



Marflet instala cuatro velas de succión de bound4blue en el quimiquero *Santiago I*

EDITORIAL

Un reciclaje más seguro y sostenible a escala mundial / **3**

INSTITUCIONES

La OMI dedica el Día Marítimo Mundial 2026 a la aplicación efectiva de sus normas / **10**

GUERRA DE IRÁN

Dos marineros muertos en el *Hercules Star* tras la oleada de ataques en septiembre / **16**

TRIBUNA

Análisis comparativo del Convenio de Hong Kong y el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques / **22**



Boletín informativo ANAVE
n.º 695 octubre 2026.

Foto portada: El quimiquero de
Marflet, *Santiago I*, con las nuevas
velas de succión de bound4blue
instaladas / MARFLET MARINE.

03

EDITORIAL

Un reciclaje más
seguro y sostenible
a escala mundial.

04

NAVIERAS

Marflet instala cuatro
velas de succión de
bound4blue en el
quimiquero *Santiago I*.

06

PUERTOS

El tráfico portuario
crece un 1,1% hasta
agosto, impulsado por
los graneles líquidos.

08

FLOTA

La flota mundial de
portacontenedores
supera 34 millones de
TEU de capacidad.

10

LEGISLACIÓN

Alemania flexibiliza
los requisitos de
nacionalidad
de los capitanes y
oficiales en los buques
de su bandera.

14

GEOPOLÍTICA

España y otros países
alertan del deterioro
de las reglas que
sostienen el comercio
mundial.

19

COMBUSTIBLES

Moeve inicia en Huelva
la construcción
de una planta de
hidrógeno renovable
de 300 MW.

22

TRIBUNA PROFESIONAL

Análisis comparativo
del Convenio de Hong
Kong y el Reglamento
1257/2013 sobre
reciclaje de buques.

26

ANAVE

27

AGENDA

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

Cómo hacer frente
a las deficiencias
recurrentes
detectadas por el
Estado Rector del
Puerto (PSC).

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

Se autoriza la reproducción total o parcial de es-
tos 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 reciclaje más seguro y sostenible a escala mundial

La entrada en vigor del Convenio internacional de Hong Kong ha supuesto un paso muy importante para mejorar las condiciones de seguridad, protección de los trabajadores y medioambiente en el reciclaje de buques a escala mundial.

En la Unión Europea, este marco internacional convive con el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques, que obliga a los buques de pabellón europeo a utilizar instalaciones incluidas en la Lista Europea.

Como se analiza con detalle en la [Tribuna Profesional](#) de este número, ambos instrumentos persiguen objetivos similares, aunque existen diferencias relevantes entre ellos.

Tras casi ocho años de aplicación del Reglamento europeo, la experiencia ha demostrado que la existencia de la Lista no ha desplazado el centro de gravedad del reciclaje mundial hacia Europa. La gran mayoría de los buques continúa reciclándose en el sur de Asia, principalmente en Bangladesh, India y Pakistán. El objetivo debe ser, por tanto, conseguir que esta actividad se desarrolle, allí donde tenga lugar, bajo elevados estándares de seguridad, protección de los trabajadores y medioambiente.

En este contexto, la Comisión Europea ha propuesto incluir por primera vez en la Lista Europea dos instalaciones situadas en India. Ambas han llevado a cabo importantes inversiones para adaptar sus infraestructuras, sistemas de seguridad y gestión ambiental a los requisitos europeos. La propuesta de la Comisión se produce después de que las correspondientes evaluaciones e inspecciones hayan acreditado que cumplen los requisitos establecidos por el Reglamento.

Desde ANAVE apoyamos esta propuesta.

La inclusión de instalaciones de terceros países que acrediten objetivamente el cumplimiento del Reglamento no supone rebajar sus exigencias. Al contrario, contribuye a mejorar las condiciones de reciclaje en los principales centros mundiales y reconoce el esfuerzo inversor necesario para alcanzarlas.

Además, genera un incentivo para que otras instalaciones sigan el mismo camino. Si cumplir unos requisitos más exigentes permite acceder al mercado europeo, habrá razones para invertir en mejorar las condiciones ambientales y laborales. Si, por el contrario, una instalación acredita su cumplimiento y aun así no accede a la Lista, ese incentivo se debilita.

Las principales asociaciones marítimas internacionales han trasladado este mismo mensaje a los Estados miembros de la UE. BIMCO, CLIA, ECSA, ICS, INTERCARGO, INTERFERRY, INTERTANKO y WSC han pedido que la decisión sobre las dos instalaciones indias se base en criterios objetivos y en el cumplimiento de los requisitos establecidos por el propio Reglamento. También, han subrayado la necesidad de disponer de suficiente capacidad de reciclaje ante el previsible aumento del número de buques que alcanzarán el final de su vida operativa en los próximos años.

Contar con una Lista Europea suficientemente amplia y con instalaciones competitivas que cumplan sus requisitos reforzaría, además, la eficacia del propio Reglamento y reduciría los incentivos para buscar alternativas fuera de su ámbito de aplicación, incluidos los cambios de pabellón previos al reciclaje.

La incorporación de las dos instalaciones indias sería, por tanto, un paso en la buena dirección: mantener unos estándares exigentes y conseguir que cada vez más instalaciones, especialmente allí donde realmente se reciclan los buques, los cumplan.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

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

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es



NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Marflet instala cuatro velas de succión de bound4blue en el quimiquero *Santiago I*

Según las estimaciones, reducirán entre un 10% y un 15% el consumo anual de energía del buque

Marflet Marine ha completado la instalación de cuatro velas de succión eSAIL, desarrolladas por la empresa española bound4blue, a bordo del *Santiago I*, un quimiquero de 49.999 tpm. Con este proyecto, Marflet se convierte en el primer armador español que opera velas de succión en un buque mercante.

Las cuatro unidades tienen 22 metros de altura cada una. La instalación final se llevó a cabo en el astillero EDR Antwerp Shipyard, en Amberes (Bélgica), después de los trabajos de preparación en el astillero IMC Shipyard de Zhoushan, en China. El responsable del proyecto de adaptación ha sido la oficina técnica valenciana Cotenaval. La integración de estos sistemas eSAIL ha requerido nuevas cimentaciones estructurales, sistemas eléctricos específicos, la

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

Según las estimaciones de bound4blue, las velas permitirán reducir entre un 10% y un 15% el consumo anual de energía del buque, dependiendo de las rutas comerciales y de las condiciones meteorológicas. Esta reducción debería traducirse en un menor consumo de combustible y en una disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero. También reduciría la exposición de la naviera al coste de los derechos de emisión del EU ETS y facilitaría el cumplimiento del Reglamento FUEU Marítimo.

El sistema eSAIL utiliza un perfil aerodinámico de gran espesor y un mecanismo de succión que hace circular el aire sobre su superficie. De este modo genera una fuerza

b4b ha instalado sus sistemas eSail en siete buques y cuenta con otros doce encargos en cartera, superando en total las 50 unidades

de sustentación y un empuje adicionales. Según su fabricante, puede alcanzar una sustentación hasta siete veces mayor que la de una vela rígida convencional de dimensiones similares. El sistema es automático y reduce la carga del motor principal sin requerir prácticamente trabajo adicional de la tripulación.

Marflet y bound4blue firmaron el contrato para esta instalación en mayo de 2024. Juan Cremades, director de flota de

Marflet Marine, explicó que la compañía apostó por la propulsión eólica asistida porque consideraba que ofrecía «una forma práctica de mejorar tanto el comportamiento medioambiental como la competitividad comercial». Cremades adelantó además que, tras este primer proyecto, Marflet tiene previsto «encargar más sistemas eSAIL para otros buques de nuestra flota».

El diseño del sistema eSAIL cuenta con la homologación de DNV y la integración en el barco se ha llevado a cabo bajo la supervisión del Bureau Veritas. Los sistemas pueden instalarse tanto en buques existentes como en nuevas construcciones. Bound4blue señala que la tecnología es aplicable, además de a petroliers y quimiqueros, a graneleros, ro-ro, ferries, cruceros, gaseros y buques de carga general.



El quimiquero de Marflet, *Santiago I*, con las velas de succión de bound4blue instaladas / MARFLET MARINE.

Boluda digitalizará el acceso terrestre a su terminal de contenedores de Tenerife

El objetivo es ordenar los accesos y reducir los cuellos de botella durante los periodos de mayor actividad

Boluda Shipping implantará en su terminal de contenedores de Tenerife (BMT Tenerife) una nueva plataforma digital para gestionar el acceso terrestre de transportistas y operadores logísticos y reducir los tiempos de espera y la congestión en las entradas de la terminal. El sistema permitirá anticipar buena parte de los trámites y controles antes de que los camiones lleguen a las instalaciones.

La compañía utilizará una solución denominada *Pulse Mobile*, desarrollada por la empresa TMEIC, especialista en el desarrollo de sistemas industriales avanzados de automatización. A través de una aplicación móvil, el sistema comenzará a operar desde el momento en el que una empresa de transporte reciba una orden para recoger o entregar una carga. A partir de entonces, gestionará la validación



El sistema permitirá anticipar los trámites y controles antes de llegar a las instalaciones portuarias / BOLUDA LINES.

de la información operativa, las posibles incidencias, el acceso a la terminal, las operaciones en tierra y la salida de las instalaciones.

El sistema ofrecerá conectividad en tiempo real, mantendrá un historial de las transacciones y permitirá eliminar

documentación en papel. También podrá integrarse con los sistemas operativos de terminal (TOS), los sistemas de comunidad portuaria (PCS) y otras plataformas ya utilizadas por Boluda.

Según Boluda Shipping, este procedimiento permitirá

resolver hasta el 80% de las incidencias antes de que los camiones lleguen a la puerta de acceso, trasladando a fases previas determinados procesos operativos y de control. El objetivo es ordenar los flujos de entrada y reducir los cuellos de botella, especialmente durante los periodos de mayor actividad.

La plataforma resulta especialmente relevante en BMT Tenerife por las escalas de grandes portacontenedores, incluidos los *Ultra Large Container Vessels* (ULCV), que concentran un elevado número de movimientos y aumentan la presión sobre los accesos, el patio de contenedores y el transporte terrestre.

Para Gonzalo Calero Gómez, CEO de BMT, «esta inversión es una pieza clave en nuestra evolución hacia terminales cada vez más eficientes, conectadas y orientadas al usuario».

MERCADO / NUEVOS COMBUSTIBLES

Repsol suministra por primera vez combustible marino en el puerto peruano de Chancay

La petrolera española Repsol ha llevado a cabo su primera operación de suministro de combustible marino en el puerto peruano de Chancay, con la entrega de 740 toneladas de fuelóleo de bajo contenido de azufre (VLSFO) al buque portacontenedores *OOCL Chennai*.

El suministro se realizó desde el petrolero *Thomas B*, con una capacidad para 20.000 toneladas. Con esta operación,

Repsol amplía a Chancay sus actividades de suministro de combustibles marinos en Perú. La compañía ya presta este servicio desde el puerto del Callao, donde opera dos buques de suministro: el mencionado *Thomas B* y el *Adrian*, de 16.000 tpm. Ambos permiten ofrecer servicios de abastecimiento durante las 24 horas del día y los siete días de la semana.

La gama de combustibles marinos comercializada por

Repsol en el mercado peruano incluye fuelóleo convencional, con un contenido de azufre del 3,5% (HSFO), VLSFO con un máximo del 0,5%, como el suministrado en la operación de Chancay, y gasóleo marino con un contenido máximo de azufre del 0,1% (LSMGO).

