diferencia entre las emisiones verificadas y los derechos finalmente entregados se cancelarán y no se subastarán.

#### 3. Buques offshore

La propuesta pretende garantizar unas condiciones de competencia más equitativas para los operadores europeos del sector *offshore*, adaptando el ETS y el Reglamento MRV a la forma en que estos buques desarrollan sus actividades.

Para ello, la Comisión propone sustituir, a partir del 1 de enero de 2031, el sistema actual basado en una lista cerrada de tipos de buques *offshore*, por un enfoque basado en la actividad. Se considerarían «operaciones offshore» las relacionadas con la exploración, evaluación o explotación de recursos naturales del lecho marino y su subsuelo, así como las vinculadas

a instalaciones o infraestructuras *offshore*, con exclusión del transporte marítimo de petróleo y gas. Los emplazamientos *offshore* en los que se realicen o apoyen estas operaciones tendrían la consideración de puertos de escala.

El ETS cubriría las emisiones vinculadas a operaciones desarrolladas en emplazamientos *offshore* situados en el mar territorial, la zona económica exclusiva o la plataforma continental de un Estado miembro:

- El 100% de las emisiones de los viajes entre puertos de escala de la UE y de las actividades realizadas dentro de un puerto de escala de la UE, incluidos los emplazamientos *offshore* asimilados a puerto de escala.
- El 50% de las emisiones de los viajes entre un puerto de escala de la UE y otro situado en un tercer país.

Quedarían fuera del sistema las emisiones vinculadas a operaciones realizadas en emplazamientos *offshore* situados fuera de esos espacios marítimos.

El Reglamento MRV exige actualmente datos como la identificación del viaje y de los puertos, las fechas y horas de salida y llegada, el combustible consumido por tipo y fuente, los factores y emisiones asociados, la distancia recorrida, el tiempo en el mar y en puerto, la carga transportada y el trabajo de transporte. Estos parámetros fueron concebidos principalmente para viajes de transporte y no reflejan todas las actividades *offshore*. La propuesta no establece todavía parámetros detallados adaptados a estas operaciones pero habilita a la Comisión para concretar mediante actos delegados los métodos de seguimiento, el contenido de los planes y los requisitos de notificación aplicables.

