

Hacia una normativa ‘emisiones cero’ para el transporte marítimo mundial

Este mes de octubre el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), de la Organización Marítima Internacional, afronta una reunión histórica en la que está prevista la aprobación de un marco jurídico vinculante a nivel mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, con el objetivo de alcanzar las emisiones netas cero antes o alrededor de 2050. La directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, encabeza la delegación española durante la celebración del 2º periodo de sesiones extraordinario del MEPC, donde está previsto que se aprueben las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL que entrarían en vigor en 2027. La norma propuesta combinará límites obligatorios de emisiones y fijación de precios de los GEI en todo el sector.

II Jornada Técnica sobre Buques Autónomos, con la vista puesta en las titulaciones

El [Grupo Nacional de Trabajo sobre Buques Autónomos](#), que promueve la Dirección General de la Marina Mercante, celebra el próximo día 18 de noviembre la II Jornada Técnica, en la que instituciones, asociaciones y empresas abordarán los avances en este ámbito que, como en otros relacionados con el transporte, está evolucionando a buen ritmo a pesar de las dificultades que impone el medio marino. En estas jornadas se expondrán las principales novedades en el sector, con la vista puesta en perfilar el contenido de las titulaciones asociadas a los buques autónomos.



MADRID, 18 DE NOVIEMBRE DE 2025
AUDITORIO CEDEX, CALLE ALFONSO XII, 3

El Reglamento General de la Navegación Deportiva y de Recreo a audiencia pública antes de marzo

Así lo ha anunciado la directora general de la Marina Mercante durante el desayuno organizado por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) durante el Salón Náutico de Barcelona. En su ponencia, Ana Núñez explicó que el grupo de trabajo está ultimando el borrador de este Reglamento que unificará la normativa vigente en esta materia, actualmente dispersa en hasta 10 reales decretos diferentes, y también tratará de modernizarla para adaptarla a las nuevas necesidades de sostenibilidad, por lo que previsiblemente podría estar en condiciones de someterse a audiencia pública durante el primer trimestre de 2026.

BREVES



La DGMM firma un acuerdo con Ecuador

El acuerdo, firmado por la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, y el director nacional de los Espacios Acuáticos, Hugo Ramiro Armijos, permitirá reconocer los títulos de competencia y los certificados de suficiencia de la gente de mar de ambos países, mediante el refrendo de títulos, para que puedan prestar servicios a bordo de buques registrados bajo la bandera de cualquiera de los dos países. De forma previa al refrendo de títulos, Ecuador y España podrán llevar a cabo actividades de formación sobre normativa y regulación marítima y convocar los exámenes necesarios para que los oficiales adquieran un conocimiento apropiado y las capacidades pertinentes.



Los firmantes del Acuerdo de Bonn aprueban su estrategia

El control de las emisiones contaminantes y las descargas de los scrubbers (sistemas de depuración de gases contaminantes en los buques) o el control de las emisiones de NOx (óxidos de nitrógeno) delimitan algunos ejes de la estrategia de lucha contra la contaminación marina procedente del transporte marítimo, aprobada en el seno del 37º encuentro de los jefes de delegación de los miembros del [Acuerdo de Bonn](#). La reunión se ha celebrado en Madrid con la presencia de representantes de 10 países europeos y España como país anfitrión y se ha saldado con éxito.



Los inspectores de seguridad se forman en Jovellanos

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales ha celebrado el Curso de Prevención de Riesgos Laborales dirigido a Inspectores de Seguridad Marítima en el Centro Jovellanos. El objetivo es dotar a los inspectores de herramientas preventivas que les permitan gestionar la incertidumbre en su actividad diaria, identificar situaciones de peligro, evaluar riesgos y aplicar medidas preventivas con los medios disponibles. Durante cuatro jornadas se han abordado los principales riesgos asociados a la labor inspectora tanto en sesiones teóricas como prácticas. Para la DGMM la prevención es una herramienta esencial en el desarrollo de las inspecciones marítimas.



La OPE-2025 cierra con 3 millones de pasajeros

La Operación Paso del Estrecho (OPE) 2025 se cerró el 15 de septiembre con más de 3 millones de pasajeros, lo que supone un incremento de casi el 4% con respecto a los datos de 2024. Asimismo, el número de vehículos embarcados ha superado la cifra de 700.000. La OPE sigue siendo el mayor movimiento de personas planificado en Europa para garantizar el tránsito entre el continente y el norte de África entre el 15 de junio y el 15 de septiembre. Por fortuna, se ha desarrollado con fluidez y sin grandes incidencias, con la implicación de la DGMM en su planificación y desarrollo.



Santano visita Almería y conoce de cerca los servicios que presta Sasemar a la DGMM

El secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, J. Antonio Santano, ha visitado recientemente los servicios disponibles de Salvamento Marítimo en Almería. Acompañado del capitán marítimo, José Aranda, ha podido conocer más de cerca las competencias que tienen las capitanías marítimas en materia de seguridad, salvamento, control del tráfico y lucha contra la contaminación procedente de los buques en un momento en el que se conmemora el 30 aniversario de la creación de estos órganos periféricos.