La disponibilidad de suministro de combustible a buques amplía la oferta de servicios marítimos del puerto de Chancay, cuya actividad ha

aumentado desde su entrada en funcionamiento para los tráficos entre Perú y los mercados del Pacífico.

Repsol prevé que el crecimiento del tráfico en Chancay aumente también la demanda de combustibles marinos y contribuya al desarrollo del mercado de suministro en Perú. La compañía señala asimismo el potencial del puerto para reforzar la capacidad logística y el comercio exterior del país.



El *Thomas B* suministra combustible al *OOCL Chennai* en el puerto de Chancay (Perú) / REPSOL.

PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

El tráfico portuario crece un 1,1% hasta agosto, impulsado por los graneles líquidos

Los pasajeros de línea regular mantienen la tendencia a la baja y acumulan un descenso del 2,6%

Según las estadísticas de Puertos del Estado, el tráfico de mercancías por los puertos de interés general alcanzó 362,3 millones de toneladas (Mt) entre enero y agosto de 2026, un 1,1% más que en el mismo periodo de 2025.

Por tipo de presentación, los graneles líquidos registraron el mayor crecimiento, con 123,2 Mt (+4,0%), impulsados,

entre otras partidas, por el petróleo crudo (40,5 Mt; +1,6%), el fueloil (8,3 Mt; +11,2%), la gasolina (15,7 Mt; +9,2%) y los productos químicos (18,0 Mt; +11,5%). El movimiento de graneles sólidos permanece prácticamente estable, con 52,8 Mt (+0,5%), apoyado principalmente en los cereales y sus harinas (11,0 Mt; +20,8%) y minerales no metálicos (11,3

Mt; +7,1%). Por su parte, la mercancía general descendió un 0,6%, hasta 186,4 Mt: la convencional aumentó un 1,2%, mientras que la containerizada disminuyó un 1,5%.

El tráfico de pasajeros mantuvo la tendencia negativa observada en junio y julio, y acumula hasta agosto un descenso del 0,8%, moderado por el repunte de los pasajeros

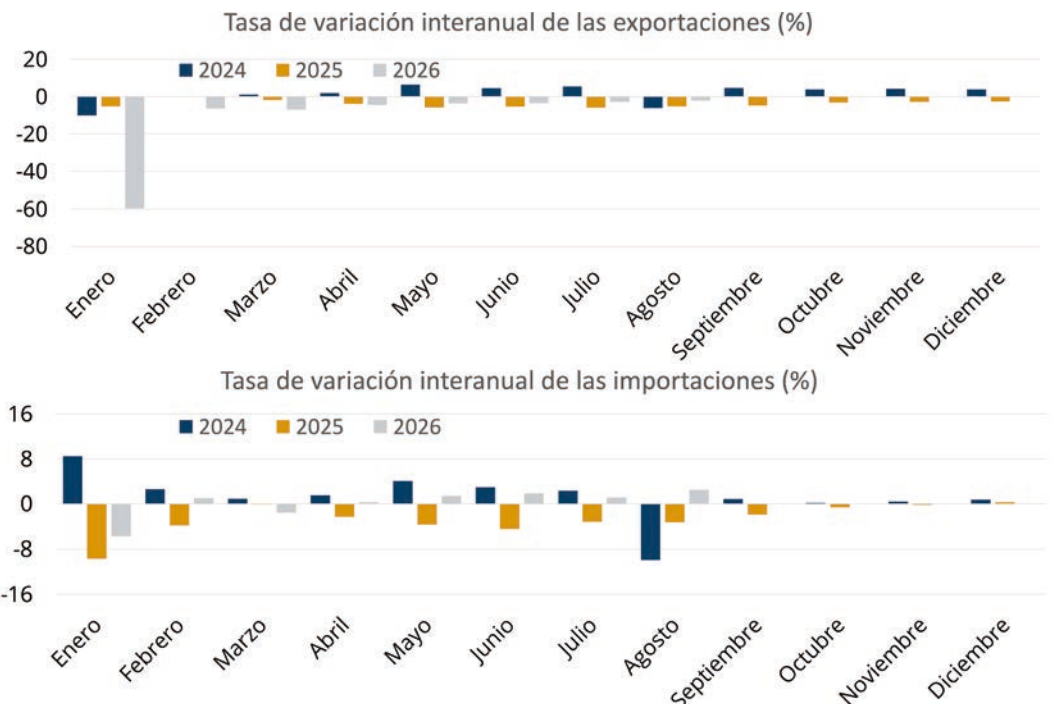
de crucero. Los pasajeros de línea regular sumaron 19,9 millones, un 2,6% menos que en el mismo periodo de 2025, mientras que los pasajeros de crucero aumentaron hasta 9,2 millones (+3,4%).

El tráfico ro-ro se mantuvo también estable, con 50,6 Mt movidas (+0,2%).

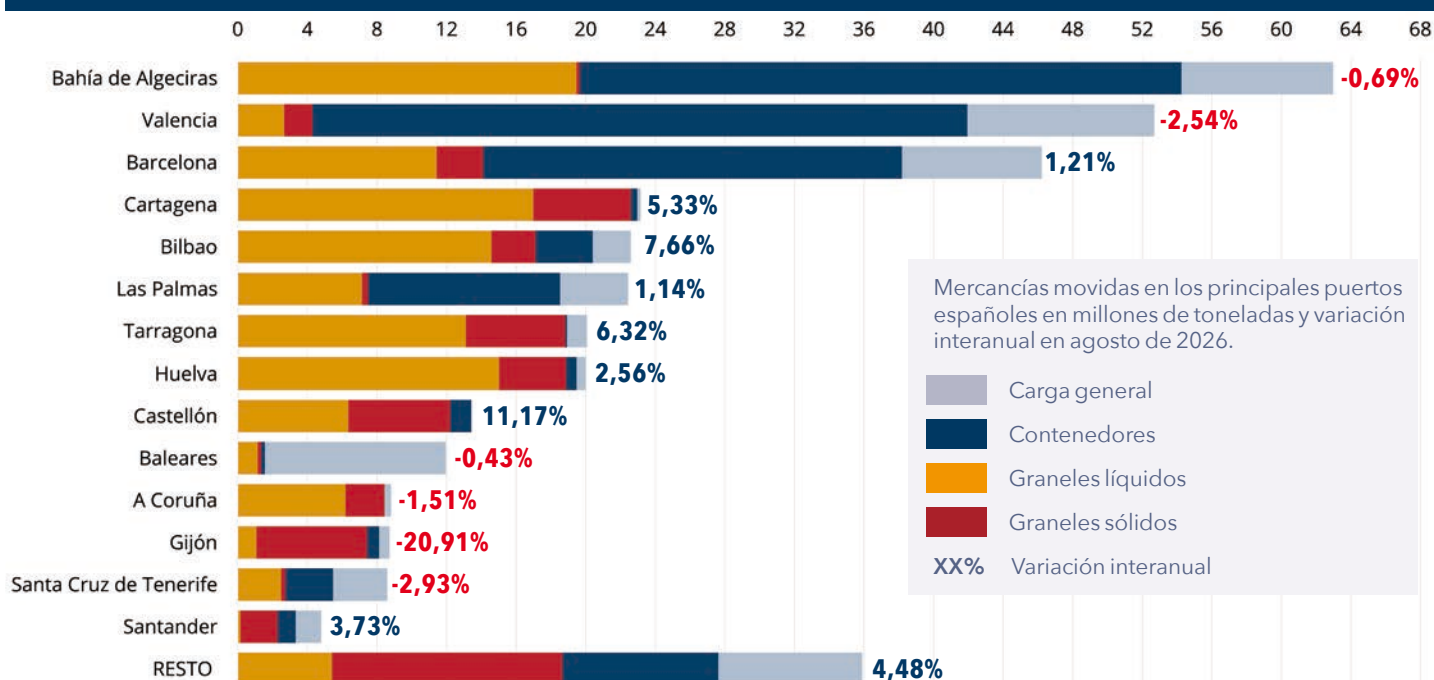
El comercio exterior creció un 1,0%, hasta 186,6 Mt. Las importaciones aumentaron un 2,5%, hasta 130,7 Mt, impulsadas por la carga general (+6,5%) y los graneles líquidos (+2,0%). Las exportaciones descendieron un 2,2%, hasta 55,9 Mt, debido principalmente a la caída de la carga general (-5,1%) y de los graneles sólidos (-1,4%), mientras que los graneles líquidos subieron un 3,6%.

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2024	2025	2026	2025-2026	2024-2026
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	121.971.957	118.486.641	123.171.330	4,0%	1,0%
		Sólidos	56.342.329	52.534.080	52.793.632	0,5%	-6,3%
	Mercancía general	Convencional	57.482.731	59.048.486	59.758.126	1,2%	4,0%
		En contenedores	130.897.430	128.489.934	126.619.917	-1,5%	-3,3%
		Total	188.380.161	187.538.420	186.378.043	-0,6%	-1,1%
	Total		366.694.447	358.559.141	362.343.005	1,1%	-1,2%
Otras mercancías	Total		10.569.689	10.192.228	10.658.476	4,6%	0,8%
TRÁFICO PORTUARIO			377.264.136	368.751.369	373.001.481	1,2%	-1,1%

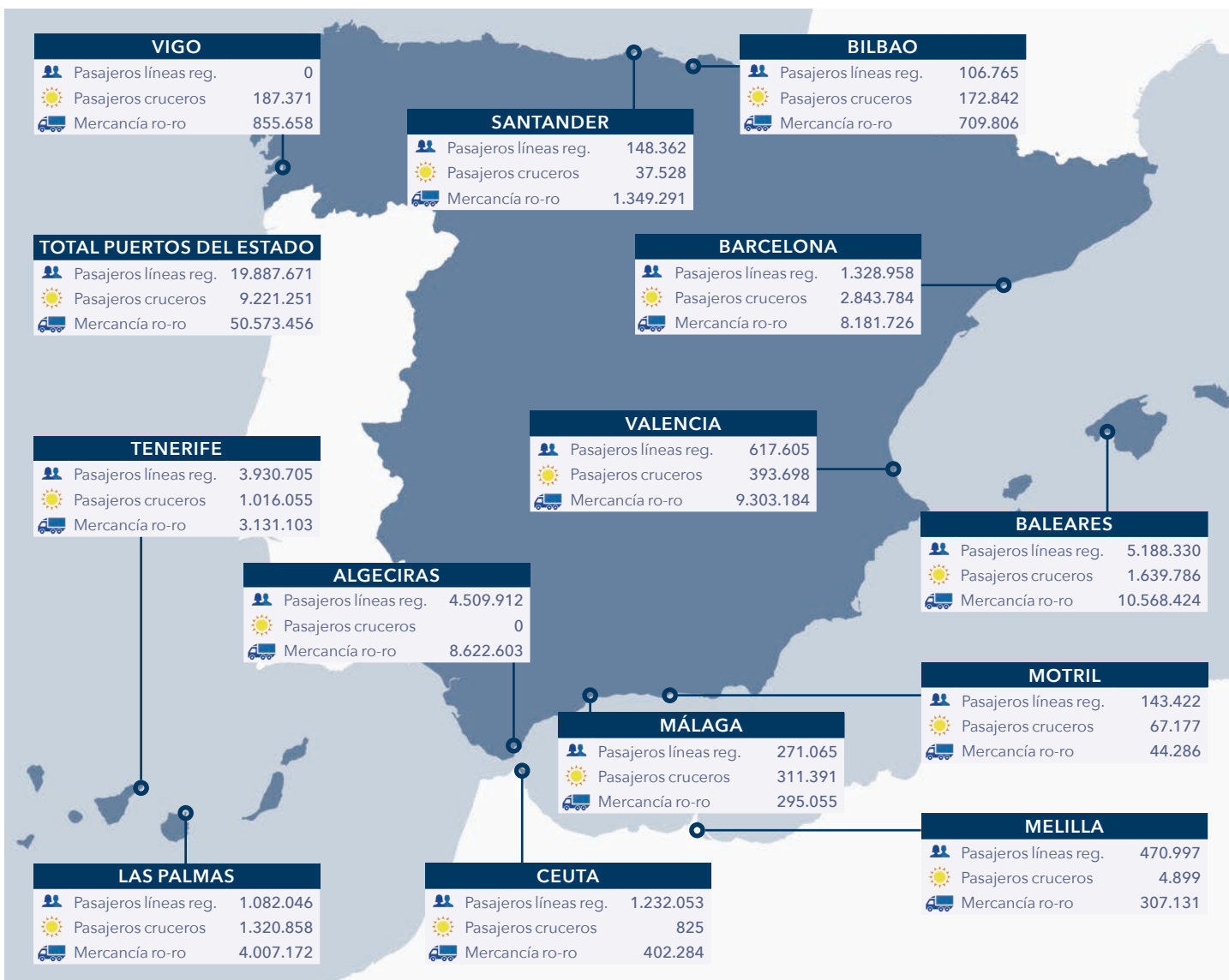
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN AGOSTO Y VARIACIÓN INTERANUAL



MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN AGOSTO



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



MERCADO / PORTACONTENEDORES

La flota mundial de portacontenedores supera 34 millones de TEU de capacidad

La cartera de pedidos con entrega prevista hasta finales de 2030 supera los 14 millones de TEU

La capacidad de la flota mundial de portacontenedores ha superado 34 millones de TEU, según datos publicados por el analista Alphaliner en su informe del 9 de septiembre. Esta cifra supone un aumento de 10

millones de TEU, o del 42%, en apenas cinco años y medio. Según BIMCO, el anterior incremento de 10 millones de TEU, que llevó la capacidad de la flota desde 14 hasta 24 millones de TEU, requirió algo más de diez años y medio,

aproximadamente el doble de tiempo.

BIMCO atribuye este rápido aumento a la combinación de unas entregas récord de buques y una actividad de reciclaje muy reducida. Durante los últimos cinco años

y medio se han desguazado buques que sumaban menos de 300.000 TEU. Según Niels Rasmussen, analista jefe de transporte marítimo de BIMCO, «la última vez que el reciclaje fue tan reducido

(PASA A PÁGINA 9)



El Bangkok Maersk fue uno de los primeros buques de Maersk en regresar a la ruta de Suez y el mar Rojo / AUTORIDAD CANAL DE SUEZ.

RUTAS / PORTACONTENEDORES

Maersk y Hapag-Lloyd aceleran la vuelta de sus servicios al mar Rojo pese al aumento de la tensión en Yemen

Los de los principales operadores de líneas regulares de portacontenedores, Maersk y Hapag-Lloyd, anunciaron a principios del mes de septiembre la incorporación de nuevos servicios a la ruta del canal de Suez y el mar Rojo. La decisión coincide con un nuevo aumento del riesgo en la zona. Los hutíes han reforzado sus posiciones a lo largo de la costa occidental de Yemen y en torno al estrecho de Bab el Mandeb, una de las principales vías de acceso al mar Rojo.

Las dos navieras han trasladado a la ruta de Suez cuatro servicios de la alianza Gemini, que hasta ahora rodeaban África por el cabo de Buena Esperanza y que se han sumado a los AE15 y AE19, que ya utilizan esta ruta. Los nuevos servicios son el AE5, que conecta Asia con el norte de Europa; el AE11 y el AE12, entre Asia y el Mediterráneo; y el ME2, que conecta India con Europa.

Los primeros viajes hacia Europa comenzaron el mes de septiembre. El Antonia

Maersk zarpó de Tanjung Pelepas (Malasia) el 19 de septiembre dentro del servicio AE11. El Marchen Maersk inició su primer viaje en el AE5 el día 21 y el Cornelia Maersk, en el ME2, el 24. La fecha del primer viaje del AE12 todavía no se ha anunciado.

«La ruta a través del canal de Suez y el mar Rojo es la forma más rápida, sostenible y eficiente de prestar servicios de transporte entre Asia y Europa», indicó la naviera danesa. El regreso permite reducir los tiempos de tránsito

respecto al desvío por el cabo de Buena Esperanza. Maersk confirmó el 13 de septiembre la incorporación de estos cuatro servicios, tras los primeros retornos anunciados durante julio y agosto.

Maersk y Hapag-Lloyd han subrayado que el cambio está condicionado a que se mantenga la estabilidad y a la ausencia de una nueva escalada. «La seguridad de las tripulaciones, los buques y las cargas de los clientes sigue siendo la máxima prioridad», afirmó Maersk.

(VIENE DE PÁGINA 8)

durante un periodo equivalente fue entre comienzos de 2004 y mediados de 2009, cuando la flota tenía solo un tercio de su tamaño actual».

El aumento también ha modificado la composición de la flota. Los buques de más de 12.000 TEU han aportado dos tercios de la capacidad incorporada desde comienzos de 2021. Su participación en la capacidad total ha pasado del 30% al 40%, mientras que el tamaño medio de los portacontenedores ha aumentado un 14%. También ha crecido el peso de las navieras en la propiedad de la flota. Los operadores de líneas regulares controlan el 85% de los 10 millones de TEU añadidos desde comienzos de 2021 y el 65% de la capacidad mundial actual, frente al 57% de hace cinco años y medio.

Según BIMCO, la flota podría incorporar otros 10 millones de TEU en cinco años

El escaso reciclaje ha aumentado, además, la proporción de buques de mayor edad en la flota. Cerca de 2.000 buques que suman más de 5 millones de TEU tienen al menos 20 años. Entretanto, la cartera de pedidos con entrega prevista hasta finales de 2030 supera los 14 millones de TEU. Según BIMCO, y dependiendo de la actividad de reciclaje, la flota podría incorporar otros 10 millones de TEU y alcanzar los 44 millones en cinco años. Incluso si para entonces se hubieran reciclado todos los buques que actualmente tienen 20 años o más, el crecimiento de la oferta seguiría siendo elevado y podría generar un desequilibrio respecto de la demanda, que se acentuaría aún más si se normalizaran los tránsitos por el canal de Suez y se liberara la capacidad absorbida por los desvíos a través del cabo de Buena Esperanza.

MERCADO / PORTACONTENEDORES

La congestión portuaria amortigua temporalmente el exceso de capacidad de buques

Absorbe unos 2,3 millones de TEU equivalentes al 6,6% de la flota mundial

La congestión de los puertos absorbe actualmente unos 2,3 millones de TEU de capacidad de la flota de portacontenedores, equivalentes al 6,6% de la flota mundial, y amortigua temporalmente el aumento de la oferta derivado de la incorporación de nuevos buques y del progresivo regreso de los tráficos Asia-Europa a la ruta por el canal de Suez.

Según datos de Sea-Intelligence recogidos por Splash247, los retrasos absorben actualmente el 6,6% de la capacidad mundial, frente a alrededor del 5% en junio y una media del 2,2% antes de la pandemia. Los 2,3 millones de TEU afectados equivaldrían, por sí solos, a la capacidad de la sexta mayor naviera mundial.

La fiabilidad de los servicios regulares descendió en julio 6,1 puntos porcentuales, hasta el 56,4%, la mayor caída

mensual desde enero de 2021. Los buques que llegaron fuera de plazo acumularon un retraso medio de 6,06 días. La situación es especialmente complicada en Asia: la fiabilidad cayó hasta el 21% en Shanghái, el 34,6% en Ningbo y el 43,2% en Singapur.

Por su parte, Linerlytica estimó a finales de agosto que la capacidad de portacontenedores en espera de atraque había superado los 4,3 millones de TEU, por encima del máximo registrado durante la pandemia. En su última actualización, del 1 de septiembre, esta cifra se había reducido a 3,92 millones de TEU, equivalentes al 11,4% de la flota mundial. Por su parte, Drewry calcula que los tiempos de espera de los buques prácticamente se han duplicado respecto a 2019.

Este colchón de capacidad podría desaparecer con

rapidez. Sea-Intelligence estima que la congestión podría volver a niveles próximos a los mínimos de junio de 2025 en un plazo de entre cuatro meses y medio y seis meses. Al mismo tiempo, alrededor del 19% de la capacidad desplegada entre Asia y Europa ya está regresando a la ruta por Suez.

Una normalización completa de esta ruta provocaría, según Sea-Intelligence, una caída interanual del 8,7% de la demanda de transporte medida en TEU-milla durante el primer semestre de 2027, incluso suponiendo un crecimiento del 6,6% de la demanda de contenedores. Esta reducción coincidiría con una cartera de pedidos de nuevos portacontenedores equivalente a alrededor del 40% de la flota existente, lo que aumentaría el riesgo de sobrecapacidad.

Varios portacontenedores operando en una terminal de contenedores del puerto de Hamburgo (Alemania) / PORT OF HAMBURG.



La OMI dedica el Día Marítimo Mundial 2026 a la aplicación efectiva de sus normas

El evento paralelo se celebrará en Busan (Corea del Sur) los días 26 y 27 de octubre

La Organización Marítima Internacional (OMI) celebró el 24 de septiembre su Día Marítimo Mundial (DMM) bajo el lema 'De las políticas a la práctica: impulsando la excelencia marítima'. Por primera vez, se mantiene el mismo lema durante dos años, 2026 y 2027. La campaña se centra en trasladar las normas internacionales a la legislación de los Estados, reforzar su cumplimiento y aplicarlas en las operaciones diarias de buques y puertos.

La OMI ha situado la conmemoración en un año marcado por los ataques contra buques mercantes en zonas de conflicto, entre ellas el estrecho de Ormuz, el mar Negro y el mar de Azov. En su mensaje institucional, el secretario general, Arsenio Domínguez, señaló que «las



normativas solamente lograrán un transporte marítimo más seguro, más resiliente y más limpio cuando se implanten en todo el mundo». Añadió que, al margen de las distintas prioridades del sector, «nuestra prioridad es la gente de mar. Siempre».

La organización ha vinculado el lema a los resultados de su programa de auditorías a los Estados miembros. Desde que este mecanismo pasó a ser obligatorio en 2016, ha auditado a 168 Estados, el 94% de sus miembros. Según la OMI, las auditorías

han detectado dificultades para incorporar sus reglas a las leyes nacionales, escasez de conocimientos técnicos e infraestructuras y deficiencias en la supervisión de los buques. Estos resultados servirán para orientar la asistencia técnica y la formación.

La celebración de este año tuvo lugar en la sede de la OMI en Londres y el tradicional evento paralelo se celebrará en el Busan Port International Exhibition & Convention Center, en la República de Corea, el 26 y 27 de octubre. Su programa incluye sesiones sobre el papel de los gobiernos, la cooperación internacional, la aplicación de las normas por parte de navieras y astilleros y la formación marítima. Con motivo de la jornada, la sede de la OMI se iluminó de azul la víspera del DMM.

MERCADO / NUEVOS COMBUSTIBLES

Alemania flexibiliza los requisitos de nacionalidad de los capitanes y oficiales en los buques de su bandera

Alemania ha flexibilizado los requisitos de nacionalidad aplicables a los capitanes y oficiales de los buques de bandera alemana. El Gobierno federal alemán presenta esta reforma como una medida para dar «mayor flexibilidad a las empresas navieras, reforzar la competitividad y el atractivo del pabellón alemán y evitar cambios de bandera», al tiempo que se mantienen incentivos a la formación marítima nacional.