#### 4. Utilización de los ingresos

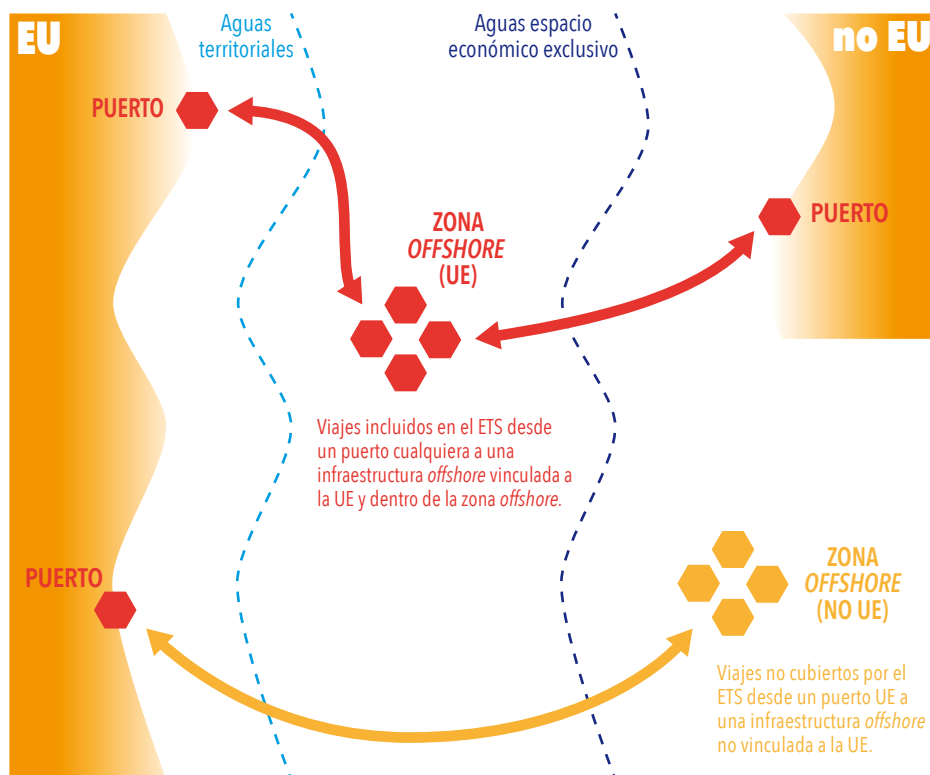
##### 4.1. Mecanismo SMAP

Propone reservar un total de 110 millones de derechos durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2028 (o el primer año posterior a la entrada en vigor de la Directiva) y el 31 de diciembre de 2040.

##### Configuración del mecanismo

Los derechos se reservarían para el uso de combustibles marítimos sostenibles y de tecnologías de propulsión de cero emisiones en viajes respecto de los

#### EL ETS APLICADO A LAS OPERACIONES OFFSHORE



cuales deban entregarse derechos. El mecanismo podría apoyar también a buques de entre 400 y 5.000 GT en los viajes comprendidos en el ámbito del ETS, aunque todavía no estén sujetos a la obligación de entrega por razón de su tamaño.

Los beneficiarios serán los armadores (sujeto obligado a la entrega). Cada año podrían solicitar una asignación de derechos en función de la cantidad de combustibles sostenibles utilizada y de las reducciones de emisiones logradas mediante tecnologías de propulsión de cero emisiones durante el año natural anterior. Se trata, por tanto, de un mecanismo *ex post*. Si la demanda anual superara la cantidad disponible, la asignación se reduciría de manera uniforme para todas las empresas solicitantes.

Las ayudas recibidas de otros regímenes nacionales, europeos o internacionales podrán reducir la asignación SMAP.

##### Intensidad de apoyo

Los combustibles deberán cumplir las definiciones indicadas en la propuesta y tener factor de emisión cero a efectos del ETS. Las intensidades de apoyo serán:

- El 55% para el biogás y los biocarburantes avanzados;
- El 90% para los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO);
- El 80% para el hidrógeno hipocarbónico y los combustibles hipocarbónicos;
- El 90% del coste adicional de desplegar y operar tecnologías de propulsión de cero emisiones, incluidos los sistemas de propulsión eléctrica y asistida por el viento, en comparación con los sistemas convencionales. El apoyo sería proporcional a la reducción de emisiones conseguida.

##### Bonificaciones

Los porcentajes anteriores podrían incrementarse en los siguientes supuestos:

- +5 puntos porcentuales en viajes entre un puerto de un Estado miembro y un puerto insular de un Estado miembro.
- +10 puntos porcentuales cuando la materia prima utilizada para producir el combustible sostenible proceda de la UE, de un tercer país cuyo régimen ETS esté vinculado al ETS o de un tercer país que reciba apoyo mediante el mecanismo «ETS como servicio».
- +5 puntos porcentuales para las tecnologías de propulsión de cero emisiones instaladas en un astillero de la UE.

Las bonificaciones pueden acumularse y la propuesta no fija un límite general del 100%. Por ello, el apoyo teórico podría alcanzar el 105% en el caso de un

## MECANISMO DE APOYO A LA PROPULSIÓN MARÍTIMA ALTERNATIVA SOSTENIBLE (SMAP)

### DURACIÓN DEL APOYO

- Desde 2028 o desde el primer año posterior a la entrada en vigor de las modificaciones del EU ETS.
- Hasta 2040.

### PRESUPUESTO DISPONIBLE

- 110 millones de derechos de emisión.
- Valor estimado de unos 15.000 millones de euros, sujeto a la evolución del precio del carbono.

### BENEFICIARIOS

- Empresas responsables del cumplimiento incluidas en el EU ETS.
- Asignación con periodicidad anual.

