



# MEMORIA

# 2023

**Dirección General  
de la Marina Mercante**

# MEMORIA

# 2023

**Dirección General  
de la Marina Mercante**



2024

Centro virtual de publicaciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible:

<https://publicaciones.transportes.gob.es>

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:

<https://cpage.mpr.gob.es>

Título de la obra: Memoria 2023. Dirección General de la Marina Mercante

Año de edición: 2024

Edita:

© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Secretaría General Técnica

Centro de Publicaciones

NIPOe: 196-24-105-2

NIPO: 196-24-104-7

Depósito Legal: M-23291-2024

Impreso en papel con gestión forestal certificada

Aviso Legal: Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, ni registrada, ni transmitida por un sistema de recuperación de información en ninguna forma ni en ningún medio, salvo en aquellos casos específicamente permitidos por la ley.

## 06

2023. Navegando hacia el futuro del transporte marítimo

## 08-11

Administración marítima

## 12

Estructura central

## 14

Capitanías y distritos marítimos

## 16

Capitanías marítimas y distritos

## 18

S.G. de Coordinación y Gestión Administrativa

## 19

Recursos humanos

## 20

Los recursos materiales

## 22

Subvenciones y apoyo al transporte marítimo

## 24

Bonificaciones, contratos de líneas de interés público y ayudas al uso de combustibles de bajo contenido en azufre

## 26

Contratos de navegación marítima de interés público y ayudas al combustible

## 28

Subvención a ANAVE

## 30

La actividad preventiva

## 33

S.G. Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima

## 34

Tráfico marítimo

## 36

Registro de buques

## 38

La actividad inspectora

## 40

Inspecciones a buques extranjeros y embarcaciones de pabellón español

**42**

Salvamento  
marítimo

**44**

Radiocomunicación  
marítima

**46-51**

Formación

**52**

La actividad  
náutica de recreo

**54**

La gestión  
de proyectos

**56**

La gestión  
de calidad

**58**

S.G. Normativa  
Marítima y  
Cooperación  
Internacional

**60**

La actividad  
sancionadora

**62-65**

La producción  
normativa

**66-75**

Cooperación  
internacional

**76**

Unidad  
de apoyo

**78**

La transparencia

**80-85**

Noticias  
y eventos

í  
n  
d  
i  
c  
e



# 2023

## Navegando hacia el futuro del transporte marítimo

Sin duda, el 2023 ha sido un año repleto de cambios que ayudarán a la transformación que va a producirse en las próximas décadas en el transporte marítimo: se han aprobado nuevas normas, como el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que llega para seguir afianzando las medidas de seguridad marítima y de protección del medio ambiente y para simplificar la burocracia, y seguimos avanzando en el proceso de reforma del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, que mejorará la competitividad del sector. Una reforma esperada y que deseamos se materialice en el año 2024.

También progresan las medidas para promover la descarbonización del transporte marítimo, tanto por parte de la Unión Europea como de la Organización Marítima Internacional. En este sentido, cabe destacar el trabajo desarrollado por la Representación Permanente de España ante la Organización Marítima

Internacional (OMI) en el debate y la aprobación de la estrategia revisada sobre los gases de efecto invernadero (GEI), que incluye una mayor ambición común de alcanzar unas emisiones netas nulas de GEI para 2050 a nivel internacional, así como el compromiso de garantizar la adopción de combustibles alternativos de aquí a 2030.

En el ámbito europeo, la agenda ha estado marcada por la presidencia de España del Consejo de la Unión Europea, durante el segundo semestre del año, en la que ha habido importantes avances impulsados por nuestra Administración: el Consejo de Ministros de la UE ha aprobado reformas normativas que afectan a las directivas sobre investigación de accidentes marítimos, cumplimiento de los requisitos del pabellón, estado rector del puerto, contaminación procedente de buques y un nuevo reglamento multimodal denominado *Count Emissions EU*.



También es destacable el trabajo de nuestra delegación para sacar adelante la iniciativa *FuelEU Maritime*, destinada a aumentar la demanda y el uso sistemático de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector del transporte marítimo.

Durante la presidencia organizamos, además, una jornada participada por expertos internacionales, académicos y representantes del poder judicial para evaluar la 'Convención de Beijing sobre la venta judicial de buques', aprobada por la Asamblea General de la ONU en diciembre de 2022, que contó con la presencia en Madrid de representantes de los 27.

## La estrategia marítima de España

En 2023 también hemos empezado a construir los cimientos de la estrategia marítima de España, que servirá de pilar para el desarrollo de un sistema de transporte marítimo eficiente, seguro y respetuoso con el medio ambiente en un momento histórico de transición energética. Estamos empezando a vislumbrar los primeros trabajos de forma ilusionante y esperamos que vea la luz en 2024.

De forma paralela, hemos planteado la elaboración de un plan estratégico de

descarbonización que sirva de sostén y apoyo al sector en el camino hacia la implantación de los nuevos combustibles.

En el año conmemorativo del 50 aniversario del Convenio MARPOL hemos continuado mostrando nuestro compromiso en la lucha contra la contaminación marítima. Ejemplos hay muchos y de diversa índole, tantos como el trabajo ordinario que llevan a cabo nuestras capitanías y distritos marítimos; no obstante, me gustaría resaltar las propuestas normativas que España ha realizado ante la OMI para abordar las consecuencias por el aumento de las operaciones de trasvase de petróleo buque a buque, conocidas como operaciones STS (*ship to ship*) en alta mar.

Con el final de año terminaba también mi responsabilidad como director general de la Marina Mercante. Eso significa dos cosas: que he cerrado una de las etapas más importantes e ilusionantes de mi trayectoria pero que, afortunadamente, no voy a dejar de estar implicado en el futuro de un proyecto que me apasiona, en el que creo y para el que seguiré dedicando todos mis esfuerzos, ahora desde la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo y, por supuesto, de la mano del nuevo director general de la Marina Mercante, Gustavo Santana, al que deseo la mejor de las singladuras.



# Administración marítima

## Misión

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) es la administración que se ocupa del transporte marítimo dentro del organigrama del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Desde el mes de diciembre, se integra en la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, dentro de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad. A nivel internacional, representa a España en la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), en los órganos de representación permanente de la Unión Europea y es un actor principal en la Organización Marítima Internacional (OMI).



## Competencias

El artículo 149.1.20.a de la Constitución Española señala que el Estado tiene competencias exclusivas sobre la marina mercante y el abanderamiento de buques. La Dirección General de la Marina Mercante responde a este mandato constitucional y engloba, como señala el artículo 6 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las competencias en materia de seguridad de la navegación

y de la vida humana en la mar, el salvamento marítimo y la prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente marino. Se estructura en tres subdirecciones generales: la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional y la Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa.

## Administración central y periférica

La DGMM dispone de servicios centrales y servicios periféricos, todos ellos dirigidos por el actual director general, nombrado en diciembre, Gustavo Santana Hernández, que actúa como coordinador de las siguientes funciones: la tutela de la seguridad de la navegación, la seguridad marítima y la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente marino, la dotación de los servicios de transporte marítimo

que demanden las necesidades del país, el mantenimiento de las navegaciones de interés público, la promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario del transporte de mercancías y la promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

“

*Los servicios  
centrales*

*y los servicios periféricos  
asumen las competencias  
asignadas a la Dirección  
General de la Marina  
Mercante*

“

*La DGMM tiene  
una gran influencia*

*a nivel internacional, tanto  
en la Unión Europea como  
en la Organización Marítima  
Internacional*

# Administración marítima

## Valor



*Un transporte marítimo seguro*

El transporte marítimo es fundamental en todo el mundo para garantizar el flujo de mercancías y suministros energéticos, para garantizar la comunicación entre territorios y facilitar la movilidad de los ciudadanos. Sin el transporte marítimo sería insostenible el comercio mundial.

La DGMM trabaja para facilitar que el flujo de buques mercantes y de pasajeros se lleve a cabo de la mejor

manera posible en circunstancias, a veces, adversas, como ocurre en este momento en la zona del mar Rojo y el golfo de Adén, debido a los ataques de huzíes. En el ámbito nacional, el objetivo es dar una respuesta a los usuarios de los distintos servicios que presta, a nivel central y periférico, desde la empatía, el acompañamiento y la solidaridad, pero sin olvidar que las normas están para cumplirlas y son una garantía para la sociedad.

## Visión



*Una estrategia marítima para un sector estratégico*

A finales de este año también hemos empezado a trabajar en el diseño de la Estrategia marítima de España que, esperamos, verá la luz en 2024. El transporte marítimo es estratégico para el comercio exterior español, es un importante elemento de cohesión

nacional y contribuye al desarrollo de otros importantes sectores económicos, como son el sector industrial, el turístico y los servicios en general. Estos elementos convierten a la futura Estrategia marítima en una necesidad y en una oportunidad.



## “ Un transporte marítimo sostenible

La ruta hacia la descarbonización del transporte marítimo cada vez está más marcada, a pesar de que a día de hoy sigue sin determinar el tipo de energías sostenibles que serán más eficaces para alcanzar la meta a corto y medio plazo. En ese contexto, la DGMM trabaja en el seno de la OMI y de la UE para proponer iniciativas y fomentar proyectos que faciliten el cambio normativo y tecnológico en el ámbito energético. Toda una revolución en la que esta Dirección General mantiene

el compromiso de acompañar al sector porque la transformación es compleja, pero imparabile. A finales de este año hemos empezado a trabajar en un plan de descarbonización que aclare la situación y despeje dudas sobre nuestro compromiso.

Por otra parte, la sostenibilidad en el entorno marítimo es imposible sin la seguridad del transporte. Continuamos *avante*, dentro y fuera de nuestras fronteras, para consolidar medidas que la hagan posible



# Estructura central (organigrama)

DIRECCIÓN GENERAL



**Victor Jiménez Fernández**  
Consejero de Transporte  
y Reper alerno ante la OMI,  
Embajada de España en Londres



**Andrés Galván Ramírez**  
Agregado de Asuntos Marítimos,  
Consejería de Transporte,  
Embajada de España en Londres



**Ana Núñez Velasco**  
Subdirectora General  
de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima



**Ángela Pazó Dos Santos**  
Subdirectora Adjunta  
de Inspección



**Ramón Álvarez Núñez**  
Subdirector Adjunto  
de Seguridad y Contaminación



## AL DE LA MARINA MERCANTE



**Roberto Núñez Quintanilla**  
General de la Marina Mercante



**Luis Javier Fernández Abad**  
Jefe de la Unidad de Apoyo del Director General

NORMATIVA MARÍTIMA  
COOPERACIÓN INTERNACIONAL

COORDINACIÓN  
Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA



**Julio C. Fuentes Gómez**  
Subdirector General  
de Normativa Marítima  
y Cooperación Internacional



**José Cebrián Pascual**  
Subdirector General  
de Coordinación y Gestión Administrativa

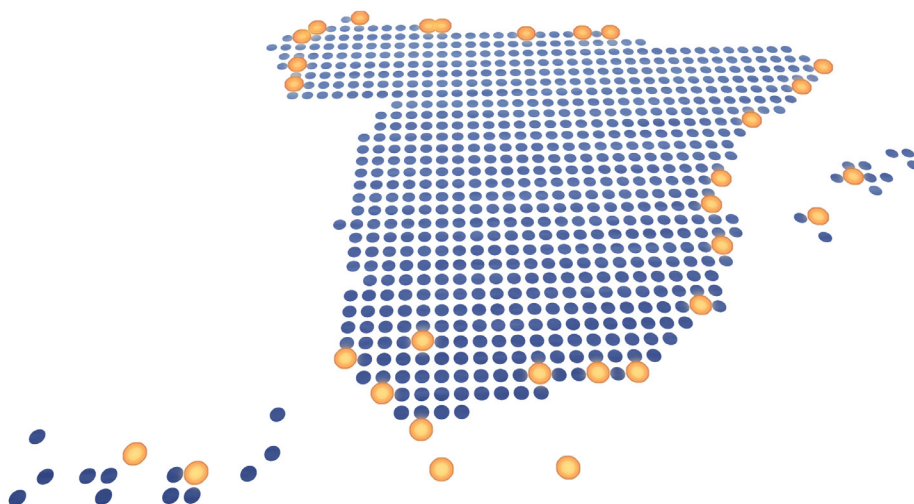


**Gerardo Vallejo Villanueva**  
Subdirector Adjunto  
de Normativa Marítima  
y Cooperación Internacional



**Fernando Henriquez Salas**  
Subdirector Adjunto  
de Coordinación y Gestión Administrativa

# Capitanías y distritos marítimos



Son el motor de la Dirección General de la Marina Mercante. España dispone de 30 capitanías y 78 distritos marítimos con competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, sin perjuicio de las competencias que corresponden a otros ministerios. Las capitanías ejercen la supervisión y dirección de los distritos marítimos que tienen adscritos.