La modificación de la normativa alemana sobre dotación de los buques entró en vigor el 11 de septiembre de 2026. Con carácter general, se mantiene el requisito de que

el capitán sea nacional de un país de la UE o del Espacio Económico Europeo (EEE) y, en el caso de buques de 8.000 GT o más, que al menos uno de los oficiales tenga también nacionalidad de la UE o del EEE.

La nueva regulación permite, no obstante, dotar los buques de bandera alemana con capitanes y oficiales que no sean nacionales de la UE o del EEE mediante una autorización excepcional, sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones.

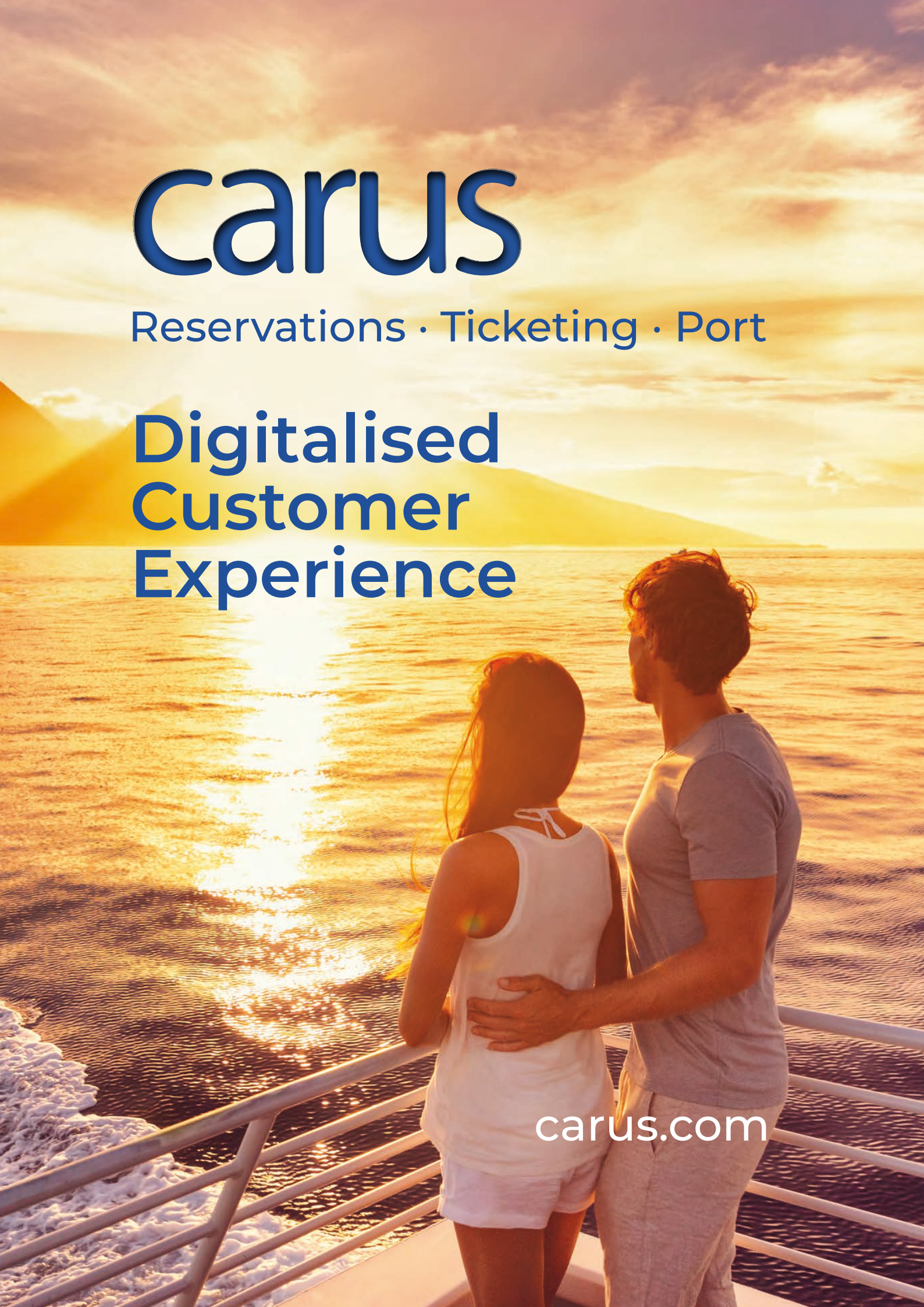
La flexibilización se acompaña de obligaciones dirigidas a preservar la formación y la capacidad marítima nacionales. Por cada puesto

La medida busca conciliar la competitividad del pabellón con el mantenimiento de la capacidad marítima nacional

de capitán u oficial cubierto mediante esta autorización, la empresa deberá crear dos puestos de incorporación profesional o formación, que pueden incluir oficiales nóveles o alumnos. Para las compañías que operen exclusivamente

buques de menos de 500 GT se exige únicamente uno. La autorización se concede a la empresa, no a un buque concreto, por lo que puede utilizarse de forma flexible dentro de su propia flota, y puede alcanzar una duración máxima de cinco años.

Un aspecto especialmente relevante es que la reforma no se limita al Registro Internacional Alemán. La propia administración marítima alemana señala expresamente que «los requisitos de dotación se aplican por igual a los buques inscritos únicamente en el primer registro y a los inscritos además en el registro internacional».

A romantic couple stands on the deck of a ship, looking out at the ocean during a golden sunset. The sun is low on the horizon, creating a shimmering path of light across the water. The sky is filled with soft, orange-hued clouds. The man, wearing a grey t-shirt and light-colored pants, has his arm around the woman's waist. She is wearing a white tank top and shorts. The ship's railing is visible in the foreground.

carus

Reservations · Ticketing · Port

Digitalised
Customer
Experience

carus.com

MERCADO / PETROLEROS

Las ineficiencias de Ormuz llevan los fletes de los VLCC a niveles récord

El índice mundial del Baltic Exchange para los VLCC ha multiplicado por siete los valores de hace un año

Los fletes de los petroleros VLCC (*Very Large Crude Carriers*) han vuelto a alcanzar niveles récord seis meses después del comienzo de la crisis del estrecho de Ormuz. La reducción de las exportaciones de crudo de Oriente Medio, las operaciones de transbordo entre buques, los mayores tiempos de espera y el aumento de los costes de explotación han tensionado el mercado y reducido la eficiencia de la flota, disparando los ingresos diarios equivalentes pese al fuerte descenso del volumen de carga transportado, según informa la publicación especializada Lloyd's List.

En las rutas de la cuenca atlántica, el índice time charter equivalente (TCE) del Baltic Exchange para la conexión entre África occidental y China (TD15) se situó el 8 de septiembre en 237.259 dólares

diarios (\$/día), un 118% más que un mes antes. Solo las cotizaciones registradas entre el 2 y el 5 de marzo de este año fueron superiores. Según el bróker BRS, la disponibilidad de buques es «muy limitada», ya que «pocos armadores» muestran interés por el Atlántico ante los elevados rendimientos disponibles en el Este. En la ruta entre el golfo de México y China (TD22), el índice alcanzó 210.307 \$/día, un 77% más que un mes antes y apenas 6.000 \$/día por debajo de su máximo histórico.

Los niveles más elevados se están registrando justo a la salida del estrecho de Ormuz, en el golfo de Omán, donde los VLCC cargan mediante transferencias de buque a buque (*ship-to-ship*, STS) el crudo procedente del golfo Pérsico. El índice de la ruta entre Omán y China alcanzó un récord de 358.201 \$/día,

un 144% más que un mes antes. Tankers International comunicó el 7 de septiembre la contratación del *DHT Taiga* para un viaje entre el golfo de Omán y Myanmar por 365.031 \$/día. Al día siguiente, el *Sea Emerald* quedó sujeto a confirmación para una travesía desde el golfo de Omán a China por 409.913 \$/día.

El índice TD3C, correspondiente a la ruta entre el golfo Pérsico y China, alcanzó el 8 de septiembre 759.969 \$/día, un 26% por encima del anterior máximo, registrado el 16 de marzo. No obstante, esta referencia es en gran medida teórica, ya que actualmente la mayor parte del crudo atraviesa Ormuz a bordo de petroleros lanzadera y se transborda posteriormente a VLCC mediante operaciones STS.

La subida de los fletes contrasta con el descenso de las exportaciones. Según

Vortexa, las salidas de crudo de Oriente Medio se situaron en promedio en 11,8 millones de barriles diarios (Mbd) en agosto, 6,6 millones menos (-36%) que durante los seis meses anteriores a la crisis.

Entre las semanas terminadas el 15 de marzo y el 6 de septiembre, las exportaciones mundiales de crudo y condensado se situaron en promedio en 38,3 Mbd, un 10% menos que un año antes. La caída se concentró íntegramente en los VLCC: los volúmenes cargados en estos buques fueron, de media, 16,3 Mbd, un 27% menos. En cambio, las cargas transportadas por *suezmax* aumentaron un 1%, hasta 12,3 Mbd, y las de los *afamax* y petroleros de menor porte crecieron un 18%, hasta 9,8 Mbd.

Con estos datos, el índice mundial del Baltic Exchange

(PASAA PÁGINA 13)



(VIENE DE PÁGINA 12)

para los VLCC se sitúa en 7,1 veces su nivel de hace un año, pese al menor volumen de carga transportado. En comparación, los índices correspondientes a los *suezmax* y *afamax* multiplican por 2,7 y 2,0, respectivamente, sus niveles de hace un año.

Para Lloyd's List, la principal causa de este comportamiento es la pérdida de eficiencia de la flota derivada del sistema de lanzaderas y transbordos en el golfo de Omán. Las exportaciones mediante operaciones STS aumentaron desde 0,6 Mbd en abril hasta 4,6 Mbd en agosto. Vortexa calcula que este sistema ha canalizado recientemente alrededor del 80% de las exportaciones de crudo que atravesaron Ormuz. Los tiempos de espera de los VLCC que reciben estas cargas reducen la disponibilidad efectiva de buques.

Los elevados fletes del golfo de Omán están atrayendo además buques desde el Atlántico, reduciendo la oferta disponible y encareciendo las rutas desde África occidental, Brasil y Estados Unidos. A estas ineficiencias se suma el desvío de tráfico entre Yanbu (Arabia Saudí) y Sidi Kerir (Egipto), a través del mar Rojo.

Clarksons Securities ha elevado su previsión de ingresos medios de los VLCC en 2026 desde 75.000 hasta 135.000 \$/día, y la correspondiente a 2027 desde 60.000 hasta 117.000 \$/día. Su escenario central contempla que la interrupción de Ormuz continúe durante el primer semestre de 2027 y que la reapertura comience gradualmente a partir del tercer trimestre. Para 2028 prevé 79.000 \$/día, pese a la entrada en servicio de 99 VLCC de nueva construcción, equivalentes a más del 10% de la flota actual. Clarksons considera que la recuperación de la producción, la reposición de inventarios y las persistentes ineficiencias operativas podrían sostener la demanda incluso con la llegada de nuevos buques.



Imagen de archivo de las instalaciones del oleoducto saudí atacadas / GOOGLE EARTH.

MERCADO / CRUDO

El oleoducto Este-Oeste saudí consigue recuperar la mitad de su capacidad máxima total

Su cierre supuso el riesgo de perder hasta un 4% de la oferta mundial de crudo

El gobierno saudí se vio obligado a cerrar totalmente durante varias semanas el oleoducto Este-Oeste, tras los ataques con drones sufridos por dicha infraestructura el 11 de septiembre. El cierre supuso dejar fuera de servicio la principal vía alternativa del reino saudí para sus exportaciones petrolíferas ante las graves restricciones al tráfico por el estrecho de Ormuz. El oleoducto, de unos 1.200 km, conecta los campos petrolíferos cercanos a la costa este saudí con el puerto de Yambú, en el mar Rojo.

