



Solo el 1% de los buques inspeccionados incumple la normativa relacionada con los límites de azufre en el combustible

Las Capitanías Marítimas superaron el número de inspecciones marcadas por la OMI para España en 2024 (1112) y solo abrieron 11 expedientes sancionadores por incumplimiento de la normativa, lo que significa que los navegantes cada vez están más concienciados y utilizan carburantes pobres en azufre, que contaminan menos. En mayo de este año entrará en vigor la SECA (Área de Control de Emisiones de Azufre) del Mediterráneo, que obligará al uso de combustibles marinos con un contenido de azufre del 0,1% también en alta mar, en lugar de los niveles actuales del 0,5%.

[Leer más](#)



Entra en vigor el reglamento FuelUE Maritime

Con la llegada del año 2025 se incorpora una nueva medida del paquete Fit For 55 de la Comisión Europea: el reglamento FuelUE Maritime, que tiene como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte marítimo promoviendo el uso de combustibles y energías más limpias y apoyando la descarbonización del sector del transporte marítimo mediante el establecimiento de límites máximos a la intensidad anual de gases de efecto invernadero. Los límites, en principio, afectan a buques de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto que hacen escala en puertos europeos, independientemente de su pabellón. [Leer más](#)

Nueva Instrucción para garantizar la seguridad durante la recolección de la mejilla

La DGMM ha firmado una instrucción que mejorará de forma notable la seguridad de los bateiros que se dedican a la recolección de la mejilla. El objetivo es evitar que esta labor se realice de forma precaria debido a los desajustes de la normativa. Con la instrucción, los bateiros podrán obtener el despacho de la embarcación para operar en la costa, condición necesaria para garantizar la cobertura de contingencias profesionales que gestiona el ISM. [Leer más](#)



BREVES



Certificado de Cumplimiento para el 'Correillo La Palma'

El director general de Marina Mercante, Gustavo Santana, ha hecho entrega a la Fundación Correillo La Palma del Certificado de Cumplimiento, previsto en el Reglamento de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares, que establece que esta embarcación histórica cumple con las condiciones de seguridad, operativas y anticontaminantes establecidas en la normativa, una vez realizadas las inspecciones correspondientes. Este certificado incluye también las futuras inspecciones y el régimen de mantenimiento bajo el cual operará el buque, asegurando su correcta conservación. [Leer más](#)



Bajan las matriculaciones en náutica de recreo

El mercado de embarcaciones de recreo en España en 2024 ha experimentado una disminución en las matriculaciones en comparación con los años anteriores, con una importante caída en casi todos los segmentos, mercados y provincias, según el informe elaborado por ANEN. Hubo 5.027 matriculaciones en total, lo que supone una disminución del 15,9% con respecto a 2023. Las matriculaciones de embarcaciones de hasta 6 metros (70,3% del total) han caído un 18,3% con respecto a 2023. Por su parte, las embarcaciones de más de 16 metros representaron el 1,1% del total del mercado y han sido el único segmento con cifras positivas, con un crecimiento hasta diciembre del 8,2%. [Leer más](#)



La DGMM, en el Seminario Marítimo Polar de PAME y la OMI

Entre los asuntos abordados se han incluido la planificación de los viajes, la búsqueda y salvamento, la formación de la gente de mar para las operaciones polares y la seguridad de los buques pesqueros. También se ha hablado de la prevención, preparación y lucha contra la contaminación, las medidas para reducir el ruido submarino radiado que genera el transporte marítimo o el comportamiento de los combustibles con bajo contenido de azufre en aguas frías. España, como observador en el Consejo Ártico, colidera el proyecto para impulsar la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, cuyo objetivo es contribuir a una navegación segura, legal y sostenible de los buques pesqueros en todo el mundo. [Leer más](#)



Continúa retenido en Langosteira el buque chino que perdió 2 grúas frente a la costa gallega

El buque de bandera china 'Shang De Wu Yi Shan', que perdió en diciembre 2 grandes grúas cuando navegaba frente a la costa gallega, permanece retenido por la Capitanía Marítima de A Coruña en el puerto exterior de Langosteira, ya que antes de que pueda reemprender travesía deberá terminar de retirar los restos de grúa que cayeron al mar, en la zona de Ares y Ferrol, y reparar los daños ocasionados en el buque por estos incidentes. Durante los últimos días, con el temporal gallego en su máximo apogeo, el buque -que permanece con la tripulación original- rompió amarras y la Capitanía autorizó su fondeo en la dársena.