### APOYO A COMBUSTIBLES MARÍTIMOS SOSTENIBLES

- Biogás y biocarburantes avanzados con factor de emisión cero a efectos del EU ETS.
- Combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO) con factor de emisión cero a efectos del EU ETS.
- Hidrógeno y combustibles hipocarbónicos.
- Tecnologías necesarias para utilizar estos combustibles, condicionadas a la verificación de su funcionamiento con ellos y sujetas a intensidades de apoyo diferenciadas.

### APOYO A TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN DE CERO EMISIONES

- Incluye tecnologías de propulsión eléctrica y asistida por el viento.

RFNBO que cumpla la bonificación por origen y se utilice en una conexión insular elegible.

En los viajes entre un puerto de la UE y un puerto no perteneciente a la UE, el número total de derechos se reduce al 50%, en coherencia con el ámbito geográfico del ETS marítimo.

#### Determinación de los precios

La Comisión determinaría el diferencial de precio entre los combustibles fósiles y los combustibles sostenibles sobre la base de información objetiva y verificable, incluidos los precios reales de las operaciones cuando estén disponibles. Si no existiera un precio de mercado representativo para los combustibles sostenibles, establecería precios de referencia. Para los combustibles fósiles calcularía un precio medio ponderado que reflejara la combinación real de combustibles notificada con arreglo al Reglamento MRV.

El coste adicional de desplegar y operar tecnologías de propulsión de cero emisiones sería calculado por las empresas a partir de costes medios de reducción de emisiones que determinaría la Comisión.

#### Requisitos de origen y corredores marítimos verdes

Con carácter general, los combustibles sostenibles deberán producirse y las tecnologías de propulsión fabricarse:

- en la UE;
- en un tercer país cuyo régimen de emisiones esté vinculado al ETS; o
- en un tercer país que reciba apoyo mediante el mecanismo «ETS como servicio».

Los requisitos de origen no se aplicarían a los combustibles sostenibles utilizados en determinados corredores marítimos verdes entre un puerto de la UE y un puerto de un tercer país.

La Comisión establecerá mediante actos de ejecución la lista de puertos elegibles.

#### Repercusión de los costes del ETS

La Directiva ETS reconoce al armador el derecho a obtener el reembolso de los costes de entrega de derechos de la entidad que sea responsable en última instancia de la compra del combustible o de la operación comercial del buque. En los contratos de fletamento por tiempo, esa entidad será habitualmente el fletador.

Cuando el armador reciba derechos del SMAP y repercuta el coste del ETS a esa otra entidad (al fletador), deberá tener en cuenta la ayuda obtenida. Los

contratos podrán prever, por ejemplo, la transferencia de los derechos asignados o una reducción equivalente del importe repercutido.

#### 4.2. Utilización de los ingresos nacionales

Los Estados miembros deberán destinar al menos el 50% de los ingresos del ETS a la descarbonización de determinados sectores considerados prioritarios, entre ellos el transporte marítimo. Este mínimo vinculante pretende corregir el desequilibrio actual, por el que sectores esenciales para la reducción de emisiones reciben una proporción muy limitada de estos recursos.

Entre las actuaciones expresamente previstas para la descarbonización del transporte marítimo figuran:

- la mejora de la eficiencia energética de los buques;
- las inversiones en puertos y en tecnologías e infraestructuras innovadoras;
- la electrificación;
- los combustibles alternativos sostenibles, como el hidrógeno y el amoníaco producidos a partir de fuentes renovables; y
- las tecnologías de propulsión de cero emisiones.

Los ingresos podrán también destinarse a medidas de cambio modal hacia modos de transporte con menores emisiones y a la formación, la mejora de las capacidades y la reconversión profesional de los trabajadores afectados por la transición.

#### 4.3. Fondo de Innovación y Banco de Descarbonización Industrial

Hasta el 31 de diciembre de 2030 se mantendría el régimen actual del Fondo de Innovación, cuya dotación para el periodo 2020-2030 asciende a aproximadamente 530 millones de derechos. A partir de 2031, el Fondo quedaría dotado con 200 millones de derechos y seguiría apoyando tecnologías industriales innovadoras, productos y procesos de bajas o cero emisiones y proyectos de mayor riesgo en fases iniciales.