La administración periférica de la DGMM se ocupa de la aplicación de

las normas sobre enrole y desenrole de tripulaciones y las relativas a los pasajeros o las personas ajenas a la tripulación y al pasaje; la gestión, organización y administración de los registros de buques y empresas marítimas en la periferia; la tramitación de los títulos profesionales o de recreo, las inspecciones técnicas de los buques en construcción y las inspecciones operativas a los buques que realizan escalas comerciales en puertos españoles.



Llevan a cabo las inspecciones de seguridad a bordo de los buques, en ocasiones largas y complejas, garantizando que cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación. También de la inspección de las mercancías las peligrosas. Por otra parte, autorizan y prohíben la entrada y salida de buques de las aguas españolas y, además, realizan todas aquellas funciones relacionadas con

la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. Las capitanías están dirigidas por el capitán marítimo y poseen personal técnico experto en seguridad (inspecciones) y en asuntos generales y jurídicos (expedientes sancionadores), apoyados por personal administrativo.

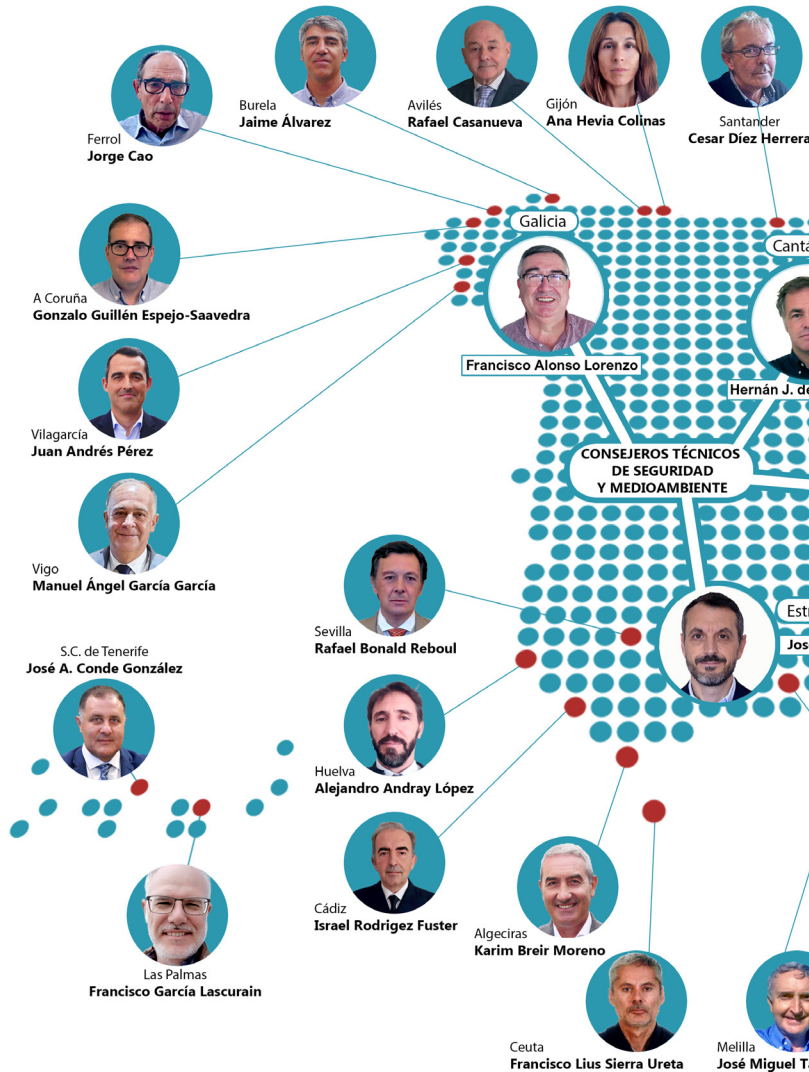
## **Coordinación con las autoridades portuarias**

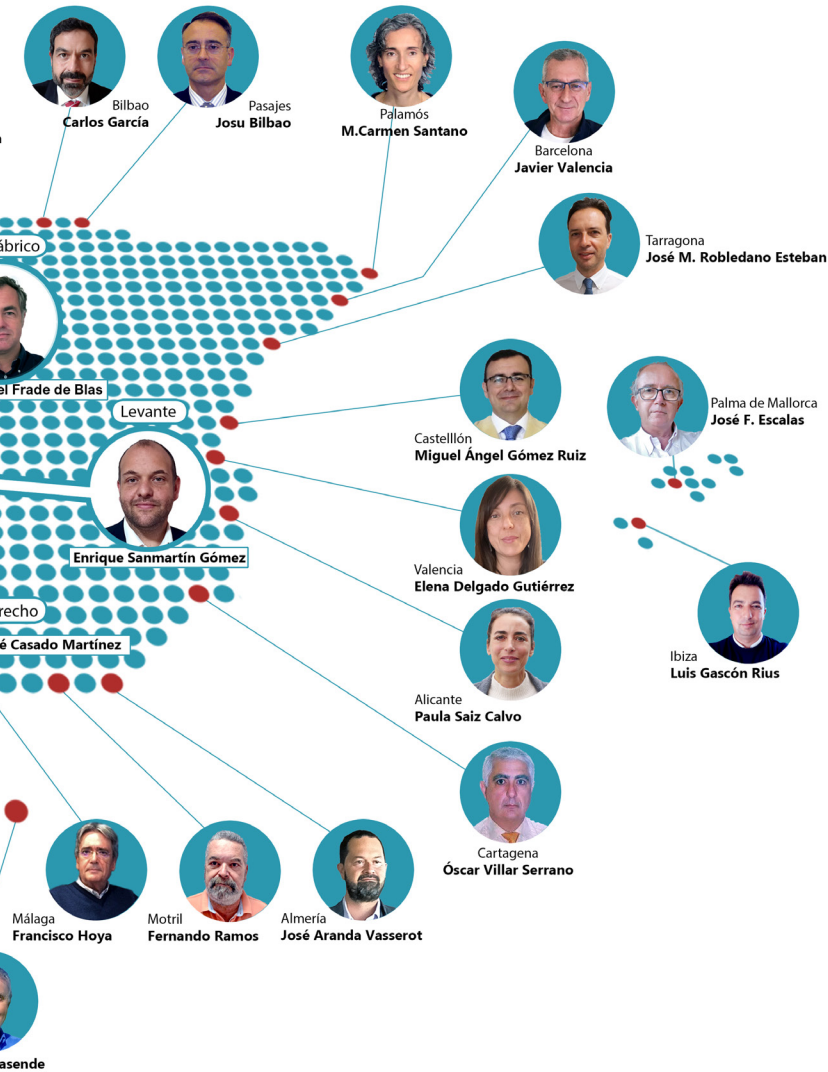
Las capitanías marítimas trabajan codo con codo con las autoridades portuarias por medio de emisión de informes y resoluciones que son cruciales para garantizar la seguridad marítima y la navegación, facilitar el desempeño de los buques en las áreas portuarias, la coordinación en materia de emergencias marítimas y de contaminación y otro sinfín de actuaciones sin las cuales no se podría llevar a cabo el transporte marítimo sin las garantías suficientes ni hacer frente a las emergencias,

tanto de asistencia humanitaria como por episodios de contaminación marítima. En este sentido, la labor de autoridades portuarias y capitanías no se entiende la una sin la otra y ambas se complementan y se enriquecen dentro de la administración marítima española.

Capitanías y distritos marítimos también colaboran con otras administraciones del territorio al que están adscritas, como las comunidades autónomas y los ayuntamientos, entre otros.

# Capitanías marítimas y distritos (organigrama)

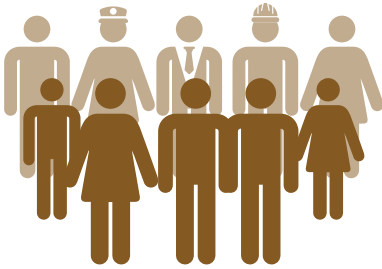




# S.G. de Coordinación y Gestión Administrativa

Entre sus cometidos se incluye la elaboración del anteproyecto de presupuestos, la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de los servicios de régimen interior y del patrimonio inmobiliario utilizado por la DGMM en sus servicios centrales y periféricos. Además, abarca la gestión administrativa del personal y ordena los recursos humanos en el ámbito de la Dirección General, lleva a cabo el diseño, explotación y mantenimiento de los sistemas y medios electrónicos, informáticos y telemáticos precisos para la prestación de los servicios de información y atención al ciudadano, impulsando y gestionando la administración electrónica, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del MITMA y en coordinación con ellos. Esta Subdirección General gestiona y controla, asimismo, las bonificaciones al transporte marítimo de los residentes en las comunidades autónomas de Canarias e Illes Balears y en Ceuta y Melilla.





## Recursos humanos

La DGMM son sus empleados públicos. Sin la labor que realizan los trabajadores sería imposible llevar a cabo los proyectos y plantear nuevas iniciativas. Se trata de un personal comprometido con la excelencia y con vocación de servicio público que incluso en tiempos difíciles mantiene su dedicación y se adapta a los nuevos métodos y formas de trabajo establecidas a raíz de la pandemia.

Si algo caracteriza a la plantilla de la DGMM es que el 92 % es personal funcionario y, además, con una elevada cualificación profesional. De hecho, es la Dirección General del Ministerio con más funcionarios del subgrupo A1, sobre todo procedentes del Cuerpo de Ingenieros Navales y del Cuerpo Especial Facultativo de la Marina Civil.

En los servicios centrales la plantilla asciende a 138 empleados públicos, 119 de ellos funcionarios y el resto personal laboral. En los servicios periféricos hay 599 trabajadores, 561 funcionarios y 38 personal laboral. El total de la plantilla asciende a 737 trabajadores, lo que significa que se ha producido un descenso considerable de efectivos con respecto a 2022.

**Plantilla  
total  
EFECTIVOS**

**737**

Servicios  
periféricos

**599**  
trabajadores

Servicios  
centrales

**138**  
trabajadores

“

*En 2023 el descenso de la plantilla sigue siendo notable en la DGMM*

# Los recursos materiales

Con los Presupuestos Generales del Estado aprobados para 2023, la Dirección General de la Marina Mercante ha ejecutado partidas presupuestarias asignadas dentro del ministerio, por importe de 496,94 millones de euros. Las partidas principales en la gestión ordinaria se corresponden con los gastos de personal -28,47 millones de euros-, los gastos corrientes, que ascienden a 3,43 millones, y las inversiones, con un importe de 1,62 millones de euros. Por otra parte, la DGMM gestiona sus competencias relacionadas con salvamento, seguridad y lucha contra la contaminación en el mar a través de la Sociedad de Salvamento Marítimo, a la que se transfirieron 190,25 millones de euros, de los que 158,21 millones se han aplicado a gastos de operación y 32,04 a transferencias de capital, que se han destinado a inversiones, sobre todo dirigidas a la reposición y mantenimiento de la flota. Asimismo, en el capítulo dirigido a subvenciones y apoyo al tráfico marítimo, la cantidad ejecutada ha sido de 271,98 millones de euros, 14,53 de ellos para los contratos dedicados a las líneas de navegación de interés público (entre la península y Canarias, Ceuta y Melilla); y 213,03 millones para bonificaciones a residentes y 14,21 para bonificaciones a familias numerosas. Cabe señalar que

en este apartado se ha producido un importante incremento con respecto al año anterior habiendo superado por primera vez las bonificaciones a residentes el umbral de los 200 millones de euros.