Durante los últimos meses, el oleoducto ha transportado alrededor de 4 millones de barriles diarios (Mbd), equivalentes a cerca del 4% de la oferta mundial de petróleo, según Reuters. Las cargas efectuadas en Yambú se habían recuperado hasta unos 3,7

Durante los meses anteriores al ataque del 11 de septiembre el oleoducto había transportado alrededor de cuatro millones de barriles diarios, la mitad de su capacidad máxima total de siete

millones de barriles diarios a comienzos de septiembre.

Según diversas fuentes del sector, las existencias disponibles permitieron mantener las exportaciones entre cinco y siete días. Riad también dispone de crudo almacenado en las terminales egipcias de Ain Sukhna, en el mar Rojo, y

Sidi Kerir, en el Mediterráneo, pero estas reservas tampoco pueden sustituir de forma prolongada el suministro del oleoducto. Las estimaciones iniciales sobre las reparaciones hablaban de entre cinco y seis semanas, pero hse ha conseguido que esté parcialmente operativo en pocos días.

Para el transporte marítimo, una interrupción prolongada puede alterar los programas de carga y el posicionamiento de los petroleros, aumentar los desvíos e incrementar la presión sobre los fletes. A ello se suma el deterioro de la seguridad en Bab el-Mandeb, que añade riesgos a la salida desde el mar Rojo hacia el sur. Bajo estas circunstancias, los fletes de los petroleros de mayor porte, los VLCC, están alcanzando niveles récord por el aumento de los costes y las distancias de navegación.

Las operaciones de transferencia de carga entre petroleros son habituales entre buques de la 'flota fantasma'.



GEOPOLÍTICA/INSTITUCIONES

España y otros países alertan del deterioro de las reglas que sostienen el comercio mundial

El resultado es un sistema de dos niveles: uno gobernado por reglas y otro por la opacidad

El Consultative Shipping Group (CSG), que agrupa a 18 de las principales naciones marítimas del mundo, entre ellas España, ha advertido de que las guerras, las interrupciones del tráfico en pasos marítimos estratégicos, las medidas comerciales discriminatorias y la expansión de la 'flota fantasma' están erosionando las reglas internacionales que sostienen el transporte marítimo. A su juicio, esta situación amenaza con fragmentar los mercados y elevar los costes para empresas y consumidores.

Además de España, el grupo reúne a Alemania, Bélgica, Canadá, Corea del Sur, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Singapur y Suecia. En su declaración conjunta, titulada 'En defensa de la libertad de navegación', recuerdan que más del 80% del comercio mundial se transporta por mar.

El CSG considera que el transporte marítimo debe tratarse como una infraestructura crítica para la economía y para la seguridad alimentaria y energética mundial. La pandemia de covid-19, la guerra de Ucrania, la sequía que limitó los tránsitos por el canal de Panamá y los conflictos en Oriente Próximo han puesto de manifiesto la vulnerabilidad de las cadenas de suministro.

«Estos no son episodios aislados, sino señales de un cambio estructural en el entorno operativo del comercio mundial», señala el comunicado. Las rutas marítimas se utilizan cada vez más como instrumentos de presión geopolítica, mientras la incertidumbre sobre el futuro acceso a determinados puertos o rutas dificulta la planificación comercial y las decisiones de inversión de las navieras. El estrecho de Ormuz constituye el ejemplo más inmediato de los riesgos asociados al cierre o la restricción de un paso marítimo estratégico.

El grupo también cuestiona la proliferación de normas nacionales y regionales divergentes. «La fragmentación de las reglas conduce directamente a la fragmentación de los mercados y, en última instancia, a mayores costes para las empresas y los consumidores», afirma.

Otra de las principales amenazas identificadas es la expansión de la denominada 'flota fantasma'. Cientos de buques operan al margen de los sistemas convencionales de seguros, seguridad y transparencia para eludir sanciones, principalmente las impuestas a Rusia e Irán. Estimaciones del sector sitúan esta flota en más de 1.500 petroleros, que en conjunto representan cerca de una quinta parte de la capacidad de la flota mundial de este tipo de buques. «El resultado es un sistema de dos niveles: uno gobernado por reglas y otro por la opacidad, que termina debilitando a ambos», advierte el documento.

Las 18 naciones sostienen que la respuesta no pasa necesariamente por aprobar más normas ni por acumular actuaciones unilaterales, sino por alinear y aplicar de manera uniforme las normas internacionales ya existentes. El comunicado cita expresamente la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), incluidos los derechos de paso inocente y en tránsito, y reivindica a la Organización Marítima Internacional (OMI) como «foro central para elaborar normas mundiales que garanticen la libertad de navegación, la seguridad y la libre competencia».

El CSG pide una aplicación coherente de las reglas entre jurisdicciones, mayor intercambio de información y respaldo político a las instituciones multilaterales. «Cuando se fragmentan las cadenas de suministro marítimas, la economía mundial se fragmenta con ellas», concluye.

Ilya Espino de Marotta, nombrada nueva administradora del Canal de Panamá

Ilya Espino de Marotta ha asumido el cargo de administradora del Canal de Panamá para el periodo 2026-2033, en sustitución de Ricaurte Vásquez. A corto plazo, Espino de Marotta tendrá que afrontar las restricciones de tránsito por el Canal derivadas de la escasez de agua en el lago Gatún, en una etapa que estará marcada por el desarrollo de nuevos proyectos portuarios, logísticos y energéticos.

Ingeniera marina, Espino de Marotta es la primera mujer que dirige la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Se incorporó al Canal en 1985 y a lo largo de sus más de cuatro décadas en la institución ha ocupado distintos puestos técnicos y ejecutivos. Participó asimismo en la planificación y

ejecución de la ampliación, inaugurada en 2016. Ejerció como subadministradora desde enero de 2020.

«Hace 41 años llegué para aprender. Hoy me toca dirigir, pero la convicción es exactamente la misma: servir a Panamá con honestidad, con disciplina y con un profundo respeto a la institución», declaró durante su toma de posesión.

La seguridad hídrica será uno de los principales retos de su mandato. La sequía de 2023 y 2024 obligó a reducir el calado máximo autorizado y el número de tránsitos diarios. Ante la previsión de un nuevo periodo de escasas precipitaciones asociado al fenómeno meteorológico de El Niño, la ACP ha vuelto a reducir el



número de plazas de tránsito disponibles cada día, aunque ha mantenido por ahora el calado máximo autorizado para los buques *neopanamax*.

A largo plazo, la respuesta a este problema es el proyecto del embalse del Río Indio, que

según medios panameños supondrá una inversión total de alrededor de 1.600 millones de dólares. La nueva infraestructura deberá aportar agua tanto para las esclusas del Canal como para el abastecimiento de más de la mitad de la población panameña. Está previsto que las obras concluyan en 2031.

La nueva administradora también tendrá la responsabilidad de ejecutar la Visión Estratégica 2025-2035. Esta incluye la futura puesta en marcha de las nuevas terminales de contenedores en Corozal y Telfers, a ambos lados del Canal, con entre 5 y 6 millones de TEU de capacidad anual; un corredor logístico, y un gasoducto interoceánico de 76 kilómetros capaz de transportar hasta 2,5 millones de barriles diarios de gases licuados del petróleo sin necesidad de que atraviesen el canal a bordo de buques.



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

www.gasnam.es



GUERRA DE IRÁN / ATAQUES

Dos marinos muertos en el *Hercules Star* tras la oleada de ataques en septiembre

Hasta el 23 de septiembre la OMI ha registrado nueve buques dañados en Ormuz y sus alrededores, con tres fallecidos, dos desaparecidos y dos heridos

Dos tripulantes del petrolero de productos *Hercules Star*, fletado por Península, murieron a consecuencia de un ataque el 9 de septiembre, mientras el buque permanecía fondeado frente a Dubái. La compañía comunicó aquel día un fallecido y un desaparecido, sin embargo, el día 17 confirmó que el marino al que se buscaba había sido hallado sin vida. «Lamentamos anunciar que el tripulante desaparecido ha sido encontrado fallecido», señaló Península en una declaración difundida por Ship & Bunker. Los demás miembros de la dotación fueron repatriados.

El *Hercules Star*, de pabellón gibraltareño, se encontraba a 24 millas náuticas al noroeste de Port Rashid, según la Organización Marítima Internacional (OMI). Su tripulación estaba formada por 13 personas, nueve de ellas filipinas. Las autoridades de este país confirmaron la nacionalidad

de uno de los fallecidos, cuyos restos fueron repatriados el 26 de septiembre. Península no ha precisado la nacionalidad del segundo.

Nueve ataques a mercantes

En su última relación publicada, fechada el 24 de septiembre, la OMI identifica nueve buques dañados desde el día 8 en el estrecho de Ormuz y otras aguas de la región. Entre sus tripulaciones contabiliza tres muertos (los dos mencionados a bordo del *Hercules Star* y un tercero en el *Cape Dao*), dos desaparecidos en el *El Gaia* y dos heridos en el *LR Stephanie*. Desde el comienzo del conflicto, el pasado 28 de febrero, la OMI registra 85 incidentes confirmados y 24 los marinos fallecidos.

El primer buque de la lista de septiembre es el gasero *Horizon 1*, dañado el día 8 en el golfo de Omán. El 9, además del *Hercules Star*, resultó alcanzado el petrolero *New*

Andros cerca de Al Faw (Irak). El *Romance* sufrió daños el día 10 al oeste de Khasab (Omán). El día 12, el petrolero *El Gaia* quedó dañado en Ormuz. Las autoridades omaníes evacuaron a sus 23 tripulantes, mientras que otros dos continúan desaparecidos, según la OMI. Irán defendió que el buque chocó con una mina, mientras fuentes estadounidenses atribuyeron el incidente a un ataque con drones.

Por su parte, el petrolero de productos *Trend* resultó dañado el 17 de septiembre cerca de Khasab. Cuatro días después, el *LR Stephanie* recibió el impacto de un proyectil durante su entrada en Ormuz y dos tripulantes sufrieron heridas leves. El gasero *Al Maryah* fue alcanzado por restos de proyectiles durante su salida del golfo Pérsico con sus 19 marinos a salvo, según Windward.

El día 23 de septiembre, un tripulante indio murió a causa de un ataque contra el

granelero *Cape Dao*, al nordeste de Khasab.

Los avisos del UKMTO recogen también impactos contra buques sin identificar los días 16 y 18. En su evaluación del 27 de septiembre, el JMIC mantuvo en nivel «grave» la amenaza en Ormuz y señaló que no había recibido confirmación de nuevos ataques durante las 72 horas anteriores.

En el mar Rojo y Bab el Mandeb, la situación también se ha deteriorado. Un petrolero notificó al UKMTO que una lancha lo persiguió e intentó interceptarlo al este de Adén el 17 de septiembre. Una advertencia marítima estadounidense publicada el día 23 señala que los hutíes han ampliado su control de la costa y las islas próximas a Bab el Mandeb, lo que aumenta su capacidad para localizar buques. La OMI había confirmado cuatro muertes en el ataque del 11 de agosto contra un mercante en el mar Rojo.



El *Hercules Star* estaba fondeado frente al puerto dubaití de Port Rashid, cuando fue alcanzado por varios proyectiles no identificados / PENINSULA.