La propuesta crea además, desde 2028, el Banco de Descarbonización Industrial, un instrumento general y no específicamente marítimo orientado al escalado y despliegue de tecnologías maduras en las industrias incluidas en el ETS. Su primera fase, el «impulsor de

CARACTERÍSTICAS DEL MECANISMO DE APOYO A LA PROPULSIÓN MARÍTIMA ALTERNATIVA SOSTENIBLE (SMAP)

|                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Requisitos de origen                                                 | Los combustibles marítimos sostenibles deberán producirse y las tecnologías de propulsión de cero emisiones deberán fabricarse en: <ul style="list-style-type: none"><li>• la Unión Europea;</li><li>• un tercer país con un régimen ETS vinculado al EU ETS; o</li><li>• un tercer país beneficiario del mecanismo «ETS como servicio».</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Exención de los requisitos de origen                                 | <ul style="list-style-type: none"><li>• Quedan exentos los combustibles marítimos sostenibles utilizados en viajes realizados en corredores marítimos verdes que conecten puertos de la UE con puertos de terceros países.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Reducción del diferencial de precio: porcentajes de apoyo aplicables | <ul style="list-style-type: none"><li>• 55% para el biogás y los biocarburantes avanzados;</li><li>• 90% para los combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO);</li><li>• 80% para el hidrógeno y los combustibles hipocarbónicos;</li><li>• 90% para las tecnologías de propulsión de cero emisiones.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Bonificaciones adicionales                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• +5 puntos porcentuales para los combustibles marítimos sostenibles y las tecnologías de propulsión de cero emisiones utilizados en viajes entre un puerto de un Estado miembro y un puerto insular de un Estado miembro;</li><li>• +10 puntos porcentuales para los combustibles marítimos sostenibles producidos a partir de materias primas procedentes de la UE, de un tercer país con un régimen ETS vinculado al EU ETS o de un tercer país beneficiario del mecanismo «ETS como servicio»;</li><li>• +5 puntos porcentuales para las tecnologías de propulsión de cero emisiones instaladas en astilleros de la UE.</li></ul> |
| Asignación                                                           | <ul style="list-style-type: none"><li>• Las empresas podrán solicitar anualmente la asignación de derechos.</li><li>• Si, en un año determinado, la demanda supera el número de derechos disponibles, la asignación se reducirá de manera uniforme para todas las empresas beneficiarias.</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

inversiones», dispondría de hasta 400 millones de derechos para el periodo 2028-2030. Una segunda fase contaría con otros 400 millones de derechos entre 2031 y 2040. El objetivo es movilizar 100.000 millones de euros para la descarbonización industrial.

5. Propuesta de revisión del Reglamento MRV

La propuesta incluye integrar en un único sistema las obligaciones de seguimiento, notificación y verificación relacionadas con el Reglamento MRV, el ETS y FuelEU. Para ello modifica también el Reglamento FuelEU Marítimo, aunque únicamente en los aspectos necesarios para establecer el sistema común. La revisión general de este Reglamento sigue prevista para 2027.

5.1. Sistema común de seguimiento, notificación y verificación

Las empresas presentarían una sola vez la información necesaria para el cumplimiento de los tres instrumentos, mediante la integración de los respectivos ciclos de cumplimiento y la eliminación de duplicidades y divergencias.

El ámbito del Reglamento MRV se ampliaría para comprender, además de las emisiones de gases de efecto invernadero y los datos de eficiencia energética,

la energía utilizada a bordo y las emisiones del ciclo completo, desglosadas entre *Well-to-Tank* y *Tank-to-Wake*. Asimismo, la entidad responsable del cumplimiento de FuelEU deberá ser la misma que la responsable del Reglamento MRV y del ETS.