La DGMM participa en el IX Congreso Internacional de Transporte

La DGMM ha participado en una mesa redonda sobre navegación de recreo, en el marco del IX Congreso Internacional de Transporte celebrado en Benicàssim entre el 1 y 3 de octubre. El objeto de la mesa era presentar y debatir sobre los objetivos que se persiguen con la redacción del nuevo Reglamento General de la Navegación de Recreo y los avances hasta ahora realizados en el anteproyecto. La aprobación de este Reglamento, que supondrá una actualización y consolidación de toda la normativa que hasta el momento aplica al sector de la náutica de recreo.



Las Capitanías Marítimas de Asturias, implicadas en un simulacro del Plan Ribera

Propiciado por el MITERD, el objetivo general del ejercicio realizado ha sido la evaluación y el refuerzo de la cooperación operacional entre las diferentes administraciones, organismos e instituciones involucradas ante un supuesto de contaminación accidental que arriba a las costas del Principado de Asturias, de acuerdo con los diferentes planes de contingencias establecidos en el ‘Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina’. La Capitanía Marítima activó el Plan Marítimo Nacional en situación 1 y propuso a la DGMM activar la situación 2.

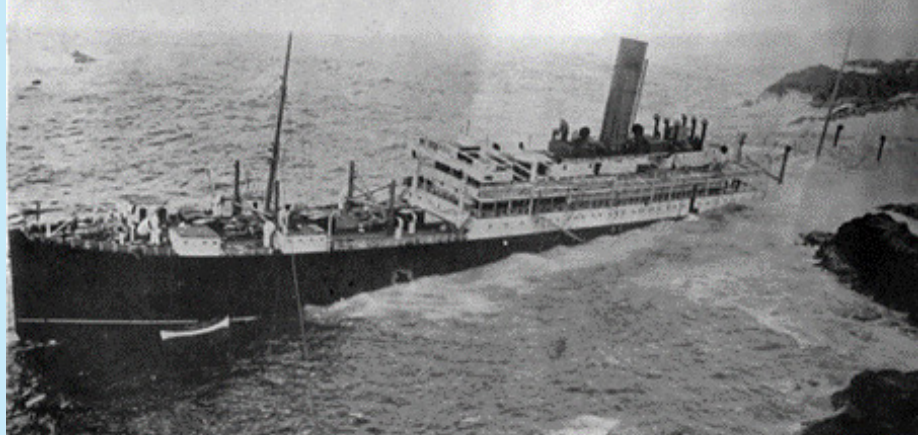


España promueve en la OMI la parte SAR de grupo de trabajo encargado del código MASS

Nuestro país, de la mano del consejero de seguridad y medio ambiente de la DGMM y responsable del grupo nacional de trabajo sobre buques autónomos, Hernán del Frade, ha coordinado la parte de SAR (salvamento y rescate) del código MASS (buques autónomos en superficie), en colaboración con Francia, Noruega, Japón y Finlandia. Este código servirá para establecer un sólido régimen para los buques autónomos que garantice la seguridad de la vida en el mar, de la carga a bordo y del propio buque.

CURIOSIDADES NÁUTICAS: LA 1ª TRANSMISIÓN SOS

¿Sabías que... Existe la creencia de que el ‘Titanic’ fue el primer buque en lanzar el famoso SOS cuando impactó con el iceberg la noche del 14 al 15 de abril de 1912. Cierto es que su tripulación estaba al corriente del acuerdo alcanzado en 1906 en la primera Conferencia Radiotelegráfica Internacional celebrada en Berlín, tras la cual 29 países establecieron el SOS como la llamada de socorro marítima internacional, lo cual se hizo efectivo a partir del día 1 de julio de 1908. Pero no fueron los primeros. Ese triste honor le corresponde al ‘RMS Slavonia’, que encalló cerca de las Azores unos años antes, concretamente el 10 de junio de 1909. Este buque, de la naviera Cunard, envió por telegrafía la primera señal SOS de auxilio documentada de la historia, al encallar en Ponta dos Fenais debido a la niebla y las fuertes corrientes, en su ruta entre Nueva York y Palermo. Lo más curioso es que el archipiélago no formaba parte de la ruta. Fueron unos cuantos



pasajeros de primera clase quienes pidieron al capitán que se desviara para poder admirar las islas portuguesas. Éste accedió y las malas condiciones meteorológicas hicieron el resto. ¿Qué significado tienen esas tres letras? SOS es la señal de socorro más utilizada a nivel internacional, pero hasta 1906 la señal de socorro que se usaba en las transmisiones telegráficas en código Morse era ‘CQD’. No entraremos en detalle en lo que respecta a su significado, solo comentar que la D indicaba un ‘Distress’. Popularmente, se le han asignado como ‘Save Our Ship’, ‘Save Our Souls’ o ‘Send Out Soccour’. Otros

buscaban un significado en latín para la secuencia SOS, ‘Si Opus Sit’, algo así como ‘si fuera necesario’. En realidad, se eligió esta representación porque podía ser radiada fácilmente utilizando el código Morse, con una sucesión de tres pulsos cortos (...), tres largos (— — —) y otros tres cortos (...) seguidos y sin pausa. Esta simplicidad hacía, además, menos probable que se perdiera o malinterpretara por interferencia. En realidad, no se trata de tres letras separadas sino de un único código continuo y se eligió por su facilidad de transmisión y porque además es muy fácil memorizar. ©JLRada