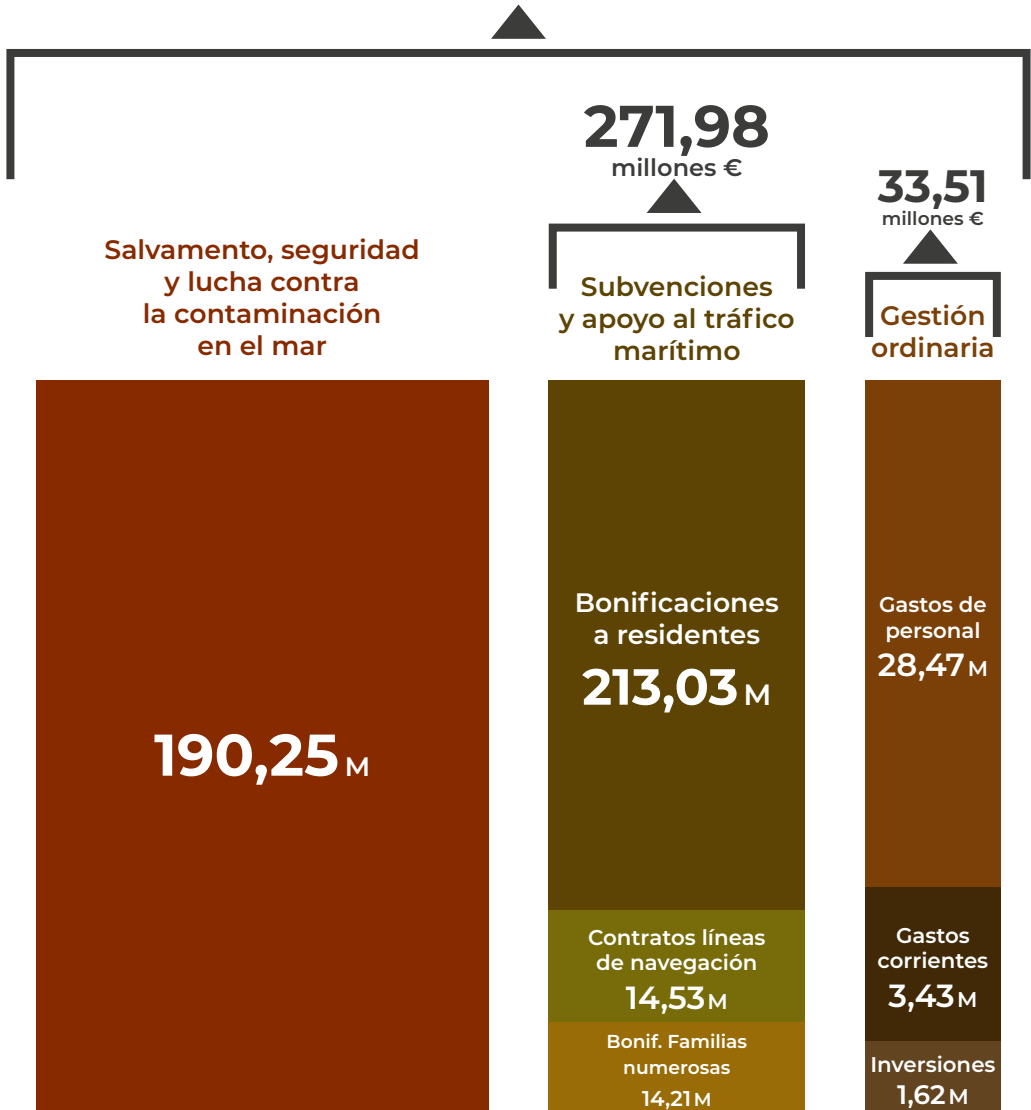
Adicionalmente, el Real Decreto Ley 20/2022, de 28 de diciembre, estableció ayudas directas a los servicios de transporte marítimo de pasaje, o de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje en navegaciones de línea regular de cabotaje declaradas de interés público de competencia estatal y sobre aquellas líneas marítimas interinsulares de régimen análogo de competencia autonómica, aprobando para este objeto un suplemento de crédito de 73 millones de euros.

## Principales inversiones

En 2023 las principales inversiones se han dedicado a la actualización y desarrollo de sistemas de información telemáticos para la gestión de procesos con la administración marítima (1,2 millones de euros): sistema integral de información del buque, titulaciones, registro de buques, despacho de buques, procedimientos sancionadores y bonificaciones, entre otras...



**496,94**  
millones €



# Subvenciones y apoyo al tráfico marítimo

Garantizar la conectividad entre los distintos territorios de España es una prioridad dentro de la actividad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Ello implica proporcionar un sistema de transporte que favorezca la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional. Dentro de este objetivo general, garantizar un nivel adecuado de conectividad y facilitar la movilidad de los residentes en los territorios no peninsulares tiene especial relevancia y las subvenciones para este fin son un instrumento fundamental para facilitar esa conectividad en términos de equidad entre todos los españoles. El ministerio gestiona y concede subvenciones al transporte marítimo de mercancías y al transporte regular de pasajeros con carácter anual. Muchas de estas subvenciones se arbitran, gestionan y supervisan desde la Dirección General de la Marina Mercante. Entre las acciones de apoyo se describen:

**Bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo de residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.**

**Bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo para familias numerosas.**

**Compensaciones al transporte marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias y en Illes Balears.**

Asimismo, promueve la suficiencia de servicios de navegación de línea regular entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares mediante la celebración de contratos de navegación de interés público con navieras. En este ejercicio, adicionalmente se aprobaron las ayudas del RDL 20/2022 orientadas a promover el empleo de combustibles de bajo contenido en azufre en las líneas de interés público.





# Bonificaciones, contratos de líneas de interés público y ayudas al uso de combustibles de bajo contenido en azufre



“

*Residentes no peninsulares: en 2023 se han invertido 213,03 millones de euros para un total de 7,55 millones de embarques subvencionados*



## Al transporte marítimo de residentes no peninsulares

Con el objetivo de facilitar la movilidad de los ciudadanos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla con el resto del territorio nacional, así como los desplazamientos interinsulares, se ha reconocido legalmente el derecho a la bonificación del precio del billete del transporte marítimo, paliando así la falta de disponibilidad de otros modos de transporte y contribuyendo a la vertebración del territorio y al desarrollo

económico y social de las zonas beneficiadas.

La DGMM actúa como órgano gestor de estas bonificaciones, de acuerdo con lo establecido en la normativa en vigor.

En 2023 se han invertido 213,03 millones de € para un total de 7,55 millones de embarques subvencionados.

## A familias numerosas

La finalidad de estas bonificaciones en las líneas regulares de cabotaje -entre puertos españoles- es promover las condiciones para que la igualdad de los miembros de las familias numerosas sea real y efectiva en el acceso y disfrute de los bienes económicos, sociales y culturales.

En el ejercicio presupuestario de 2023 se han subvencionado 1,08 millones de embarques subvencionados

a miembros de familias numerosas, por un importe total de 14,21 millones euros. Están dirigidas a todas las familias numerosas, independientemente de su lugar de residencia; es decir, no es necesario ser residente en territorios españoles no peninsulares para acceder a esta bonificación. Afecta al transporte marítimo de las líneas interinsulares y al que une la península con: Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.

# Contratos de navegación marítima de interés público y ayudas al combustible



Esta partida se incluye cada año en los Presupuestos Generales del Estado. Tiene como objetivo cubrir el coste de los contratos de navegación entre los puertos situados en la Península y los territorios no peninsulares de Canarias-Cádiz, Ceuta-Algeciras y Melilla-Península (Málaga-Melilla y Almería-Melilla/Motril-Melilla).

En este momento existen cuatro contratos de navegación en las líneas de interés público para Canarias, Ceuta y Melilla que son compatibles con la existencia en esas mismas líneas con tráficos bajo imposición de obligaciones de servicio público.



“ En este momento existen cuatro contratos de navegación en las líneas de interés público para Canarias, Ceuta y Melilla con una financiación de 14,5 millones de euros en 2023



En el presupuesto de 2023 se destinaron 14,53 millones de euros para financiar estos contratos.

Para las ayudas a los servicios de transporte marítimo de pasaje, o de pasaje y carga rodada en régimen de pasaje establecidas en el Real Decreto

Ley 20/2022, de 28 de diciembre, en el presupuesto de 2023 se ejecutaron 30,21 millones de euros, habiéndose tramitado 165 expedientes correspondientes a 10 empresas navieras.

# Subvención a ANAVE



En los Presupuestos Generales del Estado se aprueba cada año una subvención, cifrada en 1 000 000 euros en 2023, con un único fin: facilitar el embarque de alumnos en prácticas, que hayan sido formados en centros españoles, a bordo de buques

mercantes, mediante el pago de una cantidad fija por alumno, facilitando la formación de los alumnos en prácticas de puente, máquinas, radioelectrónica y electrotécnicos para la obtención de los títulos profesionales de piloto de segunda, oficial de máquinas de



segunda, oficial radioelectrónico de segunda y oficial electrotécnico de la marina mercante, así como las titulaciones profesionales de patrón de litoral, patrón de altura, mecánico naval y mecánico mayor naval de la Marina.

Estas prácticas permiten a los estudiantes adquirir la experiencia y titulación necesarias para el ejercicio profesional de la Marina Mercante y son un requisito indispensable para obtener la titulación y poder ejercer a bordo de buques de bandera española.

La subvención, promovida por la DGMM, facilita que los estudiantes realicen sus prácticas profesionales a bordo de buques mercantes, cosa que cada vez resulta más complicada, a pesar incluso de la subvención, dada la considerable reducción de la flota nacional española y la continua reducción de costes por parte de los armadores. La Dirección General de la Marina Mercante entiende que, dada la situación económica que rodea al sector del transporte marítimo, los armadores españoles asociados a ANAVE podrían, sin esta subvención, prescindir de embarcar alumnos, dificultando la salida de nuevos profesionales españoles

a un mercado estratégico, como es el del transporte marítimo. La subvención allana el camino para que los navieros españoles admitan un número superior de alumnos en sus buques y para que la marina mercante española disponga cada vez de más profesionales cualificados en este sector.

Cabe indicar que ANAVE recibe la subvención y la distribuye entre las empresas participantes, proporcionalmente al número de alumnos/meses embarcados por cada una de ellas.

Durante 2023 las empresas navieras que participaron en este programa embarcaron en sus buques a 359 alumnos por un periodo de embarque total de 1560 meses.

“

*Durante 2023 se embarcaron 359 alumnos en buques de bandera española por un periodo de embarque total de 1560 meses*

# La actividad preventiva



## La prevención es estrategia

La actividad preventiva de la DGMM durante 2023 ha concentrado sus esfuerzos en regularizar la actividad administrativa en capitanías y distritos, servicios centrales y la función inspectora de Seguridad e Inspección Marítima. Se han iniciado los trámites para actualizar la evaluación de riesgos de capitanías y distritos marítimos, así como la de la actividad inspectora que comenzará a realizarse en el 2024.



## Material de protección y prevención

En lo relativo al material de EPs (Equipos de Protección Individual) del personal que realiza las funciones de Inspección de Seguridad Marítima se ha actualizado su equipamiento integrando la seguridad, imagen corporativa, funcionalidad y comodidad.

## Reconocimientos médicos

En 2023 se han sometido a reconocimiento médico 443 empleados siendo 275 los reconocimientos especiales del personal Inspector de Seguridad Marítima. Se han investigado cinco accidentes de trabajo, todos de carácter leve, dos de los cuales han derivado en un proceso de incapacidad temporal de corta duración.

## Formación

En cuanto a la formación de riesgos laborales para inspectores de seguridad marítima de la nueva promoción de funcionarios tanto del Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil como del Cuerpo de Ingenieros Navales, por motivos del calendario de incorporación a la Administración tuvo que posponerse para el primer mes de 2024.

## Agradecimiento

La calidad preventiva de la Dirección General de la Marina Mercante depende de la implicación de los empleados públicos designados (EPD) distribuidos en las capitánías marítimas por lo que el Servicio de prevención de riesgos laborales de la DGMM agradece, un año más, su esfuerzo, apoyo y dedicación incondicional.

# S.G. Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima

Está entre sus competencias las instrucciones respecto del auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas y la ejecución de la normativa de protección marítima, la seguridad de la navegación y del salvamento de la vida humana en el mar, así como el control del tráfico marítimo y el despacho, el registro y abanderamiento de buques.