Óscar Puente pide al SG de la OMI estrategias globales para luchar por la descarbonización del transporte marítimo

El ministro de transportes, Óscar Puente, acompañado del director general de la Marina Mercante, Gustavo Santana, ha mantenido un encuentro con el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, en la que ha defendido la necesidad de desarrollar una estrategia global y conjunta que permita mitigar la contaminación del transporte marítimo a nivel internacional, ya que las acciones implementadas hasta ahora por la Unión Europea a nivel regional están demostrando ser insuficientes y conllevan riesgos a nivel de competitividad del sector. "No tiene sentido que haya espacios que tienen una regulación y otros que no la tengan", señaló. También recordó que España y otros países de la UE llevan meses solicitando, tanto a la Comisión Europea como a la propia OMI, que las estrategias de todos los actores internacionales estén alineadas para que no se produzcan desvíos de tráfico a puertos con menores exigencias climáticas. [Leer más](#)



Incendio de un buque en el puerto de Arinaga

El buque 'Langeland', cargado de chatarra y atracado en el puerto de Arinaga, sufrió un incendio de la bodega que obligó a la Capitanía Marítima a ordenar la evacuación del personal de la zona y el traslado de embarcaciones aledañas a otros atraques. El control del incendio, que permaneció activo casi 24 horas, fue posible gracias a la intervención del servicio de bomberos y del buque de Salvamento Marítimo 'Heroínas de Sálvora', entre otros.



Nuevos cursos del IME y ANEN

El Instituto Marítimo Español (IME), en colaboración con la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) oferta el curso de Gestión y Dirección de Instalaciones Náuticas-Deportivas (3ª edición), que se impartirá del 10 al 24 de febrero de 2025 en la modalidad virtual en vivo, dirigido a directores y gerentes de puertos deportivos, marinas y clubes náuticos, así como a profesionales del ámbito jurídico, medioambiental y de seguridad marítima. También han programado el curso de Experto en Chárter Náutico y Mega Yates (9ª edición) con dos modalidades: Experto en Chárter Náutico (24 horas) y Experto en Chárter Náutico y Mega Yates (33 horas), que se celebrará del 17 de marzo al 2 de abril de 2025 en la modalidad virtual en vivo. [Leer más](#)

CURIOSIDADES NÁUTICAS

¿Sabías que... la actual bandera española nació con el fin de distinguir los barcos en la mar? Desde la antigüedad, se solía arborar pabellón, estandarte, gallardete o grimpola (varios nombres se daban según su función) para identificar la procedencia del buque o la sociedad que lo operaba. A finales del siglo XVIII varias naciones europeas exhibían en los buques de guerra un pabellón blanco-azul, las casas reales de Francia, España y Nápoles o las ducales de Parma y Toscana – o con colores poco distinguibles en la mar. El rey Carlos III promovió un concurso y de los modelos presentados eligió para el pabellón de los buques de guerra los colores que conforman actualmente

la bandera nacional: tres franjas horizontales, dos rojas (encarnadas) en los bordes y en el centro una amarilla (oro o gualda) de doble anchura. Se adoptó así mismo una bandera para la marina mercante, también bicolor, pero con cinco franjas en vez de tres: amarilla la primera, tercera y quinta; rojas la segunda y cuarta ¿Por qué no ha sobrevivido esta última? Cuando el estado liberal adoptó la bicolor de tres franjas también para el ejército, esta bandera se convirtió en el símbolo reconocible de España – no hay que olvidar que en el siglo XX España se extendía por cinco continentes –, y acabó reconociéndose como bandera oficial, con sucesivos cambios en el escudo pero no



Modelos originales de la nueva bandera de la Armada Real (R. O. de 28 de mayo de 1785).

en la distribución cromática. Finalmente, en 1927 la marina mercante empezó a utilizar oficialmente la bicolor de tres franjas, cayendo en desuso la de cinco. [@JBlanco](#)