



El comercio marítimo mundial se estanca en 2026, marcado por la crisis de Ormuz

EDITORIAL

Un nuevo curso entre la inestabilidad y las asignaturas pendientes / **3**

GUERRA DE IRÁN

Seis marinos muertos en agosto en Ormuz y Bab el Mandeb por ataques a mercantes / **6**

MERCADO

El transporte marítimo mundial de grano cae un 8% por la escalada de la guerra en el mar Negro / **9**

NAVIERAS

Ibaizabal encarga cuatro nuevos buques para el suministro de GNL como combustible / **13**



Boletín informativo ANAVE
n.º 694 septiembre 2026.

03

EDITORIAL

Un nuevo curso entre la inestabilidad y las asignaturas pendientes.

04

PUERTOS

Los graneles líquidos lideran el crecimiento portuario (+3,4%) mientras los sólidos retroceden un 2,7% hasta julio.

06

GUERRA DE IRÁN

Seis marinos muertos en agosto en Ormuz y Bab el Mandeb por ataques a mercantes.

09

MERCADO

El transporte marítimo mundial de grano cae un 8% por la escalada de la guerra en el mar Negro.

11

LEGISLACIÓN

Trump amplía otros 90 días la suspensión de la *Jones Act* pero limita las exenciones.

13

NAVIERAS

Ibaizabal encarga cuatro nuevos buques para el suministro de GNL como combustible.

15

TECNOLOGÍA

El ISM pone en marcha un nuevo sistema de telemedicina para mejorar la atención sanitaria a bordo.

16

TRIBUNA PROFESIONAL

El comercio marítimo mundial se estanca en 2026, marcado por la crisis de Ormuz.

21

AGENDA

21

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Por qué apoyar a los alumnos se está convirtiendo en una prioridad estratégica.

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, Marta Lubián.

Edita: ANAVE.

Depósito legal: M-31023-2010.

Un nuevo curso entre la inestabilidad y las asignaturas pendientes

El transporte marítimo inicia el nuevo curso en un escenario especialmente complejo. Las últimas previsiones de Clarksons apuntan a que la demanda mundial de transporte marítimo apenas crecerá un 0,2% en toneladas en 2026. Sin embargo, las toneladas-milla aumentarán un 1,5%, reflejo de unas rutas más largas y de las ineficiencias provocadas por los conflictos que afectan a algunas de las principales rutas marítimas, como se analiza en la Tribuna Profesional de este número.

La fuerte reducción de los tránsitos por el estrecho de Ormuz ha alterado los flujos de petróleo, gas y otras mercancías, obligado a buscar suministros alternativos y aumentado las distancias recorridas. El mar Rojo continúa afectado por ataques y desvíos de tráfico y el canal de Panamá vuelve a afrontar restricciones. Todo ello incrementa los costes, dificulta la planificación de los servicios y añade incertidumbre a las cadenas de suministro.

El repunte de algunos mercados de fletes, más que una señal de fortaleza del comercio, responde a la pérdida de eficiencia de la flota, al alargamiento de las rutas y a una menor disponibilidad efectiva de buques. Son síntomas de un sistema sometido a fuertes distorsiones que repercuten en las cadenas de suministro y la economía mundial.

En este contexto comienza también un nuevo curso para la política marítima española. Y lo hace con demasiadas asignaturas pendientes.

Ha transcurrido ya más de un año desde la publicación de la Estrategia Marítima de España 2025-2050, que identificó con acierto muchos de los principales retos del sector y estableció objetivos ambiciosos en materia de competitividad, descarbonización, formación, digitalización y gobernanza. Transcurrido ese tiempo, el reto sigue siendo traducir sus objetivos en medidas concretas y, sobre todo, en resultados.

Algunas iniciativas actualmente en tramitación constituyen pasos en esa dirección. Es el caso de la futura orden de ayudas a la descarbonización del transporte marítimo y del proyecto de Real Decreto para la creación del Comité Asesor Marítimo, ambos sometidos recientemente a consulta pública. Pero su verdadera utilidad dependerá de cómo se concreten.

En el caso de las ayudas a la descarbonización, será necesario que el programa disponga de recursos suficientes, responda a las características específicas de las inversiones navieras y permita apoyar proyectos que puedan acometer los armadores españoles. La transición energética exige inversiones muy elevadas en nuevos buques, equipos, tecnologías y combustibles, mientras persiste una notable incertidumbre sobre las soluciones que acabarán consolidándose y sobre la evolución del marco regulatorio internacional. No parece razonable exigir a las navieras un esfuerzo económico creciente para descarbonizarse sin asegurar, al mismo tiempo, mecanismos eficaces que faciliten esa transformación.

La creación del Comité Asesor Marítimo constituye igualmente una oportunidad. La Estrategia lo concibe como una pieza relevante para su gobernanza, implantación y seguimiento. Para cumplir esa función deberá ser algo más que un órgano consultivo que se reúna ocasionalmente: necesita una actividad regular, capacidad para hacer supervisar la aplicación de las medidas previstas y mecanismos que permitan conocer su grado de ejecución y sus efectos sobre la competitividad del sector.

Precisamente porque las navieras operan en un ámbito global sobre el que España tiene una capacidad de actuación limitada, resulta especialmente importante evitar que la regulación y los procedimientos administrativos añadan nuevas dificultades a la planificación empresarial. Las inversiones en nuevos buques, tecnologías y combustibles se deciden con muchos años de antelación y necesitan un marco competitivo, estable y previsible.

No podemos evitar que una crisis en Ormuz altere los flujos mundiales de comercio, que los conflictos obliguen a modificar las rutas o que cambien las condiciones de los mercados internacionales. Sí podemos, sin embargo, procurar que las decisiones que dependen de nosotros contribuyan a que la marina mercante española esté mejor preparada para afrontar estos cambios.

Este debería ser uno de los principales objetivos del nuevo curso.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es



PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

Los graneles líquidos lideran el crecimiento portuario (+3,4%) mientras los sólidos retroceden un 2,7% hasta julio

Según las estadísticas de Puertos del Estado, el tráfico de mercancías en los puertos de interés general sumó 316,2 millones de toneladas (Mt) entre enero y julio de 2026, un 0,3% más que en el mismo periodo de 2025.

Por tipo de mercancías, los graneles líquidos aumentaron un 3,4%, sumando 107,1 Mt. Entre las principales partidas, crecieron el petróleo crudo (hasta 35,2 Mt; +0,9%), los productos químicos (15,8 Mt; +12,1%), la gasolina (13,7

Mt; +11,2%) y el fueloil (7,2 Mt; +10,5%). Los graneles sólidos disminuyeron un 2,7%, hasta 45,0 Mt, lastrados principalmente por las caídas del mineral de hierro (2,9 Mt; -37,8%), el carbón y coque de petróleo (4,0 Mt; -22,5%) y el cemento y clínker (4,2 Mt; -7,2%). La mercancía general convencional aumentó un 0,8%, hasta 53,1 Mt, mientras que la transportada en contenedores descendió un 1,5%, hasta 111,0 Mt.

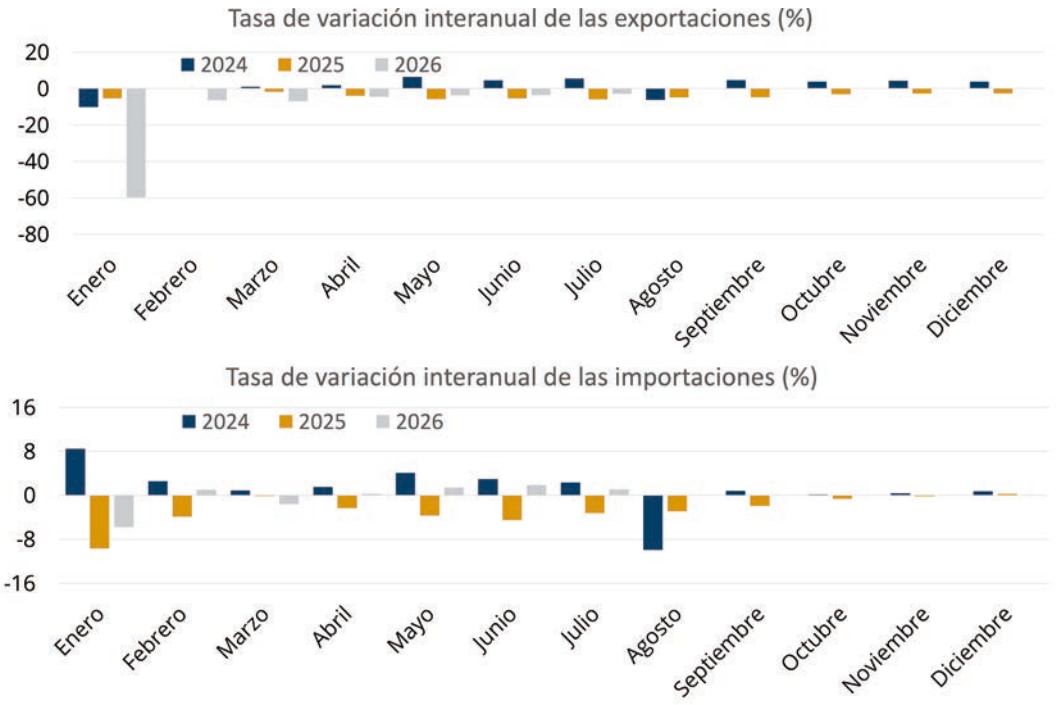
Al cierre de julio, en plena temporada estival, el tráfico

de pasajeros de línea regular sumaba 15,0 millones de viajeros, un 2,5% menos que en 2025, rompiendo una sucesión de tres máximos consecutivos registrados en los meses de julio de 2023, 2024 y 2025. Por el contrario, los pasajeros de crucero aumentaron un 1,7%, hasta un nuevo récord de 7,7 millones. En conjunto, el movimiento de pasajeros descendió un 1,1%. El tráfico ro-ro se mantuvo en niveles similares a los del año anterior, con 44,8 Mt (-0,5%).