5.2. Plan de seguimiento e informe MRV único

La propuesta modifica el contenido del plan de seguimiento y sustituye el actual informe de emisiones por un único «informe MRV», que contendrá la información necesaria para el cumplimiento del Reglamento MRV, el ETS y FuelEU. El calendario propuesto es el siguiente:

- A más tardar el 28 de febrero, las empresas facilitarán al verificador el informe MRV, junto con los datos y documentos de seguimiento correspondientes al periodo de notificación del año anterior.
- A más tardar el 31 de marzo, presentarán para cada buque un informe MRV verificado satisfactoriamente a la autoridad responsable de la administración, a la Comisión y, cuando el buque enarbole pabellón de un Estado miembro, a la autoridad del Estado de abanderamiento.
- A más tardar el 30 de junio, los buques que hayan realizado viajes

comprendidos en el Reglamento deberán disponer de un documento de conformidad MRV válido.

- La fecha de entrega de los derechos del ETS se mantiene en el 30 de septiembre del año siguiente al periodo de notificación.

5.3. Otras modificaciones y fecha de aplicación

La Comisión podrá concretar mediante actos delegados los métodos de seguimiento y las reglas aplicables a los nuevos datos sobre consumo y uso de energía, así como establecer requisitos adaptados para los buques de menor tamaño y reglas específicas para las operaciones *offshore*.

También se modifican determinadas definiciones, los requisitos de seguimiento y notificación y el anexo II para reforzar la armonización con el Sistema de Recopilación de Datos sobre el Consumo de Combustible de la OMI. El anexo I se actualiza con las fórmulas para calcular las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo completo y la energía utilizada.

Las nuevas disposiciones del Reglamento MRV se aplicarían, con carácter general, a partir del 1 de enero de 2029.

6. Coordinación con la medida mundial de la OMI

La propuesta mantiene la cláusula de revisión relativa a la futura medida mundial de reducción de emisiones de la OMI y añade que la Comisión deberá evaluar cómo evitar la doble imposición o el doble pago por las mismas emisiones.

# Valoración de ECSA

## ASPECTOS POSITIVOS

**Ingresos del ETS:** La propuesta supone un avance importante al destinar ingresos al sector, tanto a escala europea como nacional. Se reservan 110 millones de derechos para el transporte marítimo, por un valor aproximado de 10.000 millones de euros. A escala nacional, se destina el 50% de los ingresos del ETS de los Estados miembros a finalidades prioritarias, entre las que figura la descarbonización del transporte marítimo.

**Apoyo a los combustibles:** El apoyo a los combustibles sostenibles constituye una señal positiva. Estos combustibles son, por término medio, cuatro veces más caros que los convencionales, por lo que resulta esencial ofrecer un apoyo significativo a su utilización para generar condiciones económicas que favorezcan la inversión. Se valora favorablemente que puedan recibir apoyo los combustibles producidos tanto en Europa como en determinados terceros países.

**Obligaciones de notificación y sector *offshore*:** La simplificación de las obligaciones de notificación del ETS y FuelEU Maritime reducirá la carga administrativa de las navieras. La propuesta garantiza asimismo unas condiciones de competencia equitativas para los operadores *offshore* establecidos en la UE.

## ASPECTOS QUE NO FUNCIONAN

**Tecnologías limpias:** La propuesta establece una lista muy limitada de tecnologías elegibles. Esta debería abarcar todo el conjunto de proyectos de eficiencia energética capaces de conseguir reducciones inmediatas de emisiones en la flota existente, así como las nuevas tecnologías necesarias para utilizar combustibles limpios.

**Excepciones:** Las excepciones para las islas, las regiones ultraperiféricas y los buques con clase de hielo únicamente se prorrogan hasta 2035. Para proteger la conectividad de las regiones europeas más vulnerables, deberían ampliarse y convertirse en automáticas, permanentes y adecuadas a su finalidad.

**Competitividad de los puertos de la UE:** Cualquier propuesta destinada a apoyar la competitividad de los puertos de la UE deberá preservar la integridad del sistema y garantizar unas condiciones de competencia equitativas entre todos los segmentos del transporte marítimo.

## ASPECTOS QUE DEBEN MEJORARSE

**Mayor apoyo con cargo a los ingresos del ETS:** La asignación de 110 millones de derechos constituye únicamente un punto de partida. Representa aproximadamente 10.000 millones de euros, frente a los 90.000 millones que se prevé que el sector aporte al sistema entre 2030 y 2040. Debe aprovecharse todo el potencial de los ingresos generados por el transporte marítimo para financiar la transición energética del sector.