Dirige la prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de embarcaciones y se encarga de la limpieza de las aguas marinas, entre otras. En el ámbito de la inspección, se ocupa de la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos y estructurales y de equipamiento de buques, entre otros cometidos, y controla la actividad de las organizaciones ajenas a la Administración que tienen tareas delegadas de inspección.

También es su competencia el control y/o supervisión de los procesos de construcción y obras de reforma de los buques, de su estabilidad, de su correcta certificación. Además, vela por el cumplimiento de la normativa europea y de vigilancia del mercado en lo que a la instalación de equipos marinos a bordo de los buques se refiere. Esta Subdirección colabora a nivel técnico con otras administraciones y también se encarga de la homologación y control de centros de formación de enseñanzas profesionales marítimas, la ordenación de la actividad náutica de recreo y la gestión de sus titulaciones, así como del registro y control del personal marítimo.

Además, realiza asesoramiento técnico interno y en asuntos relacionados con la UE y la OMI.





# Tráfico marítimo

En el área de Tráfico y seguridad de la navegación se realiza el control de las líneas regulares de cabotaje, tanto de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje como de carga. Se supervisa que se cumplen los contratos de gestión de servicios de las líneas marítimas, se elaboran sus pliegos de prescripciones técnicas particulares y se atienden otras cuestiones, como la elaboración, control y gestión del plan de flota de la Operación Paso del Estrecho (OPE), o la gestión de reclamaciones de pasajeros relacionadas con la seguridad marítima.

La navegación de cabotaje tiene su origen y destino entre puertos españoles y es competencia de la Administración General del Estado cuando se trata de puertos ubicados en diferentes comunidades autónomas. En 2023 se ha producido un aumento de la demanda en las líneas de transporte de pasaje y vehículos, continuando con la tendencia positiva iniciada en 2021.

**El número total de pasajeros en las líneas regulares de cabotaje durante 2023 ascendió a 4 739 126.** El principal flujo de pasajeros se concentró en la línea Algeciras-Ceuta, con un total

**de 1 851 817 pasajeros**, 930 522 en sentido Ceuta-Algeciras, y 921 295 en sentido Algeciras-Ceuta.

**El número total de vehículos transportados en régimen de pasaje ascendió a 1 351 805.** La línea **Algeciras-Ceuta fue de nuevo la más concurrida, con un total de 441 241 vehículos**, 220 984 en sentido Ceuta-Algeciras y 220 257, en sentido Algeciras-Ceuta.

La **carga rodada transportada superó los 10,3 millones de metros lineales y el resto de la carga superó los 13,2 millones de toneladas.**

En 2023, la Operación Paso del Estrecho (OPE) registró sus máximos históricos, lo que repercute en el tráfico marítimo en España.

“

*En 2023 el número total de pasajeros en líneas regulares de cabotaje superó sensiblemente la cifra registrada en 2023, pasando de 4.6 millones a 4,7 millones*





Total pasajeros

**4 739 126**

en líneas de cabotaje

Vehículos transportados

**1 351 805**

de pasaje



Carga  
rodada transportada

**10,3** millones de ml.



Resto de carga

**13,2** millones de toneladas

ALGECIRAS-CEUTA

**1 807 665**

Pasajeros

**420 310**

Vehículos

# Registro de buques

Esta competencia afecta al Registro marítimo central de buques (RO) y al Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias (RE) e integra toda la 'línea de vida' de la embarcación, desde su construcción, abanderamiento y baja. Tanto de buques en servicio como de embarcaciones de recreo y de motos náuticas. Incluye también el registro de empresas navieras.

Está gestionado por las capitanías y los distritos marítimos y abarca cualquier cambio en las características de la embarcación, que tiene que anotarse en la hoja de asiento que cada una posee.

Desde el área de Registro Central de Buques, por otra parte, se coordinan todas las actuaciones que se llevan a cabo en las capitanías y distritos y se actualizan datos referentes a cambios de propietario, al registro de empresas navieras y a la mejora de las aplicaciones informáticas que se utilizan en la gestión ordinaria del registro de buques, entre otras competencias.

En 2023 se resolvieron un total de 3 520 expedientes relacionados con los procesos de abanderamiento, nuevas construcciones, inscripciones definitivas o bajas de buques y embarcaciones. En lo relativo a buques y embarcaciones de recreo se resolvieron 2886 expedientes de abanderamiento y matriculación. Además, se inscribieron un total de 1274 embarcaciones de recreo menores de 12 m de eslora por el régimen especial establecido en artículo 8 del Real Decreto 1435/2010. En este período se abrieron 199 expedientes por inicio de construcción y otros 1205 por proceso de construcción de buques.

En este ejercicio se abrieron un total de 27 713 incidencias registrales en el Registro oficial de buques y en el Registro especial. En total, se gestionaron 44 156 trámites y se expidieron 69 patentes de navegación. Otro dato para destacar: se resolvieron 12 371 expedientes para la concesión o renovación del permiso de navegación a embarcaciones de recreo.



**44 156** Trámites



**27 713** Incidencias registrales



**12 371** Expdt. renovación permiso recreo



**3520** Expedts. de abanderamiento y otros



**2886** Expdt. inscripciones de recreo



**1274** Expdt. recreo menor



**1205** Expdt. proceso contrucción



**199** Expdt. Inicio contrucción



**69** Patente de navegación



# La actividad inspectora

La inspección a buques mercantes, ro-pax y pesqueros, así como a embarcaciones de recreo, es una tarea necesaria que desarrolla la Dirección General de la Marina Mercante para velar por la seguridad y prevenir la contaminación marítima. Esta labor la realizan los inspectores de las capitanaías marítimas en los puertos españoles y también, de forma excepcional, en buques de bandera española en el extranjero. En el último caso, los inspectores de seguridad se trasladan a puertos extranjeros para llevar a cabo la inspección.

“

*La actividad inspectora garantiza un transporte marítimo en condiciones de seguridad*





# Inspecciones a buques extranjeros y embarcaciones de pabellón español



En el año 2023 se han tramitado un total de 28 594 certificados a través de la aplicación informática de inspección marítima, tanto a buques sometidos a convenios OMI como a otro tipo de embarcaciones.

El 92 % de las certificaciones se tramitaron por el personal de capitanías marítimas y distritos marítimos.

El 6 % de las certificaciones se tramitaron por las organizaciones autorizadas (OAS.)

El 2 % restante se tramitaron por el personal de los servicios centrales.

## Inspecciones MOU a buques de pabellón extranjero

Los inspectores de capitanías y distritos llevaron a cabo 1485 inspecciones a buques mercantes de pabellón extranjero que arribaron a puerto o fondeadero español. Se trata de inspecciones realizadas dentro de la normativa del *Memorándum* de París (MoU). Son inspecciones complejas y exhaustivas que tienen como objetivos la mejora de la seguridad marítima, la protección del medio ambiente marino y las condiciones de vida y de trabajo a bordo. España ocupa el segundo puesto en 2023 entre los Estados miembros del *Memorándum* de París en cuanto a número de inspecciones, en el que se incluyen los países de la UE, Canadá, Islandia, Montenegro (desde el 01 de julio de 2023) y Noruega. La Federación Rusa tiene suspendida su membresía desde mayo de 2022 hasta nuevo aviso.





## Inspecciones Lista Blanca

En el año 2004 se puso en marcha el plan Lista Blanca, consistente en la realización de inspecciones extraordinarias a buques españoles con el objetivo de mejorar nuestros resultados en el Paris MoU y permanecer en la Lista Blanca de banderas. Dentro de este plan, las capitanías marítimas han llevado a cabo en 2023 un total de 129 inspecciones, una cifra ligeramente superior a 2022 (114).

## Inspecciones para el control de los límites de contenido de azufre en el carburante

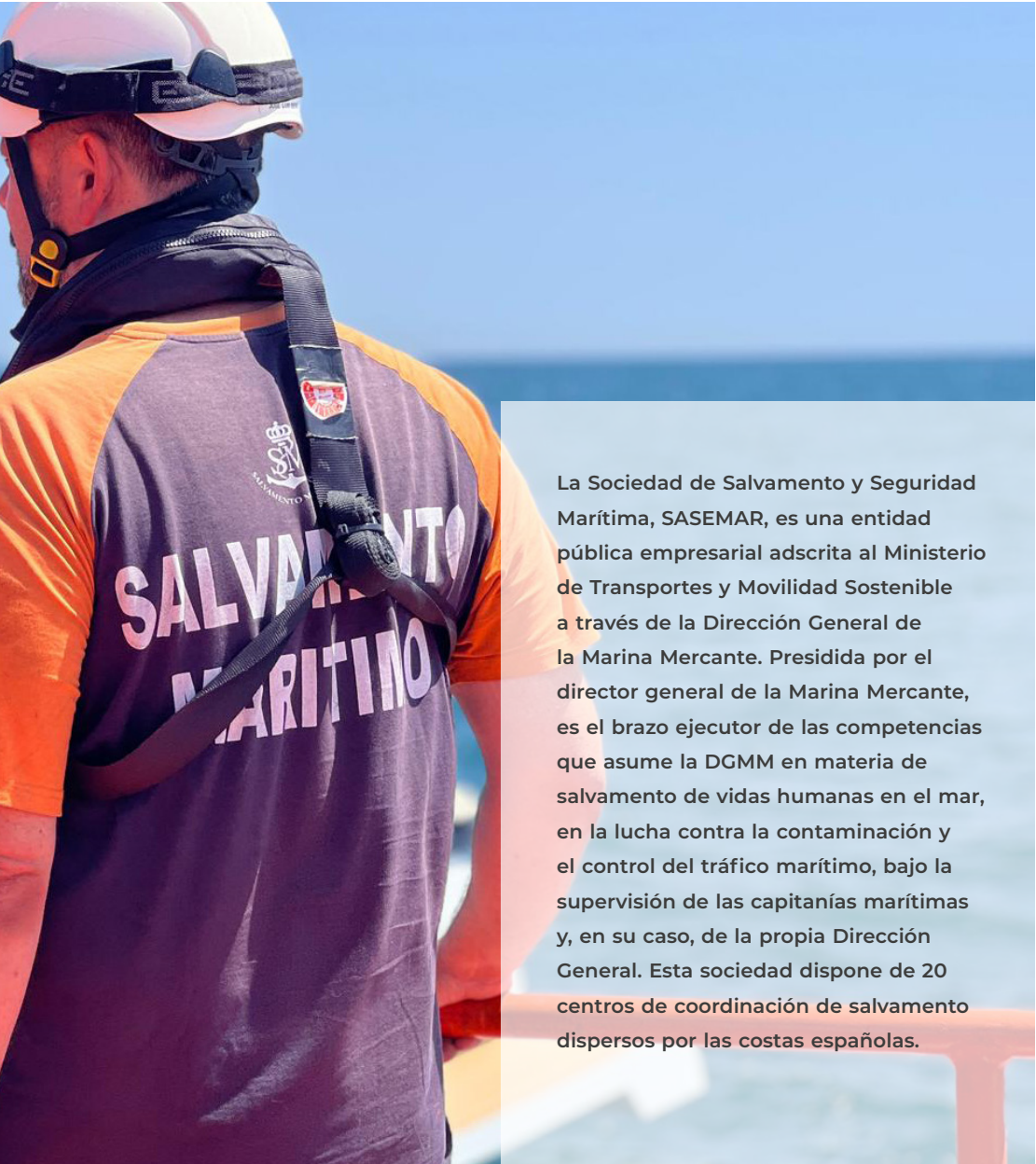
En este ámbito la DGMM ha superado el objetivo marcado, ya que las capitanías marítimas inspeccionaron 1164 buques para comprobar, tanto en puerto como

en el mar, que el combustible consumido por los buques era el reglamentario y cumplía los nuevos límites de contenido en azufre establecidos por la OMI y la legislación española. Además, se tomaron muestras en 292 de estos buques y se analizaron en el laboratorio para comprobar el contenido de azufre en el carburante. Se procedió a la apertura de los correspondientes expedientes sancionadores en los casos en que se detectó un nivel superior al permitido.