CONFERENCIA ANUAL SHORTSEA / SANTANDER 2026



25 DE NOVIEMBRE DE 2026
09:00H – 16:00H



PALACIO DE LA MAGADALENA. (Av. de la
Magdalena, 1, 39005 Santander, Cantabria)



ORGANIZA



SHORTSEA PROMOTION CENTRE - SPAIN



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

PATROCINADOR PRINCIPAL

abcLOGISTIC

PATROCINADORES

moeve



Cantabriasil

DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍAS ALTERNATIVAS

LR ve viable la captura de CO₂ a bordo, pero advierte de la falta de infraestructura

Los sistemas instalados a escala real capturan actualmente entre el 30% y el 40% del carbono, mientras que proyectos piloto de mayor tamaño aspiran a alcanzar tasas próximas al 70%

Los sistemas de captura y almacenamiento de carbono a bordo de los buques (oCCS) pueden contribuir a reducir las emisiones de CO₂ de una parte de la flota existente mientras se desarrollan las cadenas de suministro de combustibles alternativos, según el nuevo informe de Lloyd's Register (LR) *Applying Onboard Carbon Capture & Storage to Existing Ships*. Sin embargo, la sociedad de clasificación advierte de que su implantación dependerá de la disponibilidad de infraestructuras para descargar el CO₂ capturado y de una mayor claridad regulatoria.

Dicho estudio señala que solo alrededor del 4% de la capacidad de producción de combustibles con emisiones de gases de efecto invernadero próximas a cero que será necesaria en 2030 ha alcanzado hasta ahora una decisión final de inversión. Además, el porcentaje de tonelaje contratado preparado para utilizar combustibles alternativos descendió del 45% en 2024 al 37% en 2025.

En este contexto, LR prevé que una parte importante de los buques operativos o en cartera seguirá utilizando



combustibles derivados del petróleo durante buena parte de la próxima década. La captura de carbono podría, por tanto, complementar a los combustibles alternativos y las medidas de eficiencia energética para reducir las emisiones del transporte marítimo.

El informe señala que algunas tecnologías de captura de carbono a bordo han superado ya la fase de prototipo y están comenzando su despliegue comercial. Los sistemas instalados a escala real permiten capturar entre el 30% y el 40% de las emisiones de CO₂, mientras que proyectos piloto de mayor tamaño tienen como objetivo alcanzar tasas próximas al 70%.

LR considera que estos equipos pueden resultar viables principalmente en buques con más de diez años de vida comercial restante, una elevada exposición al coste del carbono, espacio suficiente a bordo y acceso

Solo alrededor del 4% de la capacidad de producción de combustibles de emisiones casi nulas necesaria para 2030 ha alcanzado una decisión final de inversión

a una cadena logística fiable para descargar el CO₂. Entre los segmentos con mejores perspectivas cita los petroleros MR y los químicos que operan en tráficos del Espacio Económico Europeo (EEE), los buques propulsados por GNL y los buques de corta distancia y feeders con escalas frecuentes en puertos europeos.

«Gran parte de la flota encargada o actualmente en servicio seguirá operando durante

la década de 2030 y más allá», señaló Panos Mitrou, vicepresidente sénior de Shipping Strategy de Lloyd's Register. Según Mitrou, para determinados buques y tráficos la captura a bordo ofrece «una vía realista para reducir las emisiones de CO₂ y gestionar los costes del carbono».

Pero la tecnología presenta algunas limitaciones. Los sistemas actuales pueden aumentar el consumo de combustible entre un 15% y un 30% y requieren espacio adicional para los equipos y los tanques de almacenamiento. Asimismo, la falta de instalaciones portuarias para recibir el CO₂ capturado constituye el principal obstáculo para su generalización. El EU ETS ya permite descontar de las obligaciones de cumplimiento el CO₂ capturado y almacenado permanentemente, mientras que su tratamiento en el FUEU Marítimo y en las futuras normas de la OMI continúa pendiente de definición.



El WSC pide revisar las reglas de la OMI para el transporte de baterías de litio

El World Shipping Council (WSC) ha pedido a la Organización Marítima Internacional (OMI) que revise las reglas aplicables al transporte de baterías de litio para evitar que contenedores cargados con grandes cantidades de estos productos puedan transportarse sin que las navieras sean informadas del riesgo.

La organización centra su propuesta en la disposición especial 188 del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), que exige a determinadas baterías pequeñas de algunos requisitos cuando cumplen las condiciones establecidas de ensayo, embalaje y capacidad. Sin embargo, la norma no fija un límite al número de baterías acogidas a esta exención



Incendio a bordo de un portacontenedores.

que pueden agruparse en un mismo contenedor.

El WSC pone como ejemplo un contenedor con unos 4.200 ordenadores portátiles, que podría acumular alrededor de 416 kWh de energía, una cantidad equivalente a la almacenada en tres o cuatro vehículos eléctricos, sin

requerir documentación de mercancías peligrosas ni señalización exterior correspondiente en el contenedor.

«Actualmente, un contenedor puede cargarse con miles de baterías de litio y transportarse sin que la carga tenga que declararse mercancía peligrosa», explicó el presidente y

consejero delegado del WSC, Joe Kramek, quien añadió que «la exención se diseñó para simplificar el transporte de dispositivos individuales con baterías pequeñas, no para hacer invisibles cargamentos completos».

La falta de información impide a las navieras evaluar correctamente el riesgo, determinar una estiba adecuada, separar estos contenedores de otras cargas o preparar una respuesta específica en caso de incendio. También limita la información disponible para tripulaciones, puertos y servicios de emergencia.

Con el apoyo de cinco gobiernos y una amplia coalición de organizaciones del sector, el WSC ha presentado a la OMI una propuesta para establecer un umbral máximo por contenedor. Por encima de ese límite, los cargamentos tendrían que declararse mercancías peligrosas y, en su caso, el contenedor debería llevar la señalización exterior correspondiente. La cuestión se debatió del 14 al 18 de septiembre en Londres.

DESCARBONIZACIÓN / ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Moeve inicia en Huelva la construcción de una planta de hidrógeno renovable de 300 MW

Moeve ha iniciado en Palos de la Frontera (Huelva) la construcción de Onuba, una planta de hidrógeno renovable con 300 MW de capacidad de electrólisis. La instalación podrá producir unas 45.000 toneladas anuales de hidrógeno verde que, entre otros usos,

se destinará a elaborar combustibles para el transporte marítimo, según la compañía.

El proyecto supone una inversión superior a 1.000 millones de euros, que incluye la infraestructura asociada y una planta fotovoltaica de autoconsumo. La multinacional energética prevé la

posibilidad de ampliar la capacidad de electrólisis en otros 105 MW. La empresa estima que la producción de la instalación permitirá evitar unas 250.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año.

Moeve controla el 51% del proyecto. Hy24 y COFIDES poseen conjuntamente el 29%, mientras que Enagás Renovable y Alter Enersun se reparten el 20% restante. Onuba ha sido reconocido por la Unión Europea como Proyecto de Interés Común y cuenta con 304 millones de euros de financiación pública concedidos por el Gobierno español con fondos NextGenerationEU. Esa ayuda corresponde al desarrollo de 405 MW del Valle Andaluz del Hidrógeno Verde.

La planta constituye la primera fase de un proyecto que prevé alcanzar 2 GW de

capacidad de electrólisis entre las instalaciones de Moeve en Huelva y San Roque (Cádiz).

Durante el acto de inicio de las obras, el consejero delegado de Moeve, Maarten Wetselaar, afirmó: «Hoy dejamos atrás la era de los proyectos piloto de hidrógeno verde para avanzar hacia la construcción de proyectos de gran escala».



Obras de la nueva instalación de MOEVE en Huelva para la producción de hidrógeno verde / MOEVE.





Infografía de uno de los nuevos portacontenedores rompehielos que van a desarrollar China y Rusia / ROSATOM

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

China y Rusia avanzan en el proyecto de cinco portacontenedores Arc7 para operar todo el año en el Ártico

Cada buque tendría capacidad para unos 4.800 TEU, los mayores proyectados para operar en estas aguas

La naviera china NewNew Shipping Line y la corporación nuclear estatal rusa Rosatom avanzan en un proyecto conjunto para construir cinco portacontenedores de clase de hielo Arc7, destinados a operar durante todo el año por la denominada Ruta Marítima del Norte, a través del océano Ártico. Cada buque tendría capacidad para unos 4.800 TEU y serían los mayores portacontenedores proyectados específicamente para operar en estas aguas.

Según declaraciones del representante de Rosatom para el desarrollo del Ártico, Vladimir Panov, durante el Foro Económico Oriental celebrado a comienzos de septiembre, el proyecto se encuentra en una fase avanzada de desarrollo. Panov calificó las nuevas unidades como «*potencialmente revolucionarias*» para el transporte marítimo por el Ártico.

Los buques han sido proyectados por la sociedad estatal rusa United Shipbuilding Corporation (USC). Tendrían 255 m de eslora, 35 m de manga y una planta propulsora diésel-eléctrica de 46 MW. Dos motores eléctricos de 15 MW accionarían hélices de paso fijo.

Según USC, la clasificación Arc7 permitiría a estos buques navegar sin asistencia de rompehielos a través de hielo de primer año de hasta 1,7 m de espesor, dependiendo de las condiciones. Asimismo, su manga de 35 m coincide con la anchura de

los canales abiertos por los rompehielos nucleares rusos del proyecto 22220, lo que facilitaría su navegación con escolda cuando las condiciones impidan operar de manera independiente.

Rosatom y NewNew Shipping trabajan desde hace dos años en el desarrollo de una flota dedicada al Ártico. A finales de 2024 constituyeron en China la empresa conjunta Northern Sea Route Shipping Line. En junio de 2025 todavía estaban seleccionando el astillero y estudiando posibles ayudas públicas, con el objetivo de incorporar el primer Arc7 a más tardar en 2027. Aunque el proyecto sigue adelante, el calendario se ha retrasado o, al menos, continúa siendo incierto, ya que no consta que haya comenzado la construcción de los buques.

En paralelo, NewNew Shipping tiene previsto desplegar otros seis portacontenedores de 4.800 TEU, distintos de los cinco Arc7, para reforzar sus

tráficos por la Ruta Marítima del Norte. Según el calendario anunciado por la compañía en agosto, cuatro de estas unidades entrarían en servicio en octubre de 2026 en una línea entre China y San Petersburgo y las dos restantes se incorporarían en junio de 2027. Algunas fuentes chinas y rusas las han identificado como buques de clase de hielo Arc3, aunque no se han divulgado sus especificaciones completas.

La naviera pretende efectuar dos viajes mensuales por la ruta ártica y transportar 1,2 millones de toneladas durante la temporada de navegación del verano de 2027. En agosto de 2026, su *Xin Xin Hai 1*, de 29.000 tpm, efectuó la primera escala en Murmansk (Rusia) de un buque operado por una naviera china con carga contenerizada procedente de este país a través de la Ruta Marítima del Norte. Llevaba unos 500 contenedores con componentes para automóviles.



El proyecto *Pink Corridor* estudia una ruta transatlántica para portacontenedores de propulsión nuclear

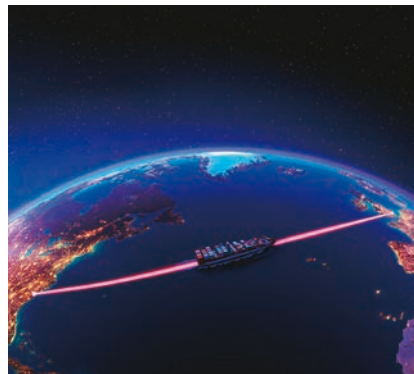
Lloyd's Register (LR), A.P. Moller-Maersk y los puertos de Charleston, en EE.UU., y Felixstowe, en Reino Unido, han puesto en marcha el proyecto *Pink Corridor* para analizar los requisitos operativos, de protección y de salvaguardias que debería cumplir una futura conexión transatlántica operada por portacontenedores de propulsión nuclear.