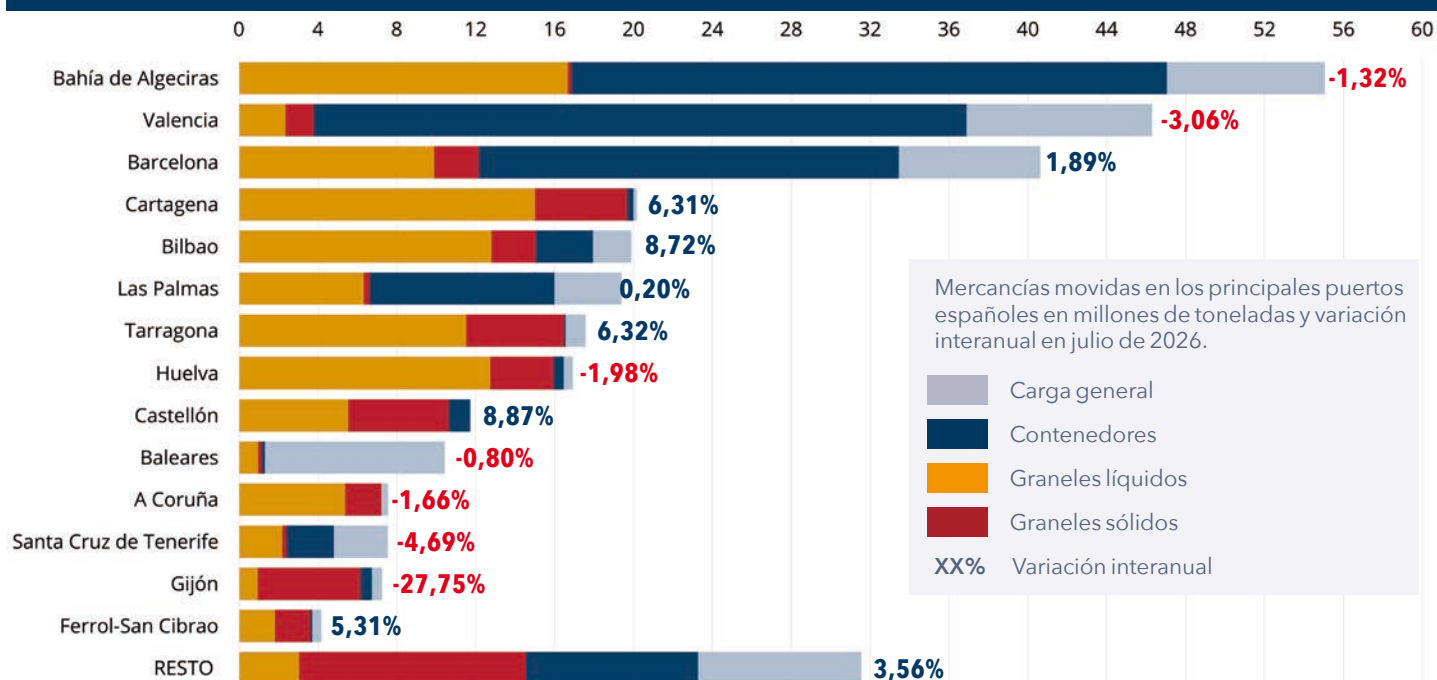
El comercio exterior se mantuvo estable, con 162,1 Mt (-0,1%). Las importaciones aumentaron un 1,1%, hasta 113,3 Mt. Crecieron la carga general (25,6 Mt; +7,4%) y los graneles líquidos (59,8 Mt; +1,5%), mientras que los sólidos disminuyeron un 4,9%, hasta 27,8 Mt. Las exportaciones descendieron un 2,8%, hasta 48,9 Mt, debido al retroceso de la carga general (24,8 Mt; -6,0%) y de los graneles sólidos (12,1 Mt; -1,7%). Los graneles líquidos aumentaron un 3,1%, hasta 12,0 Mt.

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2024	2025	2026	2025-2026	2024-2026
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	107.023.240	103.573.055	107.084.001	3,4%	0,1%
		Sólidos	49.162.540	46.260.754	45.001.460	-2,7%	-8,5%
	Mercancía general	Convencional	51.154.063	52.675.399	53.070.731	0,8%	3,7%
		En contenedores	114.769.809	112.689.043	111.019.715	-1,5%	-3,3%
		Total	165.923.872	165.364.442	164.090.446	-0,8%	-1,1%
	Total		322.109.652	315.198.251	316.175.907	0,3%	-1,8%
Otras mercancías	Total		9.235.491	8.907.248	9.269.215	4,1%	0,4%
TRÁFICO PORTUARIO			331.345.143	324.105.499	325.445.122	0,4%	-1,8%

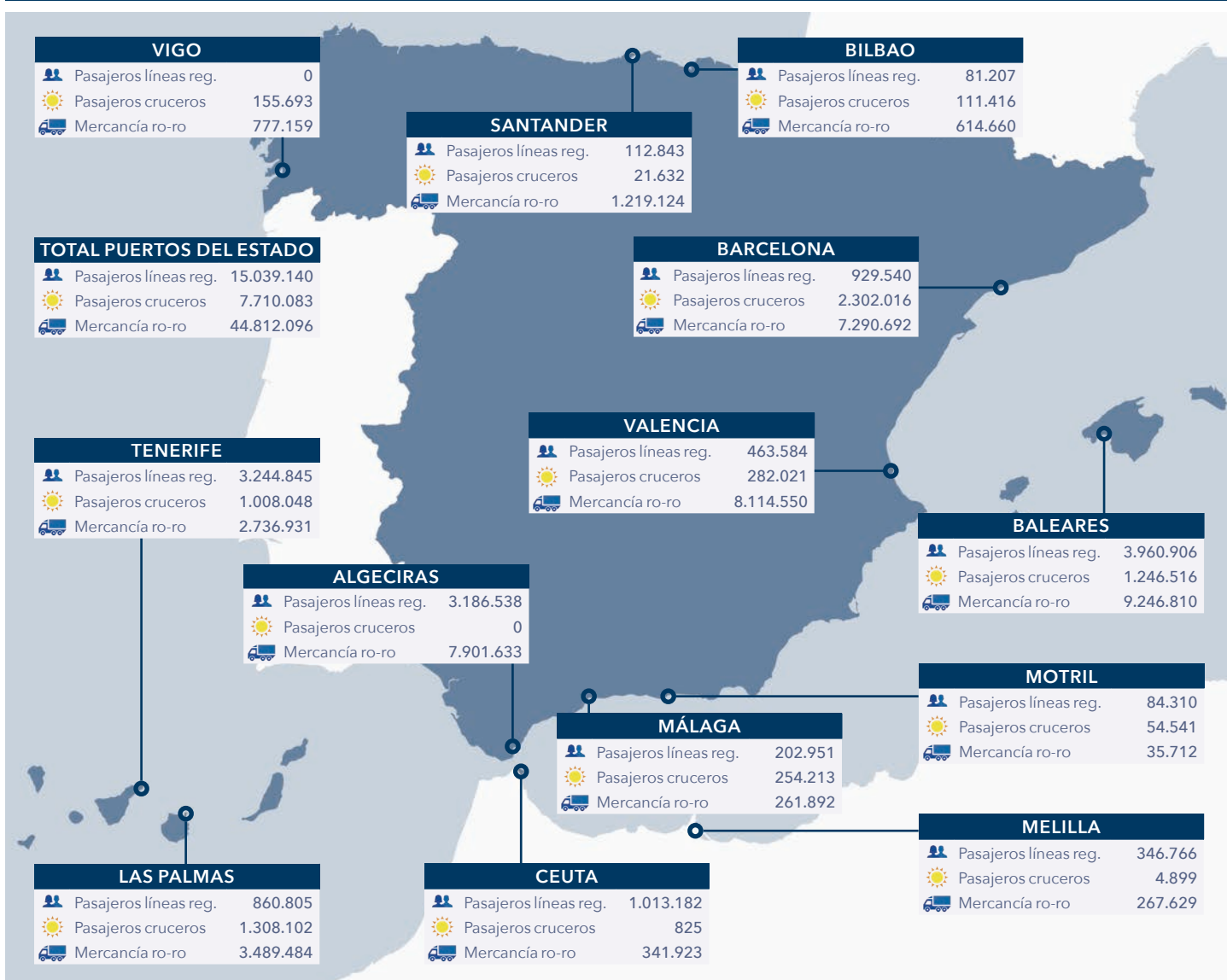
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN JULIO Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN JULIO



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



GUERRA DE IRÁN / ATAQUES

Seis marinos muertos en agosto en Ormuz y Bab el Mandeb por ataques a mercantes

Los ataques dejan además siete marinos heridos, uno desaparecido y dos rescatistas muertos

Los ataques contra buques mercantes en el estrecho de Ormuz y el mar Rojo durante agosto han dejado al menos seis marinos muertos, siete heridos y uno desaparecido, según los incidentes confirmados por la Organización Marítima Internacional (OMI), el Joint Maritime Information Center (JMIC) y las autoridades yemeníes. Las víctimas por los ataques de las fuerzas iraníes y los hutíes se concentran en las aguas de Ormuz y Bab el Mandeb, mientras continúa el bloqueo estadounidense de los puertos iraníes.

El primer ataque con víctimas del mes se produjo el 3 de agosto. El granelero *Minoan Pioneer* fue alcanzado por un proyectil en aguas del estrecho de Ormuz, unas 20 millas al nordeste de Al Khasab, Omán. El impacto afectó a la sala de máquinas y los camarotes de la tripulación con el resultado de un marino desaparecido. El resto de la tripulación fue evacuada.

El ataque más grave ocurrió el 11 de agosto en el estrecho de Bab el Mandeb, en el mar Rojo. El carguero multipropósito *Tihamah*, de propiedad egipcia y abanderado en Tanzania, fue alcanzado por un misil mientras se encontraba fondeado cerca de la isla de Perim. Murieron cuatro tripulantes (tres paquistaníes y un indonesio) y otros siete resultaron heridos. Un segundo ataque, cuando habían llegado los equipos de socorro, causó además la muerte de dos rescatistas y heridas a otros tres. Las autoridades yemeníes atribuyeron el ataque a los hutíes. El grupo confirmó haber atacado un buque en Bab el Mandeb, sin identificarlo.

Ormuz volvió a registrar dos muertes pocos días

después. La OMI confirma un fallecido a bordo del *Riyan Star*, atacado el 15 de agosto, y otro en el *Minoan Dignity* el día 17. Lloyd's List identificó a la víctima de este último como el jefe de máquinas. Además, dos petroleros fueron alcanzados el 14 de agosto, sin heridos, y otro ataque el 24 contra un petrolero frente a Omán dejó al buque sin potencia tras un impacto en la sala de máquinas, aunque toda la tripulación quedó a salvo.

El bloqueo estadounidense también ha provocado incidentes, si bien no hay que lamentar bajas entre los tripulantes de los buques afectados. El 11 de agosto, un helicóptero MH-60 de la US Navy disparó dos misiles *Hellfire* contra el portacontenedores *Vela Nova* en el golfo de Omán después de que

ignorara, según CENTCOM, órdenes de detenerse cuando navegaba rumbo a un puerto iraní. No hubo heridos. El JMIC cifraba el 24 de agosto en 71 los mercantes desviados por las fuerzas estadounidenses desde el inicio del bloqueo, junto a tres buques inutilizados y dos abordados. El secretario de Guerra, Pete Hegseth, afirmó que la Marina puede mantener el dispositivo «indefinidamente».

Por el momento no se ha normalizado el tráfico a través de Ormuz. Irán y Omán anunciaron el 25 de agosto un marco que contempla un «corredor conjunto temporal de navegación» por Ormuz y acordaron trabajar conjuntamente en la retirada de minas. Las conversaciones continuarán sobre un corredor permanente, la gestión del tráfico y

la «futura administración» del estrecho. Pero hasta la fecha no se han publicado coordenadas ni procedimientos. El JMIC mantiene el nivel de amenaza en Ormuz como «severo» y advierte de que el bloqueo estadounidense sigue vigente.