## Otras inspecciones relacionadas con normativa europea

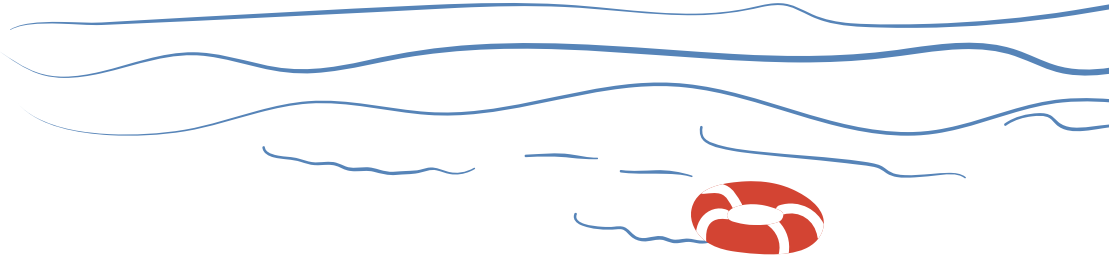
En este ámbito la DGMM realizó 52 inspecciones del reglamento de Reciclado de buques, 729 inspecciones sobre el control de la entrega de los desechos de los buques en puertos españoles y 81 inspecciones del control del cumplimiento de reglamento de Notificación, seguimiento y verificación de las emisiones de los buques.

# Salvamento marítimo



La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Presidida por el director general de la Marina Mercante, es el brazo ejecutor de las competencias que asume la DGMM en materia de salvamento de vidas humanas en el mar, en la lucha contra la contaminación y el control del tráfico marítimo, bajo la supervisión de las capitanías marítimas y, en su caso, de la propia Dirección General. Esta sociedad dispone de 20 centros de coordinación de salvamento dispersos por las costas españolas.





## Salvamento de vidas humanas

En el año 2023 Salvamento Marítimo ha atendido un total de 7520 emergencias y ha rescatado, asistido o buscado a 61 824 personas (169 personas asistidas al día), en toda España, un 44 % más con respecto a los dos últimos años. La náutica de recreo sigue acaparando el mayor número de emergencias: 2338.

Salvamento Marítimo ha coordinado la búsqueda de 1239 embarcaciones irregulares y ha rescatado a 26 521 personas, un 37 % más con respecto al año anterior.

En 2023 se vieron implicados en incidentes marítimos 2351 embarcaciones de recreo, 534 buques mercantes y 386 pesqueros.

## Lucha contra la contaminación

Este año se han vigilado en torno a 253 millones de km<sup>2</sup> de mar, superficie equivalente a 499 veces el territorio nacional. También se atendieron 552 actuaciones relacionadas con la protección del medio ambiente marino.

## Control del tráfico marítimo

En 2023 se han contabilizado en aguas españolas 313 439 embarcaciones. En los dispositivos de separación de tráfico de Fisterra, Tarifa, Cabo de Gata y Canarias Occidental y Oriental se identificaron un total de 156 748 buques. En las entradas y salidas de los puertos españoles se detectaron 156 691 embarcaciones.

# Radiocomunicación marítima

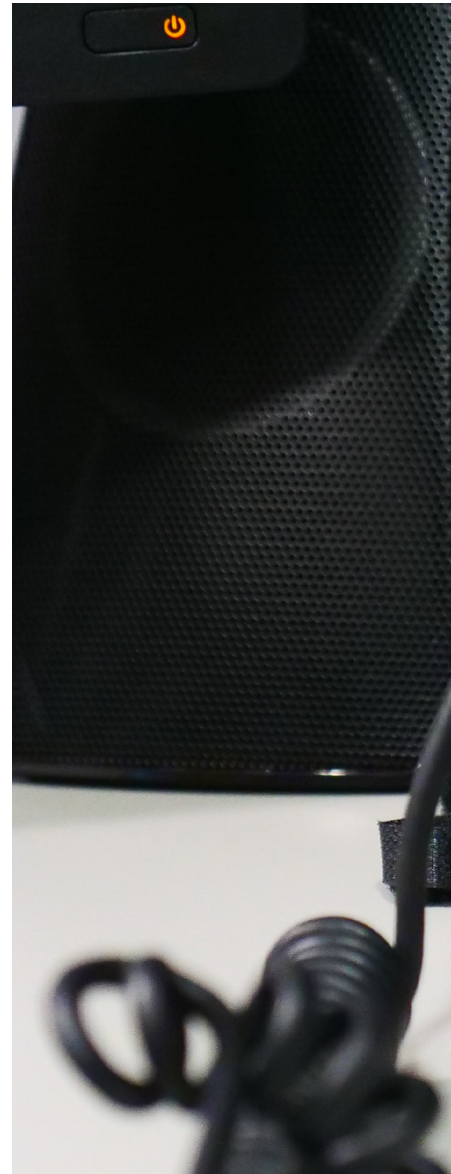
La inspección de Radiocomunicaciones Marítimas se encarga de controlar los sistemas de comunicación del GMDSS y ayudas a la navegación instalados a bordo de los buques y embarcaciones de bandera nacional.

Este control pasa por la aprobación de los proyectos de instalación, modificación y reforma; asignación de identidades del servicio móvil marítimo, expedición de licencias de estación de buque y certificados de seguridad radioeléctrica.

Con la autorización de las empresas instaladoras, recogidas en el registro de la DGMM, se garantiza un correcto servicio en los trabajos de instalación y mantenimiento de todos los equipos de comunicación y ayudas a la navegación, entre los que se encuentran las EPIRB de 406 MHz., de las que tenemos una base de datos con más de 22 000 balizas registradas.

La actualización tecnológica y normativa que conlleva trabajar con dispositivos electrónicos, sigue avanzando para nuevos usos y la incorporación de tecnologías digitales que hacen los sistemas de comunicaciones más seguros y fiables, los cuales quedan recogidos en los listados de instalación de los buques y embarcaciones para la confección de certificados y licencias.

En el año 2023 se ha incorporado una importante modificación de la instalación del equipamiento del GMDSS con la aprobación de la [COMSAR.1/Circ.32/Rev.2 del 3 de julio.](#)





# Formación marítima y titulaciones náuticas



“

En 2023  
se gestionaron  
16 203 expedientes  
de titulaciones  
de recreo



En materia de formación y títulos náuticos la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendadas las competencias relacionadas con el reconocimiento, aprobación y control de los centros de formación marítima y el registro y control del personal marítimo civil. También la adecuación de las titulaciones profesionales de la marina mercante para su ejercicio en buques civiles. Por otra parte, es competente en la ordenación general de la actividad náutica de recreo, la autorización de las escuelas náuticas incluidas las situadas en comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y de las federaciones de vela y motonáutica. Asimismo, se lleva a cabo la realización de las pruebas de idoneidad para la obtención de los diferentes títulos profesionales, pruebas de legislación marítima para extranjeros que quieran ocupar cargos a nivel de gestión en buques de bandera española y exámenes para la obtención de titulaciones de recreo que se convocan en Madrid.

## Títulos de recreo

En 2023 se celebraron tres convocatorias de examen en los meses de abril, junio y noviembre. En abril y noviembre se ofertó examen de todos los títulos PNB (patrón de navegación básica), PER (patrón de embarcación de recreo), PY (patrón de yate) y CY (capitán de yate). En la convocatoria de junio sólo se examinó de PNB y PER.

En total, en 2023 se presentaron 3299 aspirantes a títulos de recreo, de los cuales 2370 aspiraban al título de patrón de embarcaciones de recreo, con un porcentaje de aprobados en torno al 57,7 %. Al examen de patrón para navegación básica concurren un total de 510 aspirantes, con un porcentaje de aprobados próximo al 76,9 %. En el caso de las pruebas para patrón de yate, el número

de aspirantes ascendió a 310, con una media de aprobados del 53,3 %. Por último, un total de 109 personas concurren a las pruebas de capitán de yate, con un porcentaje de aprobados cercano al 75 %. Pese a que en 2023 se celebró una convocatoria menos que en 2022, el número de aspirantes presentados solo fue un 15,73 % inferior a los presentados en 2022, incrementándose el porcentaje global de aprobados de un 58 % al 60 %.

En el ejercicio 2023 se gestionaron 16 203 expedientes de titulaciones de recreo. De ellos, 4739 se correspondían a la expedición de nuevas titulaciones, un 55,6 % de patrón de embarcaciones de recreo (2634), seguido de títulos de patrón de yate (760), patrón para navegación básica (708) y capitán de yate (637).

# Formación y titulación profesional



Área universitaria

**27**

FP

**37**

PPER

**1331** matriculados

**1033** examen

**474** aprobados

Títulos profesionales

**10 807**

Certificados de suficiencia  
y formación náutica

**36 303**

## Exámenes

Siguiendo la estela de años anteriores, durante el 2023 la Dirección General ha continuado con la extraordinaria labor de evaluación de los candidatos a la obtención de títulos profesionales en colaboración con las universidades y los centros de formación profesional repartidos por toda la geografía española. Tanto los alumnos procedentes de las diferentes especialidades de las escuelas y facultades de náutica universitarias, como los estudiantes de la formación profesional de la familia marítimo-pesquera, realizan las correspondientes pruebas de idoneidad en las que se evalúa el nivel de competencia y su idoneidad para el cargo, de acuerdo con los estándares prescritos en el Convenio STCW (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar).

Durante el año 2023 se celebraron 37 exámenes para la FP lo que supone un leve aumento del 8 % con respecto al año anterior. En el caso del número de pruebas realizadas para los alumnos de la universidad ha sido 27, lo que supone un 42 % menos en comparación con el 2022. Esto es debido a que el Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el



que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, redujo el número de pruebas de cuatro a dos por año. Cabe indicar que durante este año no se ha realizado ni un solo examen para la obtención del título de Oficial electrotécnico, rompiendo la tendencia de años anteriores.

Los candidatos que han superado la formación académica y las pruebas tienen derecho a solicitar el correspondiente título profesional. En este sentido, se han expedido 468 títulos profesionales, lo que significa un aumento leve del 3 %, de los cuales 140 son de piloto de segunda de la marina mercante, 42 de oficial de máquinas de segunda de la marina mercante, ningún oficial radioelectrónico de segunda de la marina mercante, cuatro oficiales electrotécnicos, 145 de patrones de altura, 96 de mecánico mayor naval, 25 de patrones de litoral y 16 de mecánico naval. El aumento este año ha sido para los patrones de altura, el resto de los títulos se ha mostrado en líneas generales igual al 2022, con una bajada para las expediciones de mecánicos mayor naval.

En los centros de formación marítima se han realizado 3639 cursos, lo que supone un descenso de 603 cursos con respecto a 2022. Han aprobado 35 187 alumnos. La tendencia en el 2023 es a la baja con respecto al año precedente, con un 19 % menos de alumnos aprobados.

Por otra parte, se realizan los exámenes para la obtención del título de Patrón profesional de embarcaciones de recreo, conocido por las siglas PPER. En las convocatorias de 2023 se matricularon 357 aspirantes más que el año pasado, hasta un total de 1331. Se presentaron finalmente 1033 y aprobaron 474, cinco más que el año anterior.

Durante el 2023, entre toda la administración marítima se han autorizado 10 807 expedientes de títulos profesionales (302 expedientes más que el año anterior) y 36 303 expedientes de certificados de suficiencia, lo que significa un descenso de 8100 certificados en comparación con 2022. Estos resultados engloban las nuevas expediciones y revalidaciones de títulos y certificados expedidos, produciéndose un descenso natural de certificados de entorno al 18 % con respecto al año 2022.

# Títulos profesionales y certificados de suficiencia



En este ejercicio se expidieron 70 títulos más que el año pasado, con un total de 3259 títulos profesionales y 26 346 certificados de suficiencia y formación marítima. Además, se han gestionado 656 libretas más, ascendiendo la cifra a 5976 Libretas Marítimas/DIM, indispensables para embarcar. Es necesario indicar que en mayo de 2022 la Libreta de Marítima/DIM dejó de emitirse, por cambio de formato y utilidad y se empezó a emitir el DIM en formato tarjeta como documento de identificación del marino. La libreta marítima pasó a denominarse Libreta de navegación marítima y continuó con su propósito de registrar la experiencia profesional del marino en los buques de pabellón nacional. En 2023 se emitieron 2529 unidades de DIM, 1025 menos que en el ejercicio anterior.

En materia de formación y titulación, se celebró un curso de patrón y mecánico del servicio marítimo de la Guardia Civil.

Por otra parte, durante el 2023 se volvió a la normalidad poniendo fin a las actuaciones extraordinarias en materia de formación y titulación puestas en práctica por la Dirección General, finalizando medidas para ampliar las caducidades de determinados certificados del Convenio STCW necesarios para embarcar. A este respecto se ha continuado con las medidas para eximir de los cursos de actualización de formación básica en seguridad a determinadas tripulaciones con el objetivo de aliviar la presión en el sector por la gran demanda de cursos. Este año también ha sido relevante el apoyo del área de informática de la Dirección General para la consecución de las metas y objetivos.



Títulos profesionales

**3259**

Certificados de suficiencia  
y formación marítima

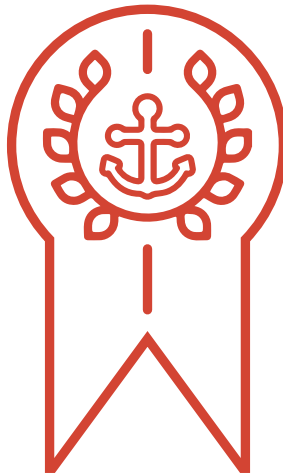
**26 346**

Libretas marítimas/DIM

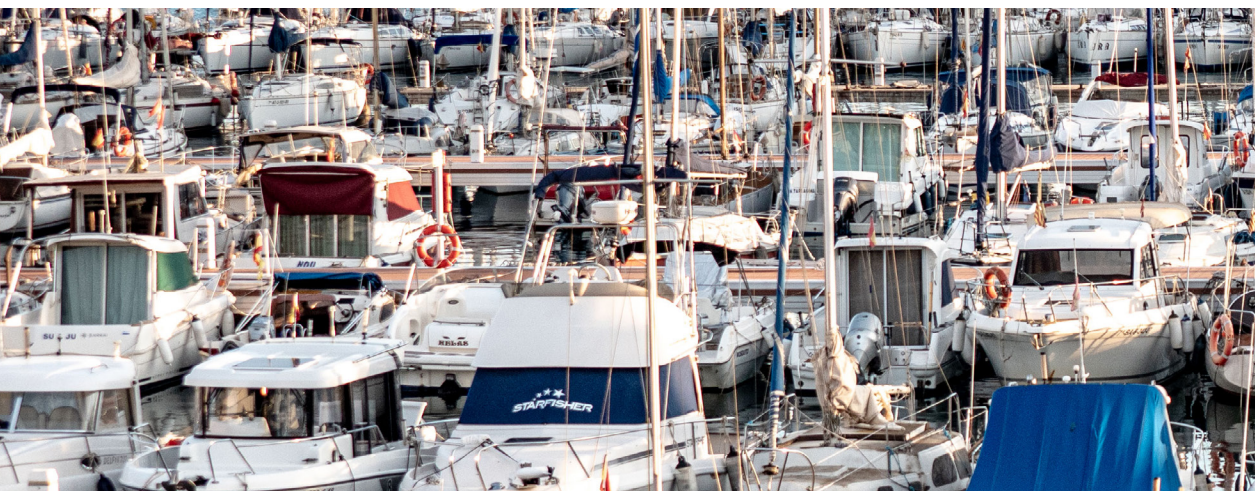
**5976**

Unidades de DIM

**2529**



# La actividad náutica de recreo



En 2023 el sector náutico ha sufrido una caída de matriculaciones que ha afectado a todos los segmentos salvo a las motos de agua, cuyas matriculaciones han permitido al mercado náutico mantener un equilibrio respecto a los datos de matriculación del año anterior, en una situación económica global muy compleja, que previsiblemente se va a extender al próximo año.

Este año se matricularon 5976 embarcaciones, un 2,2 % más que en 2022, pero en el mes de diciembre, deja una caída importante de las matriculaciones con un descenso del 36,2 % respecto al registro del año anterior.

El mercado del chárter náutico (alquiler de embarcaciones de recreo) también matricula a la baja, cerrando 2023 con 2057 matriculaciones de embarcaciones de recreo para uso de alquiler, lo que representa un 4,79 % menos de los registros efectuados en 2022. Diciembre, mes de temporada baja, también ha sido un mes negativo para el alquiler de embarcaciones, dejando una caída del 66 % respecto al mismo mes de 2022.

Con respecto a 2022, el mercado náutico sigue representado mayoritariamente por las embarcaciones de hasta 8 metros





“

*En el mercado del sector náutico las motos de agua son las que más crecen, un 50,4 % con respecto a 2022*

de eslora (89,2 % de cuota), seguidas en el *ranking* por los barcos entre 8 y 12 metros de eslora, que representan el 7,3 % del mercado. Las esloras a partir de 12 metros suponen el 3,5 % del mercado. En el consolidado del ejercicio 2023, cabe destacar que solo el segmento de embarcaciones menores de 6 metros y aquellas con esloras comprendidas entre los 12 y 16 metros cierran en positivo, con un crecimiento de las matriculaciones del 7,5 % y 1,3 % respectivamente. El resto de las esloras caen, con mayor incidencia en el segmento de esloras mayores de 16 metros, que han disminuido un 31,9 %.

Por tipo de embarcaciones, son las motos de agua el mercado que más crece, un 50,4 % respecto al 2022, seguido de las embarcaciones neumáticas plegables que se incrementaron un 15,9 %.

Los veleros son los que han registrado una mayor caída en 2023 (-23,5 %), pero tampoco los barcos a motor y las embarcaciones neumáticas semirrígidas han experimentado un incremento en su demanda en 2023. Pese a ello, se ha producido un ligero aumento global del mercado náutico nacional del 2,2 % respecto a las cifras del 2022.

# La gestión de proyectos



## Gestión de proyectos

El área de Proyectos de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima se encarga de estudiar proyectos de construcción de buques, obras de reforma, estabilidades y cualquier otro asunto técnico relacionado con este tipo de procesos.

En 2023 se han aprobado un total de 30 nuevos proyectos de buques de  $\geq 24$  metros y también 43 obras de reforma.

Además, se han aprobado 94 libros de estabilidad y tres instrumentos de estabilidad.

Por otra parte, se han autorizado 34 ampliaciones de períodos restringidos, dos abanderamientos y 10 exenciones y/o equivalencias.

Esta área también está participando en grupos de trabajo de la UE y de la Organización Marítima Internacional para, entre otras cosas, desarrollar normativa relacionada con el diseño y construcción de los buques.

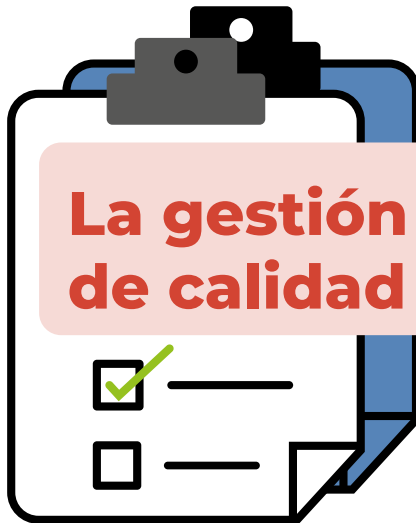
Esta área también responde consultas técnicas realizadas por las capitánías y por oficinas técnicas, y desarrolla instrucciones de servicio relacionadas con los asuntos técnicos de estos procesos.

## Tecnología y apoyo técnico

El área de Tecnología y Apoyo Técnico de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima se encarga, entre otros aspectos, de gestionar lo relacionado con la certificación de los buques que sea competencia de la subdirección, las prórrogas de los reconocimientos que soportan dicha certificación y las solicitudes de equivalencias, dispensas y exenciones normativas que puedan realizarse durante la vida en servicio de los buques.

Este año 2023 se han tramitado 126 expedientes de emisión de certificados y 99 expedientes de solicitudes de prórrogas de reconocimientos, exenciones, dispensas o equivalencias. Asimismo, se han propuesto para sanción por incumplimiento de la normativa marítima a 18 buques en lo que a los reconocimientos y certificación se refiere.

Esta área también está participando en grupos de trabajo de la Comisión Europea y colabora con otras autoridades en el cumplimiento de su propia normativa. A este respecto, hay que mencionar que en 2023 se han desarrollado 11 actuaciones enmarcadas en un acuerdo de colaboración con las autoridades pesqueras españolas.



## Los procesos

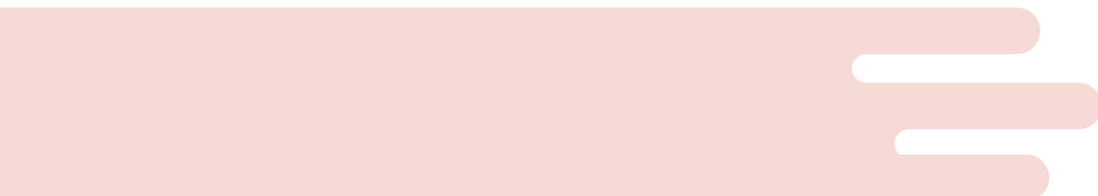
La gestión de la calidad abarca los procesos de titulación y formación marítima, de actividades inspectoras, auditoría, certificación y autorizaciones a buques sometidos a convenios internacionales IMO. Todo ello sometido a la norma ISO 9001:2015 para la Gestión de la Calidad. Para mantener dicho sistema se establecen los objetivos anuales, el control de los registros, el análisis de riesgos y oportunidades, la elaboración de encuestas de satisfacción, la realización de auditorías externas e internas -tanto en las capitanías marítimas como en los servicios centrales-, y el tratamiento de quejas y sugerencias, entre otras labores. Los procesos son auditados de forma externa por una entidad certificadora, la Comisión Europea, la Agencia Europea de

Seguridad Marítima (EMSA), la Organización Marítima Internacional (OMI) y por la Inspección General de Servicios del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Se trata de un sistema de gestión consolidado. Los objetivos están íntimamente relacionados con el contexto, riesgos, oportunidades, indicadores y el resultado de la evaluación de los hallazgos, estableciéndose las acciones necesarias, con el foco puesto en la mejora continua de nuestra actividad, y teniendo en cuenta los recursos humanos y la infraestructura disponible.

Durante el 2023 se llevó a la puesta en marcha de la firma de certificados por UTN para los certificados que derivan de





normativa OMI. Esta mejora permite la confección de certificados electrónicos para nuestra flota. Se está implantando de forma gradual, a medida que se realizan las renovaciones de los certificados. Este sistema ha sido comunicado a la OMI para garantizar su validez, cumpliendo la normativa vigente. Cada certificado dispone de un número identificativo que es el mismo durante la vida del certificado y se puede comprobar su validez desde la sede electrónica. También se puso en marcha la emisión de informes de inspección electrónicos para los reconocimientos que se realizan de los buques sometidos a los convenios OMI, de forma que se pueda consultar desde cualquier centro las deficiencias de cualquier buque. En el 2024 se añadieron

los informes de las inspecciones del plan de lista blanca.

Y, desde enero de 2024, se dispone de una renovada intranet en DGMM. Se aprovechó dicho hito para reorganizar la documentación.

En cuanto a la satisfacción del ciudadano, se realizaron las encuestas tanto a empresas como a personal solicitante de trámites relacionados con STCW y al personal de Marina Mercante. Dicho resultado se ha tenido en cuenta para la redacción de objetivos y oportunidades de mejora. Respecto a buzón de quejas y sugerencias disponible para el sector marítimo, se han recibido un total de 36 quejas y cinco sugerencias en 2023.

# S.G. Normativa Marítima y Cooperación Internacional

Se ocupa de elaborar propuestas de regulación sectorial en el ámbito marítimo, en particular las referidas a despacho de buques, registro y abanderamiento, títulos profesionales y de recreo, inspección de buques y contaminación marina. También ejerce labores de asesoramiento y apoyo jurídico interno, tramita los procedimientos administrativos sancionadores y de recuperación de costes y emite informes y propuestas de resolución de recursos administrativos contra resoluciones de la administración marítima. Esta Subdirección General coordina la actividad internacional de la DGMM, especialmente en lo que respecta a la UE y la OMI, incorpora al Derecho español de la legislación derivada de normas europeas o de organizaciones internacionales y gestiona, en coordinación con la DG de Aviación Civil, las actuaciones relativas a las bonificaciones al transporte de mercancías con los territorios no peninsulares.





# La actividad sancionadora

La unidad de expedientes sancionadores y la extensión de la organización en los servicios periféricos de la administración marítima ha incrementado su actividad. Es de especial relevancia el esfuerzo dedicado a la investigación y prosecución de los casos de contaminación del medio marino por su elevada complejidad. Durante el año 2023 se han iniciado

2045 procedimientos administrativos sancionadores (desglosados en 1840 por infracciones graves y 205 por infracciones leves). En este año 2023 han sido resueltos 1656 procedimientos, donde se incluyen parte de los iniciados en 2023 y años previos. Asimismo, se han tramitado 117 recursos de alzada y 29 recursos contencioso-administrativos.



**2045**

Procedimientos  
sancionadores

**1840**

Graves

**205**

Leves

Resueltos

**1656**

procedimientos



**117**

Recursos  
de alzada

**29**

Contencioso-  
administrativos



## Sanciones por contaminación

En relación con la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en el año 2023 se resolvieron en la Dirección General de la Marina Mercante 32 procedimientos administrativos sancionadores. Se

impusieron multas que oscilaron entre 3.000 y 120.000 euros. Las más comunes que se han sancionado son: descargas ilegales de hidrocarburos procedentes de buques atracados en puerto y consumo de combustible con alto contenido en azufre por parte de los buques atracados o fondeados en puertos nacionales.

## Procedimientos iniciados en 2023 por infracciones graves

En los siguientes gráficos se visualiza la labor desarrollada por parte de la DGMM y sus Capitanías Marítimas en este ámbito.

Procedimientos iniciados en 2023 por capitanías	2022	2023
A CORUÑA	77	65
ALGECIRAS	242	251
ALICANTE	116	172
ALMERÍA	129	180
AVILÉS	12	10
BARCELONA	27	11
BILBAO	23	24
BURELA	22	14
CÁDIZ	57	98
CARTAGENA	6	5
CASTELLÓN	0	0
CEUTA	62	52
EIVISSA	4	4
FERROL	29	14
GIJÓN	21	5

Procedimientos iniciados en 2023 por capitanías	2022	2023
HUELVA	149	110
LAS PALMAS	95	81
MÁLAGA	31	39
MELILLA	28	23
MOTRIL	20	22
PALAMÓS	4	61
PALMA MALLORCA	58	49
PASAJES	32	22
SANTA CRUZ DE TENERIFE	142	156
SANTANDER	50	46
SEVILLA	38	16
TARRAGONA	88	38
VALENCIA	55	65
VIGO	127	183
VILAGARCÍA DE AROUSA	10	24

# La producción normativa





2023 ha sido un año con gran producción normativa. Cabe destacar que se ha publicado el real decreto que aprueba el Reglamento de Ordenación de la navegación marítima. Además, en el ámbito de la navegación marítima, se han desarrollado las medidas para atender los compromisos derivados de la celebración de la XXXVII Copa América en Barcelona, en 2024. Y el Tribunal Supremo ha avalado el real decreto que regula los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

Por otro lado, se destaca que durante este año 2023 el Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) ha desestimado (STS 1243/2023-ES:TS:2023:4218) el recurso interpuesto por el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) frente al Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante. Este real decreto también fue objeto de recurso por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME), e igualmente ha sido desestimado (STS 676/2024-ES:TS:2024:1970). En suma, el Tribunal Supremo avala que las disposiciones impugnadas del real decreto no infringen el Convenio STCW, ni la Directiva 2008/106/CE o la legislación nacional.

# Normativa 2023

A continuación, se enumeran las principales normas aprobadas durante el año 2023, en cumplimiento del objetivo de actualizar el marco regulatorio de la marina mercante:



**Real Decreto 186/2023,**

de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

**Real Decreto 332/2023,**

de 3 de mayo, por el que se regula la compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en Ceuta y Melilla.

**Real Decreto 1124/2023,**

de 19 de diciembre, por el que se desarrollan medidas en los ámbitos de la navegación marítima y aérea, la meteorología y el dominio público radioeléctrico para atender a los compromisos derivados de la celebración de la XXXVII Copa América en Barcelona.

**Orden TMA/1265/2023,**

de 15 de noviembre, por la que se determinan para el año 2022 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

**Orden TMA/1264/2023,**

de 15 de noviembre, por la que se determinan para el año 2022 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 147/2019, de 15 de marzo, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.

# Cooperación internacional



## REPER en la Organización Marítima Internacional -OMI

La DGMM, principal órgano de la administración marítima española, continúa intensificando su presencia en los foros internacionales que son de su interés por las competencias que le están asignadas.

Para ello, cuenta con una Representación Permanente en Londres (en adelante, REPER OMI) cuyo trabajo principal se focaliza en la OMI que es la agencia de la ONU que regula el transporte marítimo internacional. La REPER trabaja bajo la supervisión del director general de la Marina Mercante y la colaboración de la estructura administrativa marítima nacional, de manera que lleva a cabo la representación de España en OMI y la coordinación de la actividad marítima internacional más relevante y significativa.

## España preside el Consejo de la OMI

En 2023, y gracias al buen trabajo y representación realizados por España en la OMI, nuestro país volvió a ser reelegido como país miembro del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI).

España se integra en la categoría B, que agrupa a los 10 países con mayores intereses en el comercio internacional. Esta elección se produce tras dos años de presidencia española del Consejo, de la mano del consejero de Transportes de la Embajada de España en Londres y representante permanente alterno de España ante la OMI desde 2016, Víctor Jiménez, quien ha sido reelegido por otros dos años como presidente del Consejo. Se pone por tanto en valor, el valioso papel que juega nuestro país en las políticas internacionales y se refuerza el liderazgo de España en la toma de decisiones relacionadas con el sector del transporte marítimo a nivel global.

## Lucha contra la contaminación

La REPER OMI, junto con expertos de otras administraciones y SASEMAR, han continuado aportando su experiencia y criterio en el desarrollo de las líneas de trabajo derivadas del plan de acción y estrategia de la OMI para abordar el problema de la basura plástica marina procedente de los buques, las artes de pesca y la reducción del riesgo ambiental causado por el transporte de pélets. Se ha trabajado para la adopción de enmiendas al Anexo V del Convenio MARPOL para que el *Libro de registro* de basuras sea obligatorio para los buques más pequeños, así como, para la promoción

## Memoria de actividades 2023

del mercado de los artes de pesca y de un sistema de notificación obligatoria de los artes de pesca perdidos.

Así mismo, la REPER OMI ha continuado trabajando con la colaboración de expertos españoles en ruido y vibraciones de la empresa TSI en el grupo de trabajo por correspondencia que ha culminado con la aprobación del proyecto de directrices revisadas para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo comercial y sus efectos adversos en la fauna marina. Se ha continuado trabajando en un plan de trabajo que prevé, entre otras cosas, promover la implementación de las directrices revisadas no obligatorias, aumentar la concienciación y explorar los posibles beneficios mutuos e intercambios entre el ruido submarino y la eficiencia energética.

## Buques autónomos y otros asuntos

Con el soporte de expertos de la DGMM, Jovellanos (centro de formación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima) y de algunas capitanías marítimas se ha participado activamente en la elaboración de un código no obligatorio basado en objetivos que regule el funcionamiento de los buques marítimos autónomos de superficie (MASS) para cubrir aquellos aspectos no considerados por la regulación actual. Hemos liderado

la redacción de partes del proyecto del Código MASS relativas a búsqueda, salvamento y protección marítima, y hemos participado en la definición de los capítulos relativos a navegación, comunicaciones y protección contra el fuego/seguridad.

Se ha participado también en la revisión de las directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia, aportando nuestra dilatada experiencia en responder ante complicadas situaciones de emergencia y que finalmente fueron adoptadas por la Asamblea 33 de la OMI.

Hemos aportado nuestra experiencia en los grupos de trabajo que están considerando nuevos combustibles y el análisis de su ciclo de vida, contaminación atmosférica, desarrollo de índices de intensidad de carbono, dispositivos y medios de salvamento, riesgo de incendio en buques Ro-Ro (*roll-on/roll-off*), armonización de nuevas versiones de los códigos IMDG e IMBSC en español y con otros idiomas, actualización de nuevas fichas para nuevas mercancías del código IMBSC, y en las guías para la inspección bajo el sistema armonizado de inspección y certificación de inspecciones remotas.

Además, se ha participado en:

- La revisión de la Resolución A.1001(25) sobre provisión de servicios satelitarios móviles reconocidos en el SMSSM;



- La revisión de la Resolución A.1050(27) sobre recomendaciones para la entrada en espacios cerrados de a bordo de los buques;
- La actualización de la guía de inspección del sistema armonizado de reconocimiento y certificación (SARC), Lista no exhaustiva de obligaciones en virtud de los instrumentos pertinentes del código de implantación de los instrumentos de la OMI (Código III), y elaboración de la guía para la realización de reconocimientos, auditorías y evaluaciones remotas

## Memorando de Entendimiento de Torremolinos

En el marco del Memorando de Entendimiento sobre actividades de cooperación técnica entre España y la OMI que fue firmado en 2019 en Torremolinos, la REPER OMI y la DGMM continúan trabajando con Guinea Ecuatorial, Gambia, Congo y Angola para la culminación de un proyecto de colaboración entre administraciones marítimas para desarrollar programas de creación de capacidad para la correcta implementación de los instrumentos de la OMI, tomando como referencia los resultados de las auditorías IMSAS realizadas por la OMI a ambos países.

## Acuerdo de Ciudad del Cabo

Sobre la base del compromiso de España con la promoción de la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre seguridad de buques pesqueros y como continuación de los acuerdos alcanzados durante la Conferencia Ministerial de Torremolinos de 2019, la REPER OMI está coordinando un grupo de partes interesadas en la elaboración de un proyecto de orientaciones para asistir a los Estados interesados en la ratificación y puesta en práctica de este importante convenio. Además, expertos de la DGMM han participado en la coordinación de distintos seminarios webs organizados por la OMI para ratificación del Acuerdo y en reuniones bilaterales específicas con países de África Oriental y Occidental, Países Árabes, Asia, América y Oceanía para la ratificación del Acuerdo. Del mismo modo se ha participado con la secretaría de la OMI en el grupo que coordina e impulsa las ratificaciones del Acuerdo. En ese sentido, desde la REPER OMI y en coordinación con IMO y el Centro Jovellanos de SASEMAR se ha realizado una tercera edición de los cursos de formación en línea relativos a la "Implantación uniforme y control del límite del contenido

## Memoria de actividades 2023

de azufre (Anexo Vi MARPOL)” y a la Implantación del Acuerdo de Ciudad del Cabo (2012)”.

Además, desde la REPER OMI, con la ayuda de expertos en seguridad de buques pesqueros de la DGMM, se continúa trabajando en el ámbito del PAME en un proyecto que España lidera junto a Islandia y la OMI para dar a conocer las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para la seguridad de los buques pesqueros y la experiencia adquirida en el proceso de aplicación del Acuerdo por los Estados árticos y otros países, reconociendo la importancia de la seguridad de los buques pesqueros en el Ártico debido al aumento del tráfico de este tipo de buques en la región.

## Otros ámbitos de interés

Además de las cuestiones estrictamente derivadas de la labor de la OMI, existen otros ámbitos de interés vinculados con la labor de la OMI donde la REPER OMI también focaliza sus esfuerzos. De esta manera, durante 2023:

### En el Consejo Ártico

Se ha seguido participando como observadores en las reuniones del grupo de expertos de transporte marítimo (SEG)

del PAME (Consejo Ártico) con el objetivo de mitigar el impacto del transporte marítimo en el Ártico y mejorar la implementación del Código Polar de la OMI.

### En EQUASIS

La REPER OMI ha continuado representando a la DGMM en las reuniones de los órganos ejecutivos de EQUASIS que es un proyecto internacional, financiado entre otros Estados por España, que permite disponer de una base de datos internacional centrada en la seguridad de los buques como herramienta fundamental para reducir los buques subestándar en nuestros mares y, promover la transparencia y el intercambio de información imparcial y objetiva relativa a los buques que realizan transporte marítimo internacional.

Bajo la presidencia del Consejo de la UE, España ha participado intensamente en el proceso de negociación en el ámbito de la OMI de decisiones de gran relevancia como son la adopción de la estrategia de 2023 para la reducción de gases de efecto invernadero y en la adopción de la resolución de la Asamblea 1183(33) sobre las repercusiones en el transporte marítimo internacional de la invasión armada rusa de Ucrania.

Durante el último subcomité para la implementación de los convenios de



la OMI (III 9, España ha ostentado la presidencia del grupo de redacción sobre la elaboración de orientaciones para ayudar a las autoridades competentes a implantar el Acuerdo de Ciudad del Cabo. El Sr. J. Casado Martínez además de ostentar esta presidencia, coordina el grupo por correspondencia establecido a tal fin.

El Consejo en su 129º periodo de sesiones celebrado en julio de 2023 aceptó, con agradecimiento, el generoso ofrecimiento del gobierno de España para acoger en 2024, en Barcelona, el evento paralelo, como parte de las celebraciones del Día Marítimo Mundial. El evento consistirá en una serie de

debates de alto nivel centrados en el lema de la OMI para 2024 "Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero" y estará participado por altos representantes de los Estados miembros de la OMI, de la Secretaría de OMI, de la administración marítima española y del sector marítimo en general.

La OMI aceptó también el ofrecimiento de la REPER OMI y la DGMM para fabricar en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, cinco medallas de plata que se otorgarán en años venideros para galardonar el Premio de la OMI a la igualdad de género, con motivo de la celebración anual del Día Internacional de la Mujer en el sector marítimo.



# La DGMM en la UE



En el seno de la Unión Europea, la DGMM trabaja en estrecha colaboración con la Representación Permanente de la Embajada de España en Bruselas ante la UE. Coordina las actividades y diversos grupos de trabajo tanto de la Comisión como del Consejo de la UE, en particular a nivel de reuniones del grupo de trabajo marítimo, del COREPER y del Consejo de Ministros de Transportes, y es la representante a nivel nacional del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS) de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión.

## **Presidencia española en el Consejo de la UE**

Durante la presidencia del Consejo de la Unión Europea en el segundo semestre de 2023, España ha logrado dar un gran impulso a la normativa marítima europea. El Consejo de Ministros de Transportes celebrado en diciembre del pasado año dio luz verde a cinco orientaciones

generales relacionadas con el sector marítimo.

Para ello se elaboraron hasta 25 propuestas de compromiso por parte de los consejeros de transportes de la Representación Permanente de España en la UE, Carlos Ortiz y Miguel Núñez, en colaboración con los técnicos de la Dirección General de la Marina Mercante.

La normativa propuesta afecta a la modificación de directivas tan importantes para el sector marítimo como el control de los buques por el Estado rector del puerto, la contaminación procedente de los buques, la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo o el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, lo que contribuirá sin duda a la mejora de normativas que son esenciales para el sector.

Adicionalmente, durante la presidencia española se coordinó y acordó la posición de la UE respecto a los numerosos documentos para las reuniones de los distintos Comités de la OMI.

### En la EMSA



Esta Dirección General es además la representante de la Administración española en el consejo de administración de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), entidad de la UE encargada de ofrecer asesoramiento técnico y asistencia operativa para mejorar la seguridad y la protección marítimas y la lucha contra la contaminación. La mayor parte de las tareas de la Agencia son preventivas, como el seguimiento de la aplicación de determinadas leyes y la evaluación de su eficacia global. Pero también ofrece

a los países de la UE los buques de recuperación de hidrocarburos, en caso de grandes vertidos en el mar, y colabora en la detección de la contaminación marina a través de la vigilancia por satélite, una labor que en España es muy significativa y aporta grandes resultados a la hora de la prevención de la contaminación marina de nuestros mares. La colaboración con la EMSA no es solo a nivel técnico sino también logístico, proporcionando además personal de apoyo bajo la figura del Experto Nacional Destacado.

### En otros organismos

Por otra parte, la DGMM colabora con otros organismos internacionales de especial trascendencia marítima, como por ejemplo el OIEA (Organismo Internacional de Energía Atómica) y la IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros). Desde el año 2017, el OIEA y la UE han trabajado en un proyecto de manera conjunta para incrementar las capacidades de los países mediterráneos

no pertenecientes al espacio comunitario en su respuesta a posibles emergencias nucleares y radiológicas en los ámbitos marítimo y portuario. La DGMM ha estado directamente involucrada en dicho proyecto casi desde su origen. Desde el OIEA se propuso en 2020 que la secretaría técnica de dicho proyecto la gestionara España, por lo que el Consejo de Seguridad Nuclear, máxima autoridad nacional en este sentido, invitó a la



DGMM a coordinar con dicho Consejo esta secretaria. Ambos organismos coordinan por tanto los aspectos marítimo y radiológico gestionando las actividades del proyecto. Por otro lado, en los últimos años se ha venido discutiendo el proyecto de tratado constitutivo de la IALA mediante un texto de Convención para que ésta alcanzase

la condición jurídica de organización intergubernamental, manteniendo su carácter técnico y consultivo. En la conferencia diplomática que tuvo lugar del 25 al 28 de febrero de 2020 en Kuala Lumpur (Malasia), se adoptó el texto de la Convención por la cual la IALA pasa a denominarse “Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima”.







## **Unidad de Apoyo**

Es el área que proporciona un servicio de apoyo a las competencias del director general y se extiende sobre distintos ámbitos, como la elaboración de informes, la comunicación o la organización de eventos.

# La transparencia

Es uno de los ejes fundamentales de toda acción política, como señala la exposición de motivos de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, que también remarca la obligación que tienen las administraciones públicas a la hora de promover la difusión de la información pública y acatar las normas de buen gobierno.

La Dirección General de la Marina Mercante no es ajena a estos principios y se ocupa de cumplirlos y destacarlos en su labor diaria

Durante este ejercicio se tramitaron 29 expedientes con solicitudes de información a través de GESAT, la aplicación diseñada para gestionar

las solicitudes presentadas a través del Portal de Transparencia. De todos ellos, 19 expedientes se resolvieron facilitando la documentación requerida, ocho fueron inadmitidos por diversas razones en aplicación de la normativa vigente y dos fueron objeto de desistimiento.

Por lo que respecta a las actuaciones relacionadas con el Defensor del Pueblo, se tramitaron cuatro quejas. La DGMM también recibe quejas y sugerencias que el ciudadano puede expresar de forma presencial, solicitando el libro de quejas y sugerencias, o bien de forma electrónica o por carta. Este año se han presentado 58 quejas y cinco sugerencias.

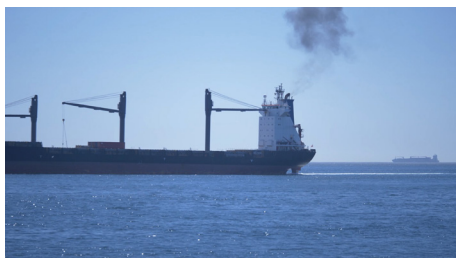




# Noticias y eventos

## Enero

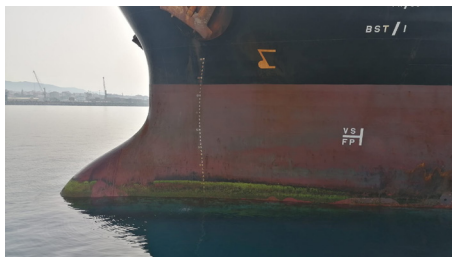
### La DGMM cuida del mar y de su sostenibilidad



España vuelve a cumplir sus objetivos y supera con creces el objetivo marcado en las inspecciones para el control de los niveles de azufre en el carburante utilizado por los buques, por lo que sigue siendo la primera del *ranking* a nivel europeo en este tipo de inspecciones. En 2024 además de superar este reto, las capitanías marítimas tendrán que cumplir objetivos en otro tipo de inspecciones, las denominadas PRF, que controlan la entrega en puerto de los desechos generados por los buques durante la travesía.

## Febrero

### Más de medio millón de euros por contaminar el mar



La Dirección General de la Marina Mercante ha sancionado con 550 000 euros al buque Aldan, de bandera de Liberia, que en junio de 2021 realizó una descarga ilícita de hidrocarburo de, al menos, 54,9 kilómetros cuadrados a unas 150 millas náuticas de La Palma. Culminado el expediente administrativo, los responsables del buque han asumido la sanción, que es la más cuantiosa que se ha impuesto en la DGMM desde el



año 2007. Este expediente administrativo supone un ejemplo de coordinación entre los agentes implicados en la lucha contra la contaminación en el mar y también es un “aviso a navegantes” en el sentido de que la administración marítima no se relaja y el que contamina, paga.

## Marzo

### Luz verde al Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima



El RON tiene como objetivo prioritario mejorar la seguridad marítima y la protección del medio ambiente y simplificar la burocracia mediante el uso de aplicaciones electrónicas que facilitan los trámites exigidos a las navieras para

realizar su actividad en el mar. Como novedad, se regula la autorización de entrada y estancia de buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles y las operaciones fuera de límite, lo que implica que los buques que transporten mercancías peligrosas o representen un peligro potencial (estén averiados, soliciten asistencia o refugio) necesitarán para fondear una autorización expresa.

## Abril

### 30 aniversario de Salvamento Marítimo



Benito Núñez: “ser presidente de Salvamento Marítimo es una de las grandes satisfacciones del director general de la Marina Mercante”. La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima cumple 30 años

## Memoria de actividades 2023

y lo ha celebrado con un acto institucional presidido por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), Raquel Sánchez, en el que entonces era el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, puso en valor su función como servicio público en el salvamento de vidas humanas y en la mejora de la sostenibilidad del entorno marítimo.

### Mayo

Madrid acogerá en 2024 la reunión nº 57 del Comité del Memorando de París



La DGMM será la encargada de organizar este encuentro, que reunirá en la capital a delegaciones de unos 70 países, en mayo de 2024. Así se ha determinado en la última reunión del Comité, celebrada en Kranj (Eslovenia) este mismo mes

y en la que, entre otros asuntos, se mantuvo la suspensión de Rusia como miembro de esta entidad. El objetivo del París MoU es erradicar la navegación de buques subestándar, mediante un sistema armonizado de control de buques extranjeros por el Estado rector, favoreciendo la seguridad y la lucha contra la contaminación.

### Junio

En marcha la campaña de verano de seguridad en la náutica de recreo: Respetando las normas, disfrutarás seguro

Respetando las normas  
**disfrutarás seguro**

Campaña de Verano de Seguridad en la Náutica de Recreo



Real Club Náutico de Gran Canaria 12 de junio 13.00 horas.

#Riesgos0 #SeguridadNautica #Disfrutaseguro

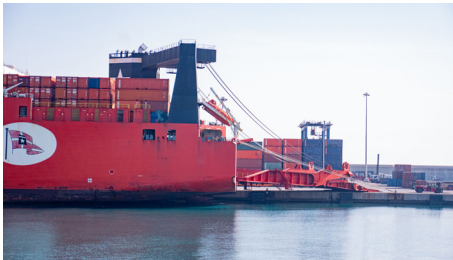


La campaña de verano de seguridad en la náutica de recreo ya está en marcha. Este año, con el lema 'Respetando las normas disfrutarás seguro' y la etiqueta #DisfrutaSeguro en las redes sociales, el objetivo se centra en prevenir accidentes entre los usuarios de las actividades recreativas y deportivas, incluidas las motos náuticas. El MITMA (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) ha diseñado una campaña atractiva y dinámica para concienciar de la importancia que tiene cumplir las normas y respetar al otro en un espacio común, como es el mar, donde la convivencia y la tolerancia también son fundamentales.

Lucas, anunció esta propuesta, que se llevará a cabo durante la celebración de la Asamblea General de ANAVE, por la Dirección General de la Marina Mercante para el desarrollo de un sistema de transporte marítimo español eficiente, seguro y respetuoso con el medio ambiente y que tenga en cuenta el impacto de la transición energética en la marina mercante. En este foro, el presidente, Vicente Boluda Fos felicitó a la DGMM por su papel en la flexibilización de algunas normas incluidas en la directiva europea *Fit for 55* que afectaban especialmente a las navieras españolas que operan con los territorios españoles no peninsulares.

## Julio

### El ministerio anuncia la elaboración de una Estrategia Marítima de España



El secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, David

## Agosto

### Más protección a los cetáceos en el Mediterráneo