**Proceso de la OMI:** La propuesta únicamente aborda la duplicidad de pagos en relación con un futuro acuerdo mundial de la OMI. Esto resulta insuficiente: es necesaria una cláusula de revisión sólida que permita revisar y retirar las medidas de la UE una vez que se adopte un acuerdo global en la OMI.

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

# JULIO

01

Dña. Elena Seco, Dña. Araiz Basurko, Dña. María Fdez.-Llamazares y Dña. Marina Ronda se reunieron con la subdirectora general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, Dña. Ángela Pazó en la DGMM sobre la solicitud de ayudas al transporte marítimo regular por la crisis de Oriente Medio.

02

D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ICS.

03

Dña. Marta Lubián asistió a un *webinar* organizado por ICS, bajo el título: 'Efficient and Quiet Technologies for Ships'.

06

Dña. Marta Lubián participó en la primera reunión del grupo de trabajo de OPS de Puertos del Estado para la definición de las condiciones particulares del servicio comercial de conexión eléctrica de buques en puerto, celebrado en su sede.

07

Dña. Marta Lubián asistió al desayuno con Dña. Paz Guzmán Caso de los Cobos, consejera económica sénior del Banco Europeo de Inversiones (BEI), organizado por el Clúster Marítimo Español. Ese mismo día, asistió con D. Rafael Cerezo a una reunión del grupo de trabajo de emergencias de ICS sobre la situación en el estrecho de Ormuz y el golfo Pérsico. El grupo se volvió a reunir el 30 de julio.

08

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Grupo de Trabajo organizado por la DGMM para actualizar, estandarizar y unificar la normativa sobre practica. Dña. Elena Seco se reunió con D. Antonio Legaz sobre una investigación para un libro sobre geopolítica del mar. Ese mismo día y el 24 de julio, Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a sendas reuniones de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la CEOE.

10

Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Comité Nacional de Bienestar de la Gente de Mar.

14

Dña. Elena Seco participó en una reunión del grupo de trabajo sobre los índices de precios de los servicios portuarios técnico-náuticos.

15

Dña. Elena Seco se reunió con D. Javier Sánchez, asistente del eurodiputado de VOX, D. Jorge Buxadé, sobre las prioridades de ANAVE respecto a la revisión del EU ETS.

20

Dña. Elena Seco participó en la reunión de lanzamiento del grupo de trabajo de Puertos del Estado sobre el servicio portuario de recepción de desechos y residuos generados por buques (MAR-POL). Dña. Desirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

22

Dña. Elena Seco se reunió con representantes de la empresa asociada Moeve sobre el impacto del Fondo Nacional de Eficiencia Energética y de RED III. Dña. Araiz Basurko y Dña. Marina Ronda participaron en una reunión del Comité de Seguridad y Medioambiente de ECSA con representantes de la Comisión Europea para analizar la propuesta de revisión del ETS y MRV. Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda participaron en una jornada organizada con SOERMAR en ANAVE sobre el Programa de apoyo a la descarbonización del transporte marítimo.

23

D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA.

27

Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda se reunieron por videoconferencia con representantes de la empresa asociada Boluda Lines, sobre la audiencia pública de la orden de bases y primera convocatoria del Programa de apoyo a la descarbonización del transporte marítimo.

28

Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

30

Dña. Elena Seco, Dña. María Fdez.-Llamazares y Dña. Yolanda Acha, de la empresa asociada Ibernor, se reunieron con la consejera de Trabajo y Seguridad Social del gobierno vasco, Dña. Elena Pérez y el subdelegado del gobierno en Vizcaya, D. Carlos García Buendía, sobre la tramitación en el País Vasco de las autorizaciones de residencia y trabajo de los marinos extracomunitarios que deben enrolarse en buques del REC.

# AGENDA

**Del 28 al 30 de septiembre 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. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas.
- 1.2. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima.

### 2. MARPOL Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO

- 2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento y 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 PSC para buques de pabellón español
- 5.2. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)
- 5.3. 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