Por su parte, los hutíes han reactivado su campaña en el mar Rojo, después de declarar el 20 de julio un bloqueo contra buques saudíes o vinculados a Arabia Saudí. Aparte del mencionado ataque con misiles sobre el *Tihamah*, el 4 de agosto, el *Faize Noore Oliya* fue hundido al sur de Hodeidah, aunque sus tripulantes fueron rescatados; el 5, los hutíes reivindicaron un ataque con misiles contra el petrolero saudí *NCC Wafa*. Y el 24, el VLCC saudí *Amzan* fue alcanzado frente a Yanbu y sufrió un incendio, sin heridos.



El ataque de los hutíes con misiles contra el buque multipropósito *Tihamah* dejó cuatro tripulantes y dos rescatistas muertos en el mar Rojo.

Irán publica una lista negra con 45 buques que operan en Ormuz y amenaza con detenerlos

La autodenominada Autoridad del Estrecho del Golfo Pérsico (PGSA) de Irán publicó el pasado 23 de agosto una lista negra de 45 buques a los que acusa de haber incumplido las normas impuestas por Teherán para transitar por el estrecho de Ormuz. Las autoridades iraníes amenazan a dichos buques con multas, detenciones e incluso la confiscación de sus cargas y amplían la presión sobre armadores, fletadores y propietarios de mercancías que operan en esta vía marítima.

Asimismo, la PGSA advirtió de que las medidas podrán extenderse a terceros: «*Aquellos que, a partir de esta fecha, lleven a cabo transferencias buque a buque, transbordos de mercancías, etc. con buques de esta lista serán añadidos*», declaró la organización. También instó a los cargadores a comprobar la lista antes de contratar un buque.

El documento contiene 46 entradas, aunque corresponden a 45 buques, ya que el petrolero *Vadin* aparece también con su anterior nombre, *Lila Vadinar*. Entre los grupos

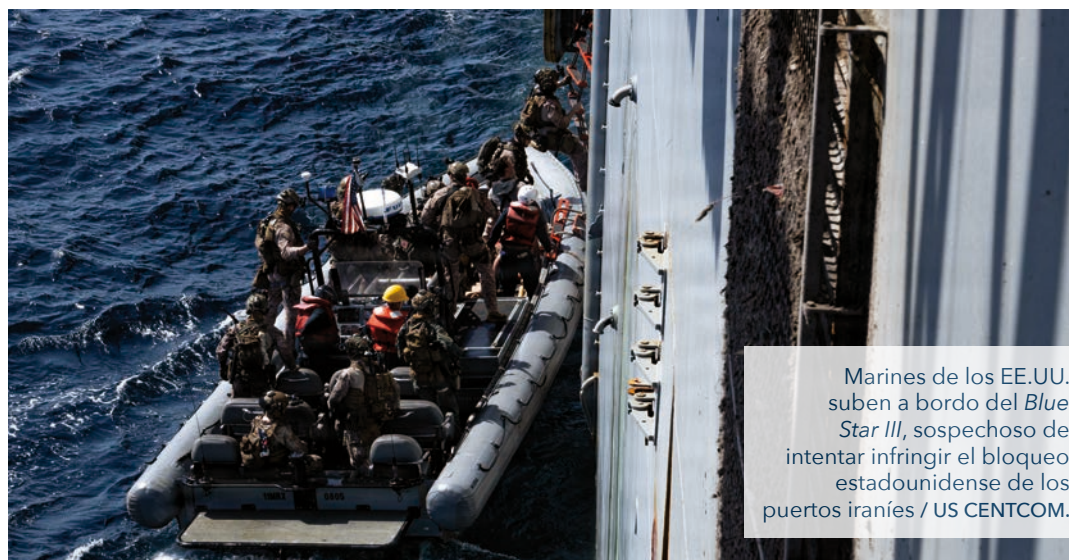
navieros más afectados figura la compañía petrolera nacional de Abu Dhabi, ADNOC Logistics & Services, con ocho buques incluidos en la lista. La compañía emiratí también controla el 80% de la naviera Navig8, propietaria del petrolero LR1 *Navig8 Messi*.

Al menos 14 de los 45 buques ya han sido atacados en Ormuz o sus proximidades en los últimos meses. El VLCC *Al Bahyah* resultó gravemente dañado el 14 de julio; el *Navig8 Messi* fue alcanzado por un

dron el 14 de agosto; y el portacontenedores *GFS Galaxy*, de 7.000 TEU, sufrió un ataque el 11 de julio que causó la muerte de un marino. En la lista también figuran el VLCC *Wedyan*, de Bahri; los metaneros *Al Rekayyat* y *Rasheeda*, de Nakilat; el quimiquero *Stolt Magnesium*; el petrolero de productos *Kavomaleas*, de Dynacom; y el metanero *Gaslog Shanghai*.

Cabe recordar que la Administración estadounidense sancionó a la PGSA el 27 de mayo y sostiene que su

sistema para cobrar a los buques por transitar Ormuz vulnera el derecho internacional. El Departamento del Tesoro de los EE.UU. ha advertido de que cooperar con esta organización puede implicar recibir servicios de la Guardia Revolucionaria Iraní (IRGC) y exponerse a sufrir sanciones por el Gobierno estadounidense. El secretario del Tesoro, Scott Bessent, calificó el sistema iraní como un intento de «*extorsionar al comercio marítimo mundial*».



Marines de los EE.UU. suben a bordo del *Blue Star III*, sospechoso de intentar infringir el bloqueo estadounidense de los puertos iraníes / US CENTCOM.

GUERRA DE IRÁN / TRÁNSITOS

El sector marítimo rechaza la imposición de tasas al tránsito por el estrecho de Ormuz

Las principales asociaciones internacionales del transporte marítimo han pedido en una carta abierta que no se impongan peajes obligatorios ni «*tasas por servicios*» a los buques que atraviesen el estrecho de Ormuz, al considerar que una medida de este tipo supondría «*un alejamiento significativo de la práctica internacional establecida*» y podría sentar un precedente para otras vías de navegación.

La petición está firmada por la Asian Shipowners' Association (ASA), BIMCO, Cruise Lines International Association (CLIA), European Community Shipowners' Associations (ECSA), International Chamber of Shipping (ICS), INTERCARGO, INTERTANKO y World Shipping Council (WSC).

Según las asociaciones, ni la seguridad de los marinos ni la libertad de navegación deben ser negociables. Esta última resulta esencia para

que los buques mercantes puedan utilizar las vías marítimas internacionales «*de forma segura, predecible y sin impedimentos innecesarios*», y fundamental para «*la resiliencia de las cadenas de suministro, la estabilidad económica y la seguridad energética*».

Para los firmantes, establecer peajes obligatorios por el tránsito, incluso bajo la fórmula de tasas por servicios, podría debilitar el marco jurídico reconocido para los

estrechos utilizados para la navegación internacional. Advierten además de que cualquier coste adicional acabaría trasladándose a las cadenas logísticas, con efectos sobre los precios de la energía y la inflación.

Finalmente, en su carta reclaman que los derechos internacionales de navegación no sean utilizados como parte de negociaciones políticas más amplias y ofrecen su colaboración a la OMI y a las Naciones Unidas para preservar los principios establecidos por el derecho internacional, en particular por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS).

GUERRA DE IRÁN / VERTIDO

El mal tiempo dificulta el rescate de un *suezmax* de la 'flota fantasma' que sigue vertiendo crudo frente a Omán

Vientos con rachas de hasta 50 nudos y olas de más de tres metros provocadas por el monzón *Khareef* hacen peligrosa la transferencia o redistribución de la carga

Las labores para estabilizar y descargar el *Caroline Bezengi*, un petrolero sancionado vinculado a la denominada 'flota fantasma' rusa, continúan frente a las costas de Omán con el objetivo de evitar un vertido de mayores dimensiones. El buque permanece encallado desde finales de junio en las proximidades de Jazirat Al Qibliyyah, una de las islas Hallaniyat, en la costa sur del sultanato, mientras sigue perdiendo petróleo.

La empresa Ambrey, que ha asumido las labores de coordinación de la operación de salvamento, ha movilizado una respuesta internacional con equipos, buques de salvamento, aeronaves y personal especializado. Técnicos de la compañía han podido embarcar en el petrolero con apoyo

de la Real Fuerza Aérea de Omán para evaluar su estado e iniciar la estabilización del buque y de la carga. También se ha contratado a una empresa internacional especializada en lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

El *Caroline Bezengi*, un *suezmax* de 25 años y pabellón camerunés, transportaba alrededor de 800.000 barriles de crudo ruso cuando sufrió una explosión el 8 de junio. Cuatro días después, la tripulación fue evacuada sin que se registraran heridos. El buque había zarpado del puerto ruso de Novorossiysk, en el mar Negro, y se dirigía a Gujarat (India). El buque está sancionado por la UE, el Reino Unido y EE.UU.

Uno de los planes estudiados contempla descargar el crudo mediante una tubería

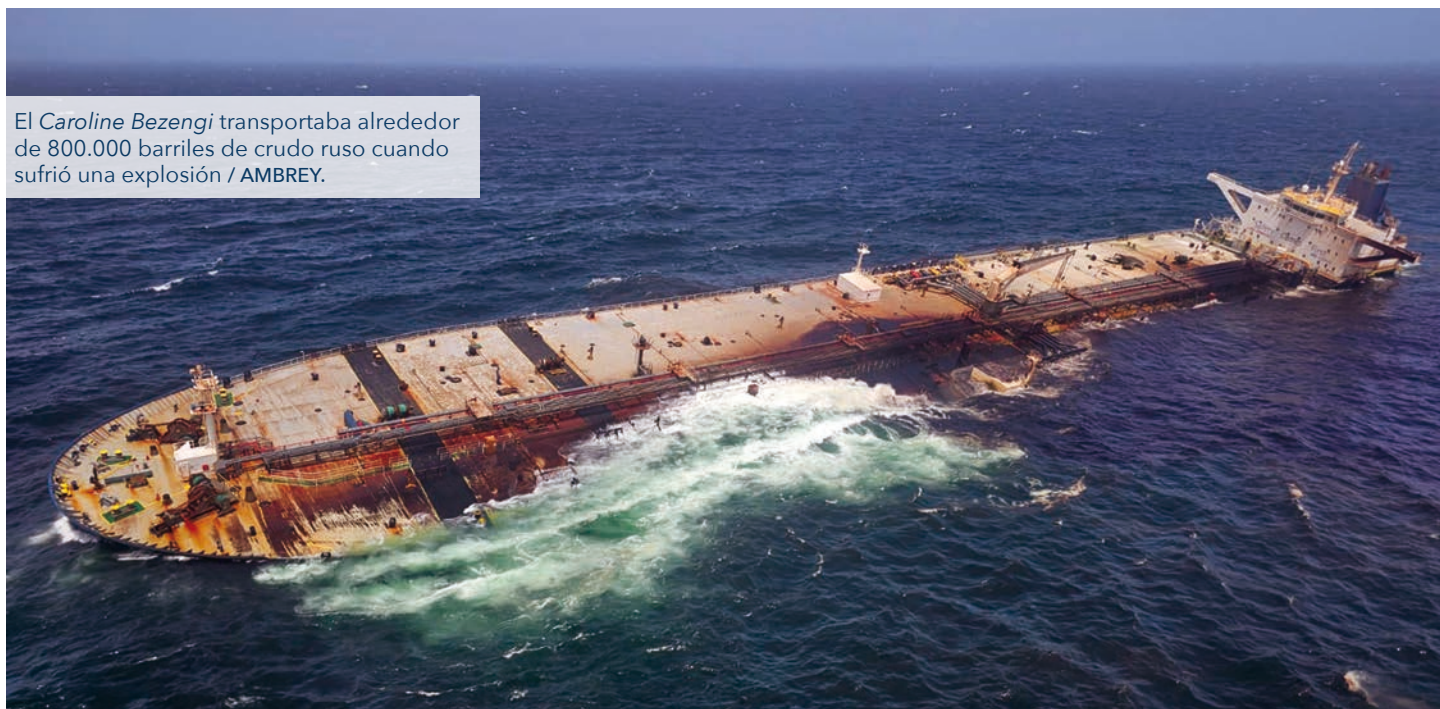
de casi un kilómetro de longitud hasta otro petrolero situado en aguas más protegidas y, a medida que se aligere el buque, intentar reflotarlo. La presencia de crudo en espacios de lastre y del doble casco aumenta el riesgo de explosión durante los trabajos.

El principal obstáculo es ahora el *Khareef*, el monzón anual del sur de Omán. Las últimas imágenes de satélite, del 22 de agosto, apuntan a que el buque se ha hundido algo más en el agua, aunque el caudal del vertido no parece haber aumentado de forma significativa. Los vientos en la zona rondaban los 30 nudos, con rachas de hasta 50 nudos y olas de más de tres metros, condiciones que hacen peligrosa la transferencia o redistribución de la carga.

«Es una situación extremadamente difícil, agravada por las condiciones meteorológicas adversas asociadas al monzón *Khareef*», señaló Ed Wollaston, director de Respuesta Global de Ambrey. La compañía asegura que sus equipos trabajan «las 24 horas para mitigar el impacto ambiental».

El riesgo ecológico es especialmente elevado porque las islas Hallaniyat forman parte de una reserva natural con especies marinas protegidas y arrecifes de coral. El vertido detectado por satélite ha llegado a alcanzar una extensión de más de 2.000 km², según análisis citados por Reuters, mientras los equipos esperan una mejora del tiempo que permita intensificar las labores de salvamento.

El *Caroline Bezengi* transportaba alrededor de 800.000 barriles de crudo ruso cuando sufrió una explosión / AMBREY.



Un granelero carga cereal en el puerto ucraniano de Odesa antes de la guerra / MAERSK.



MERCADO / GRANELES

El transporte marítimo mundial de grano cae un 8% por la escalada de la guerra en el mar Negro

Ucrania puso en marcha una ofensiva contra petroleros rusos en el mar de Azov y Rusia respondió con ataques en aguas y puertos ucranianos

El transporte marítimo mundial de grano descendió un 8% interanual entre el 13 de julio y el 16 de agosto, debido principalmente a la fuerte contracción de las exportaciones desde el mar Negro, según datos recientes publicados por el Consejo Marítimo Internacional y del

Báltico (BIMCO). Las exportaciones de grano desde esta región cayeron un 26% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, coincidiendo con el recrudecimiento de los ataques rusos y ucranianos contra buques e infraestructuras portuarias. A esta situación se ha sumado la reducción de

las exportaciones brasileñas de maíz debido al retraso de la cosecha.

La escalada de los ataques comenzó el 6 de julio, con la puesta en marcha de la operación MoLoChKa por Ucrania. Los ataques, inicialmente dirigidos contra buques vinculados a Rusia en el mar de

Azov, se extendieron posteriormente al mar Negro. Rusia respondió intensificando los ataques contra puertos ucranianos y buques mercantes atracados en dichos puertos o navegando por sus aguas territoriales, lo que ha llevado a numerosos armadores a suspender escalas en Ucrania.

14%

Los puertos del mar Negro representan un 14% del comercio marítimo mundial de grano.

Según Filipe Gouveia, Shipping Analysis Manager de BIMCO, «una reciente propuesta de Ucrania para detener los ataques contra la navegación en el mar Negro ha sido rechazada por Rusia, reduciendo las perspectivas de una recuperación de las exportaciones a corto plazo».

El impacto sobre el comercio de cereales es especialmente relevante. Aunque los puertos del mar Negro representan únicamente alrededor del 3% de las exportaciones marítimas mundiales de graneles sólidos, concentran aproximadamente un 14% del comercio marítimo de grano. Rusia y Ucrania figuran entre los mayores exportadores mundiales de trigo y maíz.

«Las perturbaciones continuadas podrían tener un impacto significativo sobre los precios y el suministro de alimentos», advierte Gouveia.

Ambos países buscan rutas alternativas. Rusia está desviando cargas hacia conexiones terrestres y puertos del Caspio, del Báltico y de Extremo Oriente, mientras Ucrania recurre al Danubio y a puertos rumanos. Sin embargo, BIMCO advierte de que existen importantes limitaciones de capacidad. Ucrania podría afrontar además un déficit de almacenamiento de 11 millones de toneladas en noviembre, equivalente al 13% de su cosecha prevista de cereales y oleaginosas.



Esclusas de Agua Clara del canal de Panamá. Al fondo, dos buques que acaban de completar la travesía entran en aguas de la bahía de Limón y el océano Atlántico / MARIORDO / CC BY-SA 4.0

TRÁFICOS / CANAL DE PANAMÁ

El canal de Panamá recorta los tránsitos y agrava la congestión en plena crisis de Ormuz y el mar Rojo

A mediados de agosto más de un centenar de buques aguardaban para entrar en el Canal

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) ha anunciado que reducirá el número de tránsitos diarios por el descenso de los niveles de agua en el lago Gatún a causa de una pluviometría menor a la esperada. La medida amenaza con agravar la congestión de buques que esperan para atravesar el Canal, en un contexto de aumento del tráfico relacionado con la crisis de Ormuz y las alteraciones de las rutas marítimas en Oriente Medio.

Según la ACP, a partir del 3 de septiembre, podrán transitar por las esclusas *neopanamax* un total de nueve buques diarios y otros 25 por las *panamax*, frente a los 36 tránsitos diarios disponibles actualmente. A partir del día 15, los cupos *panamax* se reducirán a 23, situando la capacidad total del Canal en 32 tránsitos diarios. La ACP advierte de que

la menor capacidad puede incrementar los tiempos de espera de los buques sin reserva: «una reserva confirmada es el único mecanismo que garantiza una fecha de tránsito».

Asimismo, la ACP ha aplazado la introducción de las nuevas restricciones al calado de los buques: el nivel máximo de 48 pies (14,63 metros), previsto inicialmente para el 26 de agosto, entrará en vigor el 2 de septiembre, mientras que la reducción a 47,5 pies (14,48 metros) se pospone al 1 de octubre.

Según fuentes citadas por el medio especializado The Loadstar, a mediados de agosto unos 112 buques aguardaban para entrar en el Canal y las demoras podrían alcanzar «hasta 10 días». El aumento en el tránsito de petroleros y metaneros contribuye a la congestión del Canal mientras continúa la incertidumbre

sobre Ormuz y las terminales energéticas del Golfo de México ganan peso como alternativa de suministro.

Para los buques que no han reservado con antelación, la ACP ofrece reservas de última hora y subasta diariamente entre tres y cinco cupos de tránsito. Antes del inicio de la guerra con Irán, el precio medio de estas subastas se situaba entre 135.000 y 140.000 dólares, mientras que

entre marzo y abril aumentó hasta unos 385.000 dólares. Un petrolero en lastre llegó a pagar más de 4,6 millones de dólares por uno de estos cupos, cifra que fue superada pocos días después por un armador surcoreano, que pagó 5,3 millones por el tránsito de un gasero de gases licuados del petróleo (GLP), pagando 5,3 millones.

A esta presión se suma la inestabilidad en el mar Rojo. Aunque el tráfico a través del canal de Suez parece recuperarse, Lloyd's List Intelligence calcula que sigue un 41% por debajo de los niveles anteriores a la crisis y mantiene elevado el riesgo en Bab el Mandeb. La combinación de restricciones en Panamá, la situación en Ormuz y los cambios de ruta en el mar Rojo aumentan los costes, los retrasos y la incertidumbre en las cadenas logísticas mundiales.

La Autoridad del Canal de Panamá ofrece reservas de última hora y subasta diariamente entre tres y cinco cupos de tránsito

Trump amplía otros 90 días la suspensión de la *Jones Act*, pero limita las exenciones

El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, ha prorrogado durante 90 días la suspensión de la *Jones Act*, lo que permite a buques de bandera extranjera transportar petróleo y otras mercancías entre puertos estadounidenses. La prórroga incorpora, sin embargo, nuevas restricciones: los viajes deberán ser autorizados uno a uno, frente a las exenciones generales aplicadas hasta ahora.

La dispensa debía expirar el 16 de agosto y su prolongación mantiene la que ya es la suspensión más larga de esta ley centenaria. 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 Estados Unidos, 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 Casa Blanca justificó la decisión por la necesidad de garantizar el suministro de recursos esenciales en un contexto marcado por la guerra con Irán, que ha alterado los flujos mundiales de transporte de crudo y elevado los costes de los combustibles. «La prórroga de 90 días garantiza que el ejército estadounidense y sectores industriales clave mantengan un acceso



ininterrumpido a recursos críticos», ha declarado la portavoz de la Casa Blanca, Taylor Rogers.

Según datos del Gobierno estadounidense citados por Reuters, hasta el 3 de agosto

se habían beneficiado de la medida unos 208 tránsitos.

La decisión ha enfrentado de nuevo a la industria petrolera y al sector marítimo estadounidense. El American

Petroleum Institute considera que las dispensas aportan flexibilidad para transportar energía entre puertos nacionales, mientras que la American Maritime Partnership lamentó la prórroga, aunque valoró como una mejora la revisión individual de cada solicitud. El grupo reclamó que se compruebe la disponibilidad de buques estadounidenses antes de autorizar el empleo de unidades extranjeras.

El impacto sobre los precios, no obstante, podría ser limitado: analistas citados por Reuters estiman que la mayor disponibilidad de petroleros apenas reduce el precio de la gasolina en unos pocos centavos por galón.



**Impulsando la innovación
por un transporte marítimo sostenible**

www.gasnam.es



El buque multipropósito *Na Hiro E Pae* en las instalaciones de Astilleros Armón de Vigo / BOUND4BLUE.



DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Bound4blue instala una vela de succión de 22 metros en un buque multipropósito para Polinesia

Según la empresa, se trata del primer buque de este tipo que incorpora un sistema de propulsión eólica

Bound4blue ha completado la instalación de una vela de succión eSAIL de 22 metros de altura a bordo del *Na Hiro E Pae*, un buque multipropósito de nueva construcción destinado a conectar Tahití con las islas Australes, en la Polinesia

Francesa. La operación se llevó a cabo en los Astilleros Armón de Vigo antes de la entrega del buque a la naviera Société de Navigation des Australes (SNA Tuha'a Pae Shipping Company). Según la compañía española, se trata del primer buque multipropósito que incorpora un sistema de propulsión eólica.

El *Na Hiro E Pae*, un tipo de buque conocido localmente como goelette, transportará pasajeros, alimentos y carga general entre Tahití y las islas Australes. Tiene capacidad para hasta 200 pasajeros y puede embarcar hasta 1.500 toneladas de suministros.

La eSAIL utiliza un sistema de succión para aumentar la fuerza aerodinámica generada por el viento.

50

Número de velas eSAIL instaladas o contratadas para buques en operación o en cartera hasta la fecha

de Bound4blue, señaló que los buques multipropósito «se han considerado tradicionalmente un segmento difícil para la propulsión eólica». A su juicio, el proyecto demuestra que fabricantes, ingenieros navales y armadores pueden resolver conjuntamente estas dificultades.

Para Boris Piel, director técnico de SNA Tuha'a Pae Shipping Company, la eSAIL ayudará a «reducir el consumo de energía y el impacto ambiental, manteniendo al mismo tiempo la fiabilidad de los servicios de transporte». Hasta la fecha, Bound4blue ha instalado sus sistemas eSAIL en doce buques y tiene otros seis en cartera, que representan en conjunto más de 50 velas de succión.

Bound4blue asegura que puede producir hasta siete veces más fuerza propulsiva que una vela rígida convencional de dimensiones equivalentes. En este buque, la única unidad instalada debería reducir el consumo energético aproximadamente un 10% y contribuir a mejorar sus índices EEDI y CII.

José Miguel Bermúdez, consejero delegado y cofundador



Ibaizabal encarga cuatro nuevos buques para el suministro de GNL como combustible

Con una inversión total de 400 M\$, su entrega está prevista entre enero de 2027 y enero de 2028

El Grupo Ibaizabal ha encargado cuatro nuevos metaneros con 18.500 m³ de capacidad cada uno, destinados principalmente al suministro de gas natural licuado (GNL) como combustible. La construcción y entrega de los cuatro gaseros está prevista entre enero de 2027 y enero de 2028 y supone una inversión total de 400 millones de dólares.

El nuevo pedido amplía una línea de negocio en la que Ibaizabal ha incrementado su actividad durante los últimos años. En 2024, el grupo firmó con la energética francesa TotalEnergies el fletamento a largo plazo de un buque de 18.600 m³ destinado

Infografía de uno de los nuevos buques de suministro de GNL encargados por Ibaizabal / HZ SHIPBUILDING.



al proyecto *Marsa LNG*, en Omán, y posteriormente llegó a acuerdos similares con Shell. La incorporación de los

cuatro nuevos buques reforzará la flota dedicada a las operaciones de suministro de combustible de la naviera.

La operación estará financiada en parte por el banco

BBVA, con 290 millones de dólares. Para Elena López, directora regional de BBVA para la zona norte, Ibaizabal pertenece a «un sector con una gran tradición en Euskadi y con una fuerte proyección internacional».

DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍAS ALTERNATIVAS

El *Som Menorca* de Menorca Lines estrena la conexión eléctrica a buques del puerto de Alcudia

El fast ferry *Som Menorca*, de Menorca Lines, se ha convertido en el primer buque que utiliza una conexión eléctrica de baja tensión (*Onshore Power Supply, OPS*) durante sus escalas en el puerto de Alcudia (Mallorca). La instalación permite al buque apagar sus motores auxiliares mientras permanece atracado y mantener sus servicios a bordo mediante electricidad suministrada desde tierra.

Según datos facilitados por la naviera, la conexión supondrá un ahorro estimado de unos 88.000 litros de combustible anuales para Menorca Lines en la ruta que une Alcudia y Ciudadela (Menorca) y una reducción en sus emisiones de aproximadamente 236 toneladas de CO₂ al año.



El *Som Menorca* durante su operación de carga en el puerto de Alcudia / MENORCA LINES.

El *Som Menorca* incorpora un sistema que le permite adaptarse a las características eléctricas de diferentes redes portuarias, de modo que puede utilizarse en distintos puertos.

El departamento técnico de la compañía explica que «conectar el buque a la red eléctrica del puerto y apagar los motores durante las escalas nos permite reducir emisiones, ruido y consumo de combustible».

La infraestructura utilizada ahora por Menorca Lines es la primera conexión de baja tensión habilitada por la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) en Alcudia. El siguiente paso está previsto para septiembre con la entrada en servicio de una instalación de media tensión, con una inversión de 2,8 millones de euros, que permitirá atender a buques con mayores necesidades energéticas.

La actuación forma parte del programa de electrificación de muelles que la APB desarrolla desde 2021. El organismo portuario prevé destinar más de 100 millones de euros durante los próximos años a instalaciones OPS en los puertos de interés general de Baleares.



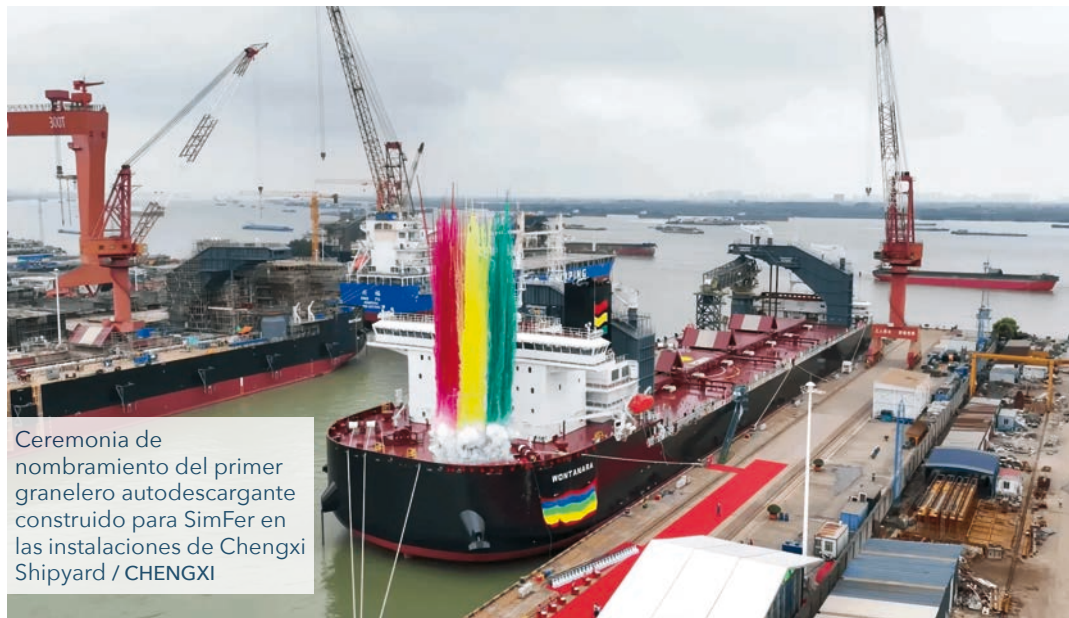
TECNOLOGÍA / NUEVOS BUQUES

El nuevo granelero autodescargante *Wontanara* agilizará las exportaciones de hierro de Guinea a China

El astillero chino CSSC Chengxi Shipyard ha entregado a la compañía SimFer el *Wontanara*, el primero de una serie de cinco buques de transbordo autodescargantes proyectados para transportar mineral de hierro desde el puerto de Morebaya, en Guinea, hasta grandes graneleros oceánicos fondeados en aguas profundas. La nueva flota permitirá acelerar la cadena logística entre África occidental y China.

El *Wontanara* tiene 41.800 tpm, 215 m de eslora y un calado reducido de 7,5 metros que permitirá al buque operar en las instalaciones portuarias de Morebaya. Con una capacidad de bodega de 29.000 m³, su principal característica es el sistema de autodescarga, formado por dos cintas transportadoras longitudinales reversibles y dos sistemas de elevación, con una capacidad conjunta de 12.000 toneladas por hora. El buque dispone además de cinco propulsores azimutales y navegación bidireccional para reducir los tiempos de maniobra.

Una vez estén operativos, los cinco buques podrán completar en rotación el transbordo necesario para cargar un granelero de 200.000 toneladas en menos de 24 horas. «Reducirá el tiempo de fondeo de los buques de gran porte y aumentará efectivamente la producción de la



Ceremonia de nombramiento del primer granelero autodescargante construido para SimFer en las instalaciones de Chengxi Shipyard / CHENGXI

mina», explicó Jiang Minghua, responsable del proyecto del *Wontanara*.

La sociedad propietaria de los buques, SimFer, está formada por el gobierno de Guinea, la minera Rio Tinto y el

consorcio CIOH liderado por Chinalco. Canada Steamship Lines (CSL) también ha participado en el proyecto. «Este buque representa años de ingeniería, colaboración y compromiso de equipos de Guinea y China»,

señaló Chris Aitchison, director general de SimFer. Los buques prestarán servicio a los bloques 3 y 4 de Simandou, uno de los principales yacimientos mundiales de mineral de hierro de alta calidad.

PORT STATE CONTROL / CAMPAÑA ANUAL

Comienza la campaña de inspección concentrada sobre el trincaje de la carga

Las autoridades marítimas de los Memorandos de Entendimiento (MoU) de París y Tokio sobre el Control por el Estado rector del puerto (Port State Control, PSC) llevarán a cabo entre el 1 de septiembre y el 30 de noviembre de 2026 una nueva Campaña de Inspección Concentrada (CIC), centrada este año en el trincaje de las unidades de carga.

La campaña se desarrollará junto con las inspecciones habituales del PSC y cada buque será sometido a una sola inspección durante los tres meses de duración. Según los MoU de París y Tokio, «el objetivo de la campaña es recopilar información sobre el

cumplimiento de las prescripciones vigentes del Convenio SOLAS relativas a la carga, estiba y trincaje».

Los funcionarios de PSC (Port State Control Officers, PSCO) utilizarán un cuestionario de 10 preguntas. Entre otros aspectos, comprobarán que el buque dispone de un Manual de Sujeción de la Carga (Cargo Securing Manual, CSM) aprobado; que los oficiales conocen y aplican sus instrucciones; y que la Masa Bruta Verificada (Verified Gross Mass, VGM) de los contenidos figura en el plano de carga.

También se revisará la existencia del Plan de Acceso Seguro a la Carga (Cargo Secure Access Plan, CSAP), el estado

y mantenimiento de los dispositivos de sujeción, el cumplimiento de las exigencias de visibilidad desde el puente y los procedimientos para navegar con meteorología adversa y evitar pérdidas de carga.

Las preguntas 1, 6 y 10a tienen carácter informativo. Una respuesta negativa a cualquiera de las cuestiones señaladas con asterisco podrá provocar la inmovilización del buque. Las medidas ante otras deficiencias podrán ir desde su anotación en el informe hasta la detención de la nave.

Los resultados serán analizados por ambos MoU y sus conclusiones se remitirán a la Organización Marítima Internacional (OMI).



El ISM pone en marcha un nuevo sistema de telemedicina para mejorar la atención sanitaria a bordo

El Instituto Social de la Marina (ISM) ha puesto en funcionamiento un nuevo sistema de comunicación con el Centro Médico Español (CRME) para mejorar la atención sanitaria de los trabajadores embarcados mediante herramientas de telemedicina.

La plataforma permitirá llevar a cabo consultas médicas a distancia desde los buques equipados con dispositivos de examen médico compatibles, denominados «maletines». Estos equipos podrán transmitir información clínica en tiempo real al CRME para facilitar una valoración más precisa por sus facultativos.

Las navieras o los propietarios de buques que quieran



Un marino recibe atención médica a bordo.

incorporarse al denominado «Repositorio centralizado de telemedicina» deberán certificar previamente los dispositivos que vayan a utilizar para garantizar su compatibilidad y funcionamiento con la plataforma.

Según la información facilitada por el ISM, «el sistema es abierto y permite a los armadores elegir libremente el hardware», siempre que los equipos cumplan los estándares establecidos de interoperabilidad y seguridad clínica.

El nuevo sistema pretende reforzar la capacidad diagnóstica y el apoyo médico especializado que presta el CRME a las tripulaciones, especialmente cuando los buques se encuentran alejados de centros sanitarios en tierra.

TECNOLOGÍA / PROPULSIÓN

Everllence y Hudong-Zhonghua desarrollarán un metanero con propulsión híbrida dual-fuel eléctrica

El fabricante de equipos industriales Everllence (antes MAN Energy Solutions) y el astillero chino Hudong-Zhonghua Shipbuilding han firmado un acuerdo (*Engineering Design Agreement, EDA*) para desarrollar un metanero con 180.000 m³

de capacidad y equipado con un sistema híbrido de propulsión dual-fuel eléctrica, denominado DFE+ (*Dual-Fuel, Electric+*).

El acuerdo fue firmado el 5 de junio por el subdirector del Centro Técnico de Hudong-Zhonghua, Yang

Chunhua, y el responsable de Ventas y Proyectos de motores de cuatro tiempos de Everllence en China, Pan Ke. Ambas compañías ya habían colaborado anteriormente en la entrega de diez metaneros convencionales con sistemas de propulsión DFDE (*Dual-Fuel Diesel Electric*).

El objetivo del proyecto es desarrollar una solución híbrida eléctrica de mayor eficiencia para el transporte de GNL, para hacer frente al endurecimiento de los requisitos del indicador de intensidad de carbono (CII) establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI).

«Los armadores se enfrentan actualmente a desafíos e incertidumbres sin precedentes para alcanzar las emisiones netas cero en 2050», señaló Song Wei, ingeniero técnico jefe de Hudong-Zhonghua. «Con esta solución pretendemos

proporcionar más opciones para los armadores».

Por su parte, Dominik Thoma, responsable global de LNG Cargo de Everllence, afirmó que los desarrollos individuales solo consiguen mejoras marginales en la eficiencia. «Para lograr mejoras de mayor alcance es necesaria una colaboración más estrecha entre astilleros y fabricantes de motores», concluyó Thoma.



El director de ventas y proyectos de cuatro tiempos de Everllence para China, Pan Ke (izq.), y el subdirector del Centro Técnico de Hudong-Zhonghua, Yang Chunhua, en la ceremonia de firma / EVERLLENCE.



El comercio marítimo mundial se estanca en 2026, marcado por la crisis de Ormuz

Clarksons prevé para 2026 un crecimiento de apenas el 0,2% de la demanda de transporte marítimo en t y del 1,5% en t-milla, por el aumento de las distancias y las ineficiencias operativas

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE JULIO DE CLARKSONS

El bróker Clarksons ha publicado una nueva edición de su informe Shipping Review & Outlook, que analiza la evolución reciente del transporte marítimo y sus perspectivas.

El primer semestre de 2026 estuvo marcado por la crisis en Oriente Medio y, en particular, por la caída de los tránsitos a través del estrecho de Ormuz desde marzo. En los momentos de mayor tensión, el tráfico por este paso estratégico, por el que habitualmente transita alrededor del 20% del suministro mundial de petróleo, llegó a reducirse hasta un 95%.

La interrupción provocó el desplome de los tráfico de petróleo, gas, productos químicos y fertilizantes procedentes del golfo Pérsico. Sin embargo, el aumento de las exportaciones desde otras regiones (especialmente EE.UU.); el aumento de las distancias medias; los buques inmovilizados dentro del golfo o

a la espera de entrar; y las ineficiencias derivadas del reposicionamiento de la flota permitieron sostener la demanda global.

Estas alteraciones tuvieron un fuerte impacto sobre los mercados de fletes. El índice ClarkSea alcanzó un promedio de 38.717 \$/día durante el primer semestre, un 61% más que en el mismo periodo de 2025. Los petroleros registraron el mejor primer semestre de su historia y los fletes de los grandes gaseros de GLP alcanzaron también máximos históricos. Igualmente, los mercados de graneleros y portacontenedores se mantuvieron firmes.

La flota mundial continúa creciendo y Clarksons prevé un aumento del 4,6% en GT en 2026. La cartera de pedidos equivale ya a alrededor del 22% de la flota mundial en GT, aunque con importantes diferencias entre segmentos.

Situación económica mundial

La economía mundial continúa creciendo, aunque las tensiones en Oriente Medio constituyen un nuevo factor de incertidumbre y de presiones inflacionistas. Según las previsiones recogidas por Clarksons, el FMI estima un crecimiento del PIB mundial del 3,0% en 2026.

Las restricciones al suministro energético procedente de Oriente Medio han impulsado los precios de la energía. Durante el primer semestre de 2026, el barril de crudo Brent cotizó, de media, un 23% por encima del mismo periodo del año anterior y se situaba en torno a 85 \$/barril a finales de julio. Una normalización

progresiva de los tráfico por el estrecho de Ormuz limitaría el impacto económico, pero si la situación se prolonga, se corre el riesgo de que se produzcan dificultades más graves y que los resultados de la economía mundial sean menos favorables.

A esta incertidumbre se añaden la política arancelaria de EE.UU., la evolución de la economía china y las perturbaciones en otras rutas estratégicas. Los ataques hutíes han vuelto a poner el foco sobre el mar Rojo, mientras que un posible episodio de El Niño podría volver a reducir la capacidad de tránsito por el canal de Panamá.

DNV

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

	Principales graneles sólidos		Otros graneles sólidos		Crudo y productos del petróleo		Otros graneles líquidos		Contenedores		Carga general		Total tráfico marítimo	
	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²
2016	3.015	15.532	2.008	10.510	3.057	12.881	678	2.693	1.623	7.742	854	4.314	11.235	53.672
2017	3.165	16.283	2.083	11.157	3.122	13.487	728	2.902	1.711	8.141	888	4.530	11.697	56.500
2018	3.226	16.408	2.175	11.701	3.141	13.727	784	3.222	1.784	8.444	914	4.662	12.024	58.164
2019	3.242	16.455	2.199	11.798	3.073	13.596	840	3.486	1.824	8.629	927	4.724	12.105	58.688
2020	3.205	16.749	2.156	11.787	2.794	12.561	842	3.636	1.807	8.535	903	4.634	11.707	57.902
2021	3.268	17.102	2.278	12.543	2.804	12.318	878	3.921	1.914	9.020	940	4.839	12.082	59.743
2022	3.221	16.821	2.210	12.684	2.974	13.142	901	3.907	1.843	8.524	935	4.845	12.084	59.923
2023	3.402	18.067	2.242	13.180	3.039	13.909	917	4.058	1.853	8.682	952	4.958	12.405	62.854
2024	3.536	19.037	2.327	13.801	3.013	14.340	938	4.445	1.957	10.199	966	5.074	12.737	66.896
2025	3.523	18.946	2.427	14.511	3.075	14.703	971	4.475	2.050	10.688	980	5.148	13.026	68.471
2026*	3.616	19.762	2.474	14.953	2.905	14.038	950	4.568	2.116	10.965	992	5.219	13.053	69.505
2027**	3.630	20.051	2.527	15.293	3.068	14.613	1.053	5.255	2.186	10.451	1.005	5.266	13.469	70.929
25/26(%)*	2,6%	4,3%	1,9%	3,0%	-5,5%	-4,5%	-2,2%	2,1%	3,2%	2,6%	1,2%	1,4%	0,2%	1,5%
26/27(%)**	0,4%	1,5%	2,1%	2,3%	5,6%	4,1%	10,8%	15,0%	3,3%	-4,7%	1,3%	0,9%	3,2%	2,0%

(1) Cifras en millones de toneladas. (2) Cifras en miles de millones de toneladas-milla. (*) Datos provisionales/estimados a julio de 2026. (**) Previsiones.

Comercio mundial por vía marítima

Clarksons prevé que en 2026 se transporten por vía marítima 13.053 Mt de mercancías, prácticamente las mismas que el año anterior (+0,2%). El comportamiento ha sido, no obstante, muy diferente entre segmentos.

El comercio marítimo comenzó el año con una evolución positiva, pero tras el inicio de la crisis en Oriente Medio, la caída de los tráficos energéticos provocó un descenso del 1% durante el segundo trimestre.

La demanda se mostró más resistente en términos de t-milla. Clarksons prevé un crecimiento del 1,5% en el conjunto de 2026, hasta 69,7 billones. La distancia media recorrida aumentaría un 1,3%, hasta 5.326 millas, y acumularía trece años consecutivos de crecimiento (lo que supondría un aumento de aproximadamente el 10% desde 2019).

Los tráficos de graneles sólidos mantuvieron una evolución favorable. Clarksons estima un crecimiento del 2,4% en 2026, hasta 6.090 Mt. Durante la primera mitad del año, el mineral de hierro aumentó un 4,3%; el carbón, un 3,1%; y los cereales, un 13,2%. El mercado se benefició especialmente de las exportaciones atlánticas hacia Asia, entre ellas los embarques de bauxita desde Guinea y la puesta en marcha progresiva del proyecto de mineral de hierro de Simandou.

Por el contrario, el comercio marítimo de petróleo está siendo el segmento más afectado por la crisis de Oriente Medio. Clarksons prevé una reducción del 5,5% en el conjunto de 2026, hasta 2.905 Mt. Solo durante el segundo trimestre, la demanda de transporte marítimo de petróleo descendió alrededor de un 12%

interanual. El impacto sobre las t-milla fue menor gracias al crecimiento de los tráficos de larga distancia desde la cuenca atlántica hacia Asia.

También los tráficos de gas sufrieron importantes alteraciones. Antes del conflicto, el comercio de GNL crecía con fuerza impulsado por la entrada en servicio de nuevos proyectos de exportación. Entre marzo y junio, los volúmenes descendieron un 5% interanual, aunque el aumento de las exportaciones atlánticas, especialmente desde EE.UU. y Nigeria, compensó parcialmente la reducción de los flujos del golfo Pérsico. Para el conjunto del año, Clarksons todavía prevé un ligero crecimiento del comercio marítimo global de GNL.

El impacto fue mayor en el GLP, cuyos volúmenes llegaron a caer cerca de un 20% durante el segundo trimestre. Sin embargo, el comercio marítimo mundial de GLP medido en t-milla registró un ligero aumento, impulsado por el incremento de las exportaciones estadounidenses hacia Asia y por el mayor número de buques que optaron por navegar por el cabo de Buena Esperanza ante la congestión y los elevados costes de las subastas para transitar por el canal de Panamá.

El tráfico de contenedores mantuvo una evolución favorable. Clarksons prevé para el conjunto de 2026 un crecimiento del 3,7% en TEU, hasta unos 232 millones,

apoyado especialmente en las rutas Asia-Europa, los tráficos intra-asiáticos y los intercambios Norte-Sur.

También creció notablemente la demanda de transporte marítimo de vehículos, cerca de un 8% interanual durante el primer semestre, impulsada por un nuevo avance de las exportaciones chinas, que crecieron alrededor de un 55%.

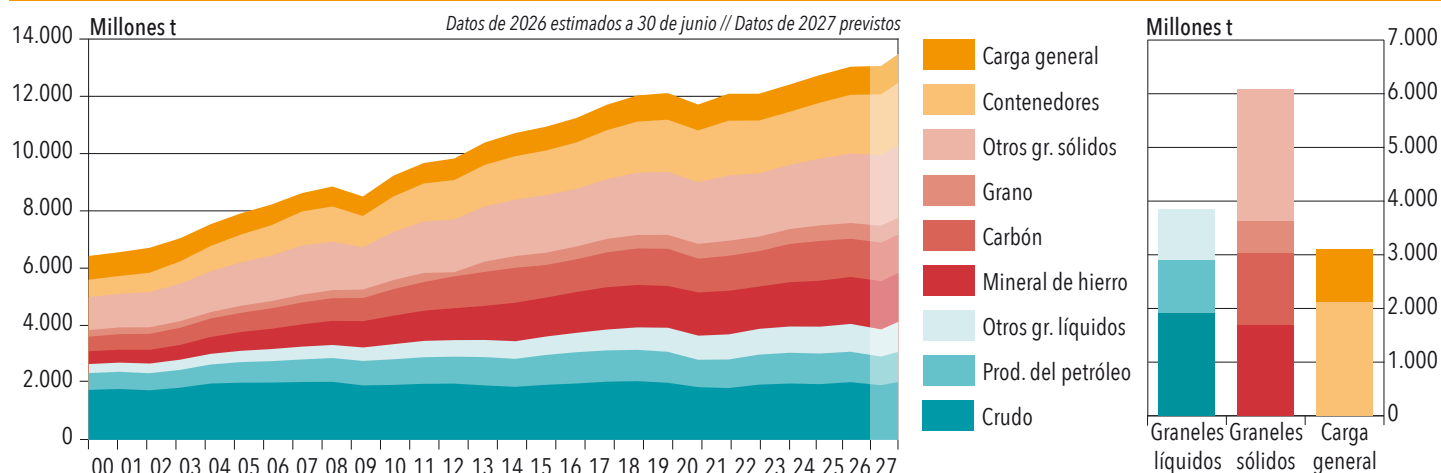
Mercado de fletes

Las perturbaciones geopolíticas tuvieron un efecto claramente favorable sobre los mercados de fletes. El índice ClarkSea registró un promedio de 38.717 \$/día en el primer semestre, un 61% por encima del mismo periodo de 2025 y un 31% más que en la segunda mitad del año pasado.

El mercado de petroleros fue el principal beneficiado. Los ingresos medios del sector se situaron en 82.371 \$/día, un 177% más que un año antes y aproximadamente tres veces la media de los últimos diez años. Se trata del mejor primer semestre registrado por Clarksons.

En el segmento de los buques de mayor porte, los VLCC alcanzaron un promedio de 148.315 \$/día (+263% interanual); los suezmax, 149.317 \$/día (+237%); y los aframax, 111.361 \$/día (+194%). El mercado ya había comenzado el año con niveles de fletes sólidos, por el limitado crecimiento de la flota, las sanciones y los procesos de consolidación. La crisis de

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



Oriente Medio intensificó posteriormente esta tendencia, pese a la reducción de la demanda en t. Los buques petroleros de menor porte también se beneficiaron de las alteraciones de los tráficos y de las mayores distancias.

Los buques graneleros mostraron asimismo una notable recuperación. Los ingresos medios alcanzaron 17.287 \$/día, un 59% más que en el primer semestre de 2025 y un 24% por encima de la media de los últimos diez años. Los *capsize* lideraron el mercado, con 28.199 \$/día (+70%), apoyados en los tráficos de mineral de hierro y bauxita desde el Atlántico hacia Asia, aunque segmentos más pequeños también experimentaron ganancias significativas.

Por su parte, el mercado de buques portacontenedores se mantuvo

especialmente firme. Los fletes *spot* aumentaron con fuerza durante el segundo trimestre, apoyados en el adelanto de la temporada alta, las alteraciones de las cadenas logísticas y la incertidumbre comercial y geopolítica. En junio alcanzaron sus niveles más elevados fuera del periodo de la pandemia y del repunte registrado a mediados de 2024. Las cotizaciones de los fletamentos por tiempo se mantuvieron todavía más firmes debido a la escasa disponibilidad de tonelaje.

Los grandes gaseros para el transporte de GLP registraron uno de los comportamientos más destacados del semestre. A pesar del descenso de las exportaciones de Oriente Medio, el incremento de las exportaciones estadounidenses, las mayores distancias, las mencionadas dificultades en Panamá y la inmovilización

temporal de parte de la flota dentro y fuera del golfo Pérsico impulsaron los fletes de los VLGC hasta un récord de 186.430 \$/día a finales de mayo. El promedio del semestre alcanzó 99.904 \$/día, un 157% más que un año antes.

Los buques metaneros también experimentaron una fuerte recuperación desde los reducidos niveles anteriores al conflicto. Los fletes *spot* de los buques más modernos de 174.000 m³ con motor de dos tiempos llegaron a superar 200.000 \$/día a comienzos de marzo y se situaron en promedio alrededor de 77.000 \$/día en el primer semestre (más del triple de los niveles muy bajos registrados en el primer semestre de 2025).

El transporte marítimo de vehículos recuperó igualmente impulso. El fuerte aumento de las exportaciones chinas y las ineficiencias derivadas de la crisis en Oriente Medio permitieron absorber el rápido crecimiento de la flota. Los fletes a un año para un PCTC de 6.500 CEU alcanzaron 70.000 \$/día en junio, un 65% más que al cierre de 2025 y la cifra más alta desde la pandemia. En los segmentos de buques *ro-ro* y *ro-pax* los niveles de fletes se mantuvieron prácticamente sin cambios durante el primer semestre.

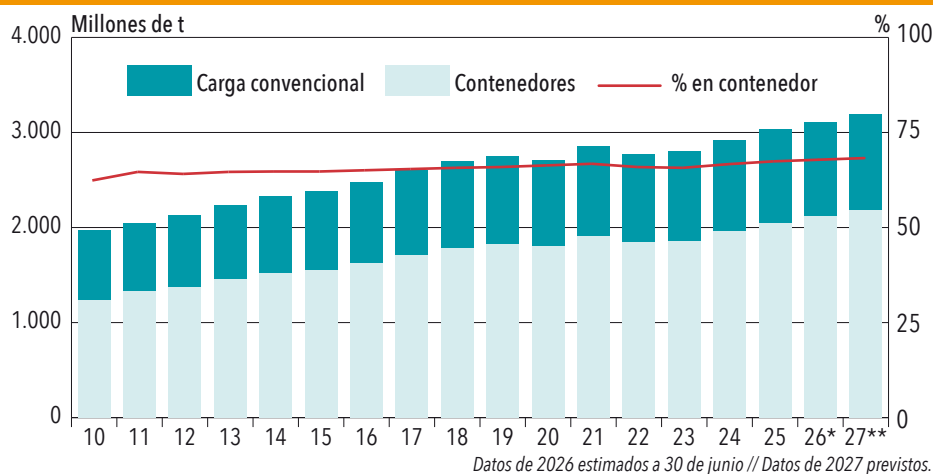
Construcción naval

La flota mercante mundial sumaba, a comienzos de julio, 116.659 buques, 2.576 Mtpm y 1.777 MGT. Clarksons prevé un crecimiento del 4,6% en GT durante 2026 y del 5,5% en 2027.

Al mismo tiempo, la flota sigue envejeciendo debido a los reducidos niveles de reciclaje de los últimos años. La edad media ponderada por GT se sitúa en 13 años y alrededor del 20% del tonelaje mundial tiene ya más de 20 años, frente al 12% de hace cinco años.

La firma de nuevos contratos se aceleró con fuerza en 2026. Durante el primer semestre se encargaron 1.481

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



DNV

unidades que sumaban 42,9 MCGT, con una inversión estimada de 132.600 millones de dólares, un 33% más que un año antes.

La actividad estuvo especialmente concentrada en el segmento de buques petroleros. En solo seis meses se contrataron 429 unidades y 70,7 Mtpm. Entre ellas se incluyen más de 150 VLCC, el mayor número contratado en un año desde 1973. La contratación de buques portacontenedores continúa también cerca de máximos históricos, con 376 buques y 2,1 MTEU durante el primer semestre, mientras que la de gaseros experimentó una clara recuperación y los pedidos de graneleros fueron más moderados.

Como consecuencia, la cartera de pedidos mundial alcanzó su nivel más alto desde 2009 en términos de tonelaje. A comienzos de julio sumaba 7.612 buques y 207,2 MCGT y equivalía aproximadamente al 21% de la flota existente en tpm. Esta proporción se eleva hasta alrededor del 39% en portacontenedores.

China continúa reforzando su posición dominante en la construcción naval mundial. Sus astilleros concentraron aproximadamente el 70% de las CGT contratadas durante el primer semestre, frente al 20% de Corea del Sur. Los precios de las nuevas construcciones siguen además muy elevados: a finales de junio, el índice de Clarksons se encontraba apenas un 3% por debajo del máximo de 2008.

La producción de los astilleros también está creciendo. Clarksons prevé unas entregas de 50 MCGT en el conjunto de 2026 (+13%) y de 61 MCGT en 2027 (+22%), cifra que superaría el anterior máximo de comienzos de la década de 2010.

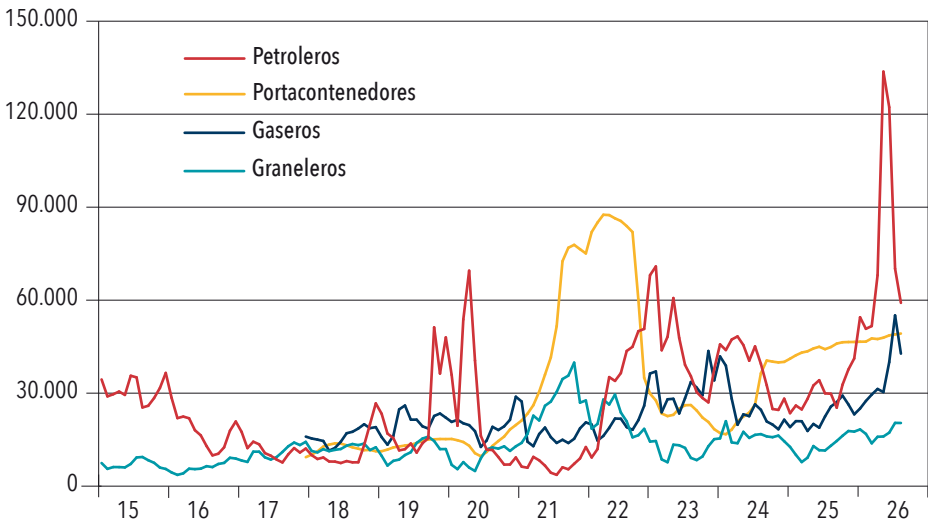
En contraste, el reciclaje continúa en niveles históricamente reducidos. Durante el primer semestre solo se vendieron para desguace 142 buques, con 5,0 Mtpm, un 55% menos que la media de los últimos diez años. Actualmente alrededor del 8% de las GT tiene más de 25 años, porcentaje que podría alcanzar el 17% de la flota en 2030.

Scrubbers y combustibles alternativos

La transición energética continúa influyendo en las decisiones de inversión, aunque la contratación de buques preparados para utilizar combustibles alternativos perdió fuerza durante 2026.

En el primer semestre se contrataron 276 buques con capacidad para consumir combustibles alternativos, que sumaban 22,6 MGT y representaron el 25% de las GT contratadas. Esta proporción había sido del 35% en 2025 y llegó al 55% en 2022. Clarksons atribuye buena parte de esta reducción al tipo de buques

ÍNDICE DE FLETES DE CLARKSONS POR TIPOS DE BUQUE (\$/DÍA)



contratados, con un mayor peso de petroleros de crudo y portacontenedores de menor tamaño.

El GNL continúa siendo, con diferencia, la opción predominante y concentró el 81% de las GT contratadas con capacidad para utilizar combustibles alternativos durante el primer semestre. En cambio, los encargos de buques preparados para utilizar metanol y amoniaco se redujeron notablemente. Clarksons señala como principales condicionantes el coste y la disponibilidad futura de los nuevos combustibles y el todavía escaso desarrollo de las infraestructuras de suministro.

Las entregas continúan, sin embargo, aumentando la presencia de estas tecnologías en la flota. Durante el primer

semestre se entregaron 16,3 MGT de buques con capacidad para combustibles alternativos, el 38% de la producción total de los astilleros. A comienzos de julio, estos buques suponían ya el 10,2% de las GT de la flota mundial y el 42,1% de la cartera de pedidos.

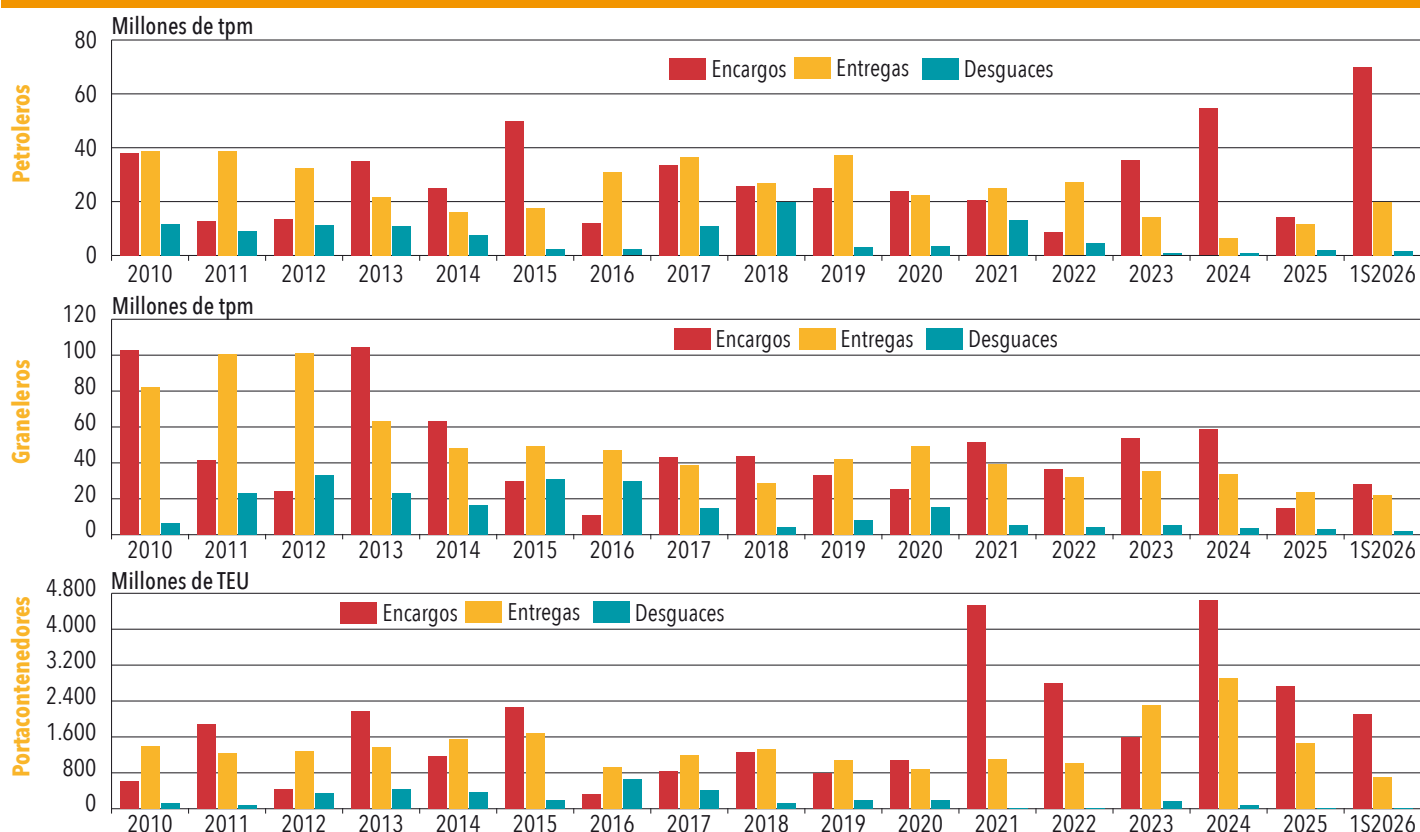
La implantación varía enormemente entre segmentos. Los buques con capacidad para combustibles alternativos representan el 65% de las GT en cartera de buques portacontenedores, el 99% de los car carriers, el 74% de los ferries y el 70% de los cruceros. En cambio, su peso es solo del 9% tanto en petroleros como en graneleros.

Los depuradores de gases de exhaustación (scrubbers) siguen aumentando

IMPLANTACIÓN DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

	Flota existente (% de GT)			Cartera (% de GT)		
	Combustibles alternativos	De los cuales:		Combustibles alternativos	De los cuales:	
		GNL	Otros		GNL	Otros
Petroleros	3%	2%	1%	9%	6%	3%
Graneleros	2%	1%	0%	9%	3%	6%
Portacontenedores	12%	8%	4%	65%	52%	13%
Car carriers	24%	21%	3%	99%	79%	20%
Cruceros	21%	16%	5%	70%	60%	11%
Ferries	12%	7%	5%	74%	27%	48%
GNL	81%	81%	0%	100%	100%	0%
GLP	31%	0%	31%	89%	1%	88%
Total	10%	8%	2%	42%	31%	11%

NUEVOS CONTRATOS, ENTREGAS Y DESGUACES DE PETROLEROS, GRANELEROS Y PORTACONTENEDORES



su penetración en el mercado. A mediados de 2026 estaban instalados en 562,9 MGT, el 31,7% de la flota mundial, frente al 30,8% al cierre de 2025 y el 29,2% un año antes. Durante los seis primeros meses se instalaron mediante *retrofit* en alrededor de 120 buques y se contrataron 368 nuevas unidades equipadas con esta tecnología.

Junto con los combustibles alternativos y los *scrubbers*, continúa avanzando la incorporación de tecnologías de eficiencia energética. Más de 15.250 buques, equivalentes al 48% de las GT de la flota mundial, disponen ya de alguna tecnología de ahorro de energía.

Perspectivas

Las perspectivas para la segunda mitad de 2026 continúan estrechamente vinculadas a la evolución de la situación en Oriente Medio. Una reapertura gradual del estrecho de Ormuz permitiría recuperar los volúmenes de comercio energético, pero mantendría durante algún tiempo las ineficiencias derivadas del reposicionamiento de los buques. Este

escenario podría seguir proporcionando soporte a los niveles de fletes.

De cara a 2027, y suponiendo una normalización sustancial de los tráficos, Clarkson's prevé un crecimiento del comercio marítimo mundial del 3,2%. En términos de t-milla aumentaría algo menos, un 2,1%, debido a una reducción de las distancias medias.

En el segmento de buques petroleros, la recuperación de la producción y las exportaciones de Oriente Medio impulsarían la demanda, aunque coincidiría con una aceleración de las entregas y un crecimiento próximo al 6% de la flota. La reposición de inventarios y los tráficos de larga distancia desde la cuenca atlántica podrían seguir proporcionando apoyo al mercado.

Para los graneleros, se prevé un crecimiento de la demanda del 1,8% en t-milla en 2027, frente a un aumento de la flota del 4,2%, lo que podría moderar los niveles de fletes. La evolución de la economía china, el desarrollo de Simandou y los tráficos de carbón serán algunos de los principales factores a vigilar.

En cambio, las perspectivas son más exigentes para los portacontenedores. Para 2027 se espera un crecimiento de la demanda del 3,4% en TEU, mientras que la flota aumentaría alrededor de un 8,6%. Además, una normalización de los tráficos por el mar Rojo reduciría considerablemente las distancias navegadas, amplificando el desequilibrio entre oferta y demanda.

El mercado de GNL presenta unas perspectivas más favorables. Si los flujos procedentes del golfo se normalizan, Clarkson's contempla un fuerte crecimiento de los volúmenes en 2027 (+13,7%) y, sobre todo, de la demanda en t-milla (+22,9%), apoyada por el incremento de las exportaciones estadounidenses hacia Asia. En el mercado de GLP, las elevadas entregas previstas podrían provocar cierta normalización de los fletes, aunque se espera una fuerte recuperación de los volúmenes transportados.

En el transporte marítimo de vehículos, el crecimiento de la flota podría superar al de los tráficos en 2027 y dar lugar a una moderación gradual del mercado.

ANAVE, como editora del boletín informativo, 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.

DNV

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](#).

Del 11 al 12 de noviembre de 2026

CONGRESO NET-ZERO MAR 2026

La Alianza Net-Zero MAR organiza una nueva edición de su congreso anual para impulsar la transformación sostenible del sector portuario y del transporte marítimo que, en esta ocasión, tendrá lugar en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Este congreso reunirá durante tres días a expertos, empresas y administraciones en ponencias y mesas redondas sobre los asuntos relacionados con la descarbonización del sector. Los miembros de la Alianza tiene derecho a dos representantes de forma gratuita y 250€ a partir de tercero. No socios 750€ por delegado. 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 del código ISM para navieras. 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 publica 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 y las evaluaciones. Transcurrido ese tiempo, el acceso al curso se cerrará. Más información: <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