La iniciativa se centra en una ruta teórica entre Charleston, en la costa este estadounidense, y Felixstowe, el principal puerto de contenedores del Reino Unido. Se trata todavía de un estudio preliminar: no contempla la construcción de un buque ni el establecimiento de un servicio comercial a corto plazo.

El proyecto utilizará como referencia un portacontenedores

conceptual de propulsión nuclear. La primera fase examinará los requisitos de acceso a ambos puertos, la protección del buque y de las instalaciones, las salvaguardias nucleares, la ciberresiliencia, la respuesta ante emergencias y los regímenes de seguros. También analizará la compatibilidad entre la regulación marítima y la normativa aplicable a la energía nuclear.

Para el director global del segmento de portacontenedores de LR, Nick Gross, «el programa conjunto de desarrollo *Pink Corridor* es un paso importante para la aplicación de la tecnología nuclear en la marina mercante». Según Gross, el proyecto permitirá estudiar las medidas de «protección y salvaguardias que sería necesario abordar para garantizar unas operaciones seguras».



El trabajo se encuadra en el Technology Prosperity Deal suscrito por EE.UU. y Reino Unido en 2025, que incluye el compromiso bilateral de explorar aplicaciones civiles de la energía nuclear en el ámbito marítimo y la posible creación de un corredor marítimo entre ambos países.

La iniciativa da continuidad a un estudio regulatorio iniciado

en 2024 por LR y la empresa de tecnología nuclear CORE POWER, al que posteriormente se incorporó Maersk mediante un proyecto conjunto para analizar los requisitos de seguridad, operativos y normativos de la aplicación de tecnologías nucleares avanzadas a los portacontenedores.

Los resultados de esta primera fase servirán para definir el alcance de una posible segunda etapa, que profundizaría en los aspectos de ingeniería, legislación, regulación, protección y salvaguardias. El anuncio no especifica plazos, presupuesto, tecnología de reactor, características del buque ni una eventual fecha para el inicio de operaciones comerciales.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

CSL pone en servicio un granelero autodescargante con propulsión híbrida destinado a operaciones en Australia

La naviera Canada Steamship Lines (CSL) y la compañía australiana Adbri han presentado recientemente el *MV Yampu*, un granelero autodescargante propulsado por un sistema híbrido diésel-eléctrico con baterías. El buque ya ha comenzado sus operaciones en

Australia y está destinado al transporte de piedra caliza entre la cantera de Klein Point, en la península de Yorke (Australia Meridional), y la fábrica de cemento de Birkenhead, en Adelaida.

El *Yampu* tiene 11.900 tpm y está previsto que transporte unos 2,7 millones de

toneladas de piedra caliza anuales. Sus baterías se recargan durante las escalas en la instalación de Adbri en Birkenhead y permiten que el buque opere inicialmente con energía eléctrica aproximadamente el 40% del tiempo. Según CSL, esta configuración permitirá reducir el consumo de MDO en más de 400 toneladas anuales respecto al buque al que sustituye.

El diseño contempla además la posibilidad de que en el futuro pueda operar íntegramente mediante baterías, una vez que las condiciones técnicas y operativas permitan ampliar el uso de esta fuente de energía.

El consejero delegado de CSL, Louis Martel, señaló que el buque demuestra cómo «la innovación práctica puede

aportar beneficios medioambientales reales al mismo tiempo que responde a las exigencias de las operaciones comerciales». Añadió que las mejoras introducidas en los sistemas de carga y a bordo se han diseñado para facilitar un funcionamiento «seguro, eficiente y sostenible».



El *MV Yampu* durante su viaje inaugural en la terminal de descarga de Birkenhead (Australia) / CSL.



Análisis comparativo del Convenio de Hong Kong y el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques

RESUMEN DEL INFORME ELABORADO POR CE DELFT PARA ICS Y ECSA

El reciclaje de buques es una actividad consolidada mediante la cual los buques que alcanzan el final de su vida útil se desmantelan para recuperar y reutilizar su acero y otros metales, maquinaria y equipos. La mayor parte del reciclaje mundial se concentra en Asia meridional (India, Bangladés y Pakistán) y, en menor medida, en Turquía.

La complejidad estructural de los buques y la presencia a bordo de materiales peligrosos hacen que su desmantelamiento pueda entrañar riesgos para el medioambiente y para la salud y seguridad de los trabajadores. Para prevenir y gestionar adecuadamente estos riesgos existen dos marcos normativos principales: el Reglamento 1257/2013 relativo al reciclado de buques (EU SRR), aplicable desde el 31 de diciembre de 2018, y el Convenio

Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (HKC), adoptado por la OMI en 2009 y en vigor desde el 26 de junio de 2025.

Esta tribuna resume las principales conclusiones de un estudio encargado por la Asociación Europea de Empresas Navieras (ECSA) y la Cámara Naviera Internacional (ICS) a CE Delft, que compara ambos marcos y formula recomendaciones para aproximar sus requisitos. Aunque existen numerosas similitudes entre ambos instrumentos, el estudio concluye que el HKC tiene un ámbito de aplicación global, frente al carácter regional del EU SRR, mientras que este último establece requisitos más detallados, especialmente para las instalaciones de reciclaje.

Introducción al reciclaje de buques

Los buques conservan un valor económico significativo al final de su vida útil. Dependiendo de las condiciones del mercado, su venta en el mercado de reciclaje puede representar el 10% o más de su valor de nueva construcción.

Generalmente, un buque alcanza el final de su vida útil cuando su precio en el mercado de segunda mano cae por debajo de su valor de reciclaje. En los buques de mayor porte, este punto suele alcanzarse en torno a los 25 años, aunque depende de las condiciones del mercado.

La actividad del reciclaje de buques es cíclica y está ligada principalmente a la evolución del mercado de fletes y del precio del acero. En los últimos años ha registrado mínimos históricos, en parte porque los cambios en las rutas marítimas aumentaron las distancias navegadas y la demanda de transporte medida en toneladas-milla, lo que elevó las necesidades de flota y prolongó el empleo de buques de mayor edad. También influyeron los elevados precios de los buques de nueva construcción.

No obstante, se espera que la actividad repunte en los próximos años a

DNV



medida que se moderen las condiciones del mercado y aumente la necesidad de renovar una flota mundial envejecida y de reducir sus emisiones.

El Convenio de Hong Kong y el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques

El Convenio de Hong Kong (*Hong Kong Convention, HKC*) tiene por objetivo garantizar que el reciclaje de los buques no entrañe riesgos innecesarios para la salud y la seguridad de las personas ni para el medioambiente. Por su parte, el Reglamento 1257/2013 (*Ship Recycling Regulation, EU SRR*) se basa en el Convenio y fue adoptado, entre otros motivos, para facilitar su ratificación.

Aunque ambos instrumentos comparten una base común, existe una diferencia importante en la forma en que establecen sus requisitos. El HKC formula algunas obligaciones en términos generales y remite para su desarrollo a directrices de la OMI que no tienen carácter obligatorio, por lo que su aplicación concreta puede diferir entre Estados. El EU SRR incorporó algunos de esos elementos a su articulado y desarrolló requisitos y procedimientos más detallados, especialmente en relación con la autorización y supervisión de las instalaciones de reciclaje situadas en terceros países.

La interacción con la normativa sobre traslados de residuos

El HKC y el EU SRR coexisten con el Convenio de Basilea y su Enmienda de Prohibición, que regulan los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos. Un buque destinado al desmantelamiento puede tener simultáneamente la consideración de buque y de residuo.

En el ámbito europeo, el régimen aplicable depende, entre otros factores, del lugar en el que el buque se convierte en residuo. Cuando esto ocurre en la UE, la normativa sobre traslados de residuos prohíbe su exportación a países no pertenecientes a la OCDE. En cambio, los buques de bandera de la UE que se convierten en residuos fuera de su territorio quedan sujetos al EU SRR y pueden reciclarse en una instalación situada fuera de la OCDE, siempre que figure en la Lista Europea.

Ámbito de aplicación: buques e instalaciones de reciclaje

Tanto el HKC como el SRR establecen una definición amplia de buque, que incluye también determinadas plataformas y unidades flotantes. No se aplican a los buques de menos de 500 GT, a los buques de guerra y otros buques estatales utilizados exclusivamente para servicios no comerciales, ni a los que operen durante toda su vida únicamente en aguas sujetas a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbolan.

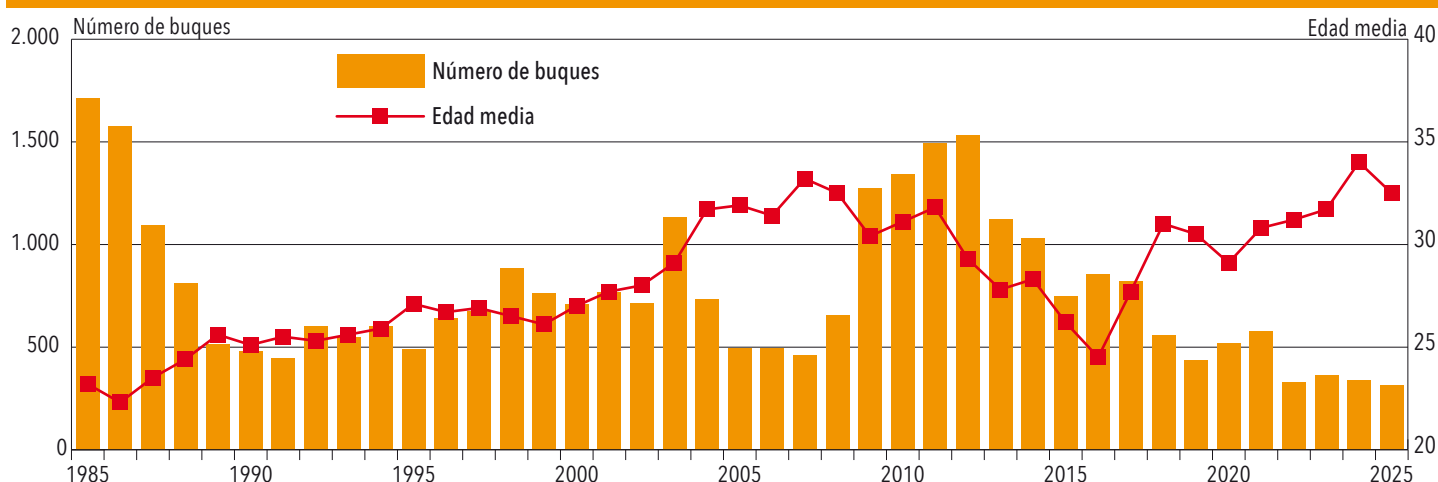
En cuanto a los buques, el HKC se aplica a los que enarbolan el pabellón de un Estado parte. No obstante, el principio de trato no más favorable permite exigir un nivel de cumplimiento equivalente a los buques de Estados no parte que visiten puertos de un Estado

parte. Por el contrario, el EU SRR establece obligaciones diferenciadas en función del pabellón: sus disposiciones se aplican con carácter general únicamente a los buques de bandera de la UE o del EEE, mientras que determinadas obligaciones, en particular las relativas al inventario de materiales peligrosos, se aplican también a los de terceros países cuando hagan escala en puertos de la UE.

En relación con las instalaciones, el HKC se aplica a las situadas bajo la jurisdicción de un Estado parte, que deben ser autorizadas por sus autoridades nacionales antes de recibir buques para su reciclaje. El EU SRR exige que los buques de bandera de la UE o del EEE se reciclen exclusivamente en instalaciones incluidas en la Lista Europea, que puede incorporar instalaciones situadas en la UE o el EEE y en terceros países. En este último caso, el procedimiento de evaluación es más exhaustivo.

Según ISL Bremen, Bangladés, India, Pakistán y Turquía concentraron en 2025 el 88,6% del tonelaje de peso muerto reciclado en el mundo correspondiente a buques de 300 GT o más. Solo India, Bangladés y Pakistán representaron el 82,7%. Sin embargo, la Lista Europea vigente no incluye ninguna instalación situada en estos tres países. De las 13 instalaciones autorizadas en terceros países, diez se

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE BUQUES Y EDAD MEDIA DE LA FLOTA RECICLADA (1985-2025)



encuentran en Turquía, que únicamente concentró el 5,9% del tonelaje reciclado mundial en 2025.

La última propuesta de la Comisión para actualizar la Lista Europea contempla, por primera vez, la incorporación de dos instalaciones indias.

Hallazgos principales y recomendaciones

El análisis de CE Delft⁽¹⁾ muestra que las principales diferencias entre ambos marcos se concentran en los requisitos

(1) CE Delft (2026). *Assessing global standards for ship recycling*. <https://ecsa.eu/wp-content/uploads/2026/06/Study-ES-ECSA-ICS-Assessing-global-standards-for-ship-recycling.pdf>

aplicables a las instalaciones de reciclaje. Tres cuestiones destacan especialmente: los procedimientos de autorización y supervisión de las instalaciones, la gestión de los residuos generados y el alcance del inventario de materiales peligrosos.

Autorización de las instalaciones de reciclaje

El HKC establece los requisitos generales que deben cumplir las instalaciones de reciclaje, pero deja a los Estados parte un amplio margen para definir el procedimiento mediante el que las autorizan y supervisan. Esto puede dar lugar a diferencias entre países en la documentación

exigida, los criterios aplicados para evaluar su cumplimiento y el alcance y la frecuencia de las inspecciones realizadas antes y después de la autorización.

El EU SRR establece, en cambio, un procedimiento más estructurado y detallado para las instalaciones situadas en terceros países. Antes de solicitar su inclusión en la Lista Europea deben obtener una certificación de un verificador independiente, basada en una inspección de la instalación. Posteriormente, la Comisión evalúa la solicitud y lleva a cabo sus propias inspecciones. Una vez incluidas en la Lista, las instalaciones están sujetas a inspecciones de seguimiento y los correspondientes informes se hacen públicos.

Recomendación #1 CE Delft

Desarrollar de forma más detallada el proceso que los Estados parte deben establecer para autorizar las instalaciones de reciclaje de buques.

Establecer normas claras sobre los tipos de organizaciones a las que se puede delegar la responsabilidad de autorizar las instalaciones de reciclaje de buques, así como sobre sus cualificaciones.

Gestión de los residuos generados

Tanto el HKC como el EU SRR exigen que los residuos generados durante el reciclaje se gestionen en instalaciones autorizadas. La principal diferencia reside en los estándares exigidos.

El HKC se remite a las normas nacionales y sus directrices (no obligatorias) señalan que deben tenerse en cuenta las normas internacionales aplicables. Sin embargo, las normas nacionales y la capacidad para garantizar su aplicación efectiva pueden variar entre países, lo que puede traducirse en diferencias en la gestión de los residuos y poner en



BUQUES RECICLADOS POR PAÍS DE DESGUACE (2018 / 2025)

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bangladés	Nº	168	169	137	232	109	152	119	82
	miles tpm	12.212	8.944	11.247	13.116	4.716	4.791	3.436	3.967
India	Nº	196	120	160	133	83	114	100	109
	miles tpm	7.883	3.750	6.162	3.114	3.846	3.986	3.817	4.210
Pakistán	Nº	61	22	99	96	26	10	14	20
	miles tpm	7.156	502	4.687	4.068	1.959	537	750	805
Turquía	Nº	85	74	69	55	25	28	67	51
	miles tpm	503	727	837	915	179	291	369	637
Otros	Nº	47	51	46	57	62	34	25	54
	miles tpm	656	593	461	608	345	291	257	1.237
Total	Nº	557	436	511	573	305	338	325	316
	miles tpm	28.410	14.516	23.394	21.821	11.045	9.896	8.629	10.856

riesgo la salud humana y el medioambiente más allá del perímetro de la propia instalación.

El EU SRR exige, sin embargo, que, en el caso de las instalaciones de reciclaje situadas en terceros países, la gestión de los residuos garantice un nivel de protección equivalente al establecido por las normas internacionales y de la UE.

Recomendación #2 CE Delft

Especificar qué normas internacionales sobre gestión de los residuos son aplicables en el marco del HKC y,

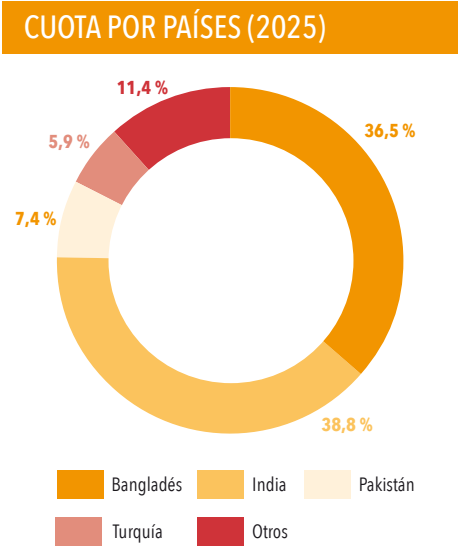
Exigir a los Estados parte que comuniquen qué normas consideran obligatorias al autorizar las instalaciones de gestión de residuos.

Inventario de materiales peligrosos (IHM)

El inventario de materiales peligrosos (IHM), elaborado y mantenido por el armador o el gestor del buque, permite a la instalación de reciclaje conocer el tipo, la cantidad y la localización de los materiales peligrosos presentes a bordo y planificar su retirada y gestión.

El HKC exige un inventario menos amplio que el EU SRR, ya que no incluye dos sustancias que sí deben figurar en el IHM europeo: los PFOS y el HBCDD. Las instalaciones que reciclan buques sujetos únicamente al HKC disponen, por tanto, de menos información sobre la presencia a bordo de estos materiales peligrosos, lo que reduce las garantías para los trabajadores y el entorno.

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.



Recomendación #3 CE Delft

Ampliar el alcance del IHM exigido por el HKC para incluir los PFOS y el HBCDD y alinearlos con el EU SRR.

Otras diferencias

El estudio identifica además otras diferencias de menor entidad. El EU SRR establece requisitos más específicos para prevenir y controlar las fugas de residuos durante el proceso de reciclaje y desarrolla con mayor detalle determinados aspectos relacionados con la protección de los trabajadores. También ofrece mayor transparencia sobre las instalaciones autorizadas en terceros países, mediante la publicación de informes de inspección e

información sobre los métodos de reciclaje utilizados.

En el momento de elaboración del estudio, la información disponible públicamente en el marco del HKC era más limitada. La OMI estaba desarrollando un módulo específico dentro de su plataforma de información para mejorar la difusión de los datos sobre las instalaciones autorizadas, por lo que esta diferencia podría reducirse en el futuro.

Conclusiones

El HKC y el EU SRR parten de un enfoque común y presentan un elevado grado de coincidencia en los requisitos aplicables a los buques. Las principales diferencias se concentran en las instalaciones de reciclaje, donde el EU SRR establece requisitos y procedimientos más detallados, especialmente en materia de autorización y supervisión, gestión de los residuos e inventario de materiales peligrosos.

La principal fortaleza del HKC es su alcance mundial y, en particular, su aplicación en los países en los que se concentra la mayor parte del reciclaje de buques. El EU SRR, sin embargo, tiene un alcance práctico mucho menor.

El reto consiste, por tanto, en elevar progresivamente los estándares del HKC. Las mejoras propuestas por CE Delft permitirían reducir las diferencias entre ambos marcos y avanzar hacia unas condiciones de reciclaje más homogéneas, seguras y ambientalmente racionales a escala mundial.

SEPTIEMBRE

01

Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda participaron en una reunión con ECSA sobre la posición de España respecto a la inclusión de dos astilleros indios en la lista europea de instalaciones de reciclaje de buques.

03

Dña. Elena Seco y Dña. Marina Ronda se reunieron con representantes de la empresa Tecnalía para intercambiar información sobre una posible herramienta para el cálculo de las sanciones por incumplimiento del FuelEU. D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA. Ese mismo día, Dña. Marta Lubián y D. Rafael Cerezo asistieron a una reunión del *Ad Hoc Security Group* de ICS sobre la situación de seguridad marítima en el estrecho de Ormuz y otras áreas de interés, y posibles propuestas de revisión del Código ISPS.

09

Dña. Marina Ronda participó en la reunión mensual telemática que organiza la agencia EU-Lisa sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES).

10

Dña. Marta Lubián asistió al webinar 'Analytical Modelling for Underwater Noise Reduction' organizado por Maritime Clean Tech como parte del Proyecto LOWNOISER, del que ANAVE es miembro del *External Advisory Board*.

11

Dña. Elena Seco participó en una reunión del grupo de trabajo sobre ecoincentivo marítimo de SPC Spain.

15

Dña. Elena Seco participó en una reunión del *Board of Directors* de ICS. Dña. Araiz Basurko participó en la mesa redonda 'ESMAS Adoption Roadmap & Value Proposition' del European Maritime and River Radio Navigation Forum & UCP Maritime Session 2026, celebrada en Puertos del Estado. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA. Dña. Marina Ronda participó de forma telemática en una reunión de la Comisión de Economía Azul de la CEOE.

16

Dña. Elena Seco asistió a una jornada sobre Novedades normativas y estrategias en las políticas retributivas de las empresas, organizada por la CEOE en colaboración con Pérez-Llorca.

17

Tuvo lugar una reunión de la Comisión Permanente y del Comité Directivo de ANAVE. Dña. Araiz Basurko asistió a la jornada 'Navigating Complex Marine Risks', organizada por NorthStandard, el Instituto Marítimo Español y Zostera Marine. Ese mismo día, participó junto con Dña. Marina Ronda, en una reunión del *Safety and Environment Committee* de ECSA.

22

Dña. Elena Seco se reunió con representantes de la empresa Redeia, sobre el EU ETS. Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

23

Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la CEOE.

25

Dña. Marta Lubián participó en una reunión del grupo de trabajo de *Short Sea Affairs* de ECSA, sobre temas de interés para el transporte marítimo de corta distancia.

28

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

29

Dña. Elena Seco asistió a un 'Desayuno con el Clúster' que contó con la intervención de D. Alberto Nadal, vicesecretario de Economía y Desarrollo Sostenible del Partido Popular. Ese mismo día, asistió a una reunión del Consejo General del ISM.

30

Dña. Elena Seco presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain en ANAVE.

AGENDA

Del 11 al 13 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 tienen derecho a dos representantes de forma gratuita y 250€ a partir del tercero. No socios 750€ por delegado. Más información en el [siguiente enlace](#).

Del 18 al 20 de noviembre 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 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/>



Energy Transition Outlook 2026

MARITIME FORECAST TO 2050

A deep dive into shipping's
decarbonization journey



Making confident decisions in an uncertain transition

The 10th edition of DNV's Maritime Forecast to 2050 examines how uncertainty around regulation and fuel markets is reshaping the maritime energy transition. Explore key findings on the IMO Net-Zero Framework, energy efficiency, low-GHG fuel markets, and the fleet strategies needed to remain resilient across multiple futures.



Download your free copy now.
dnv.com/maritime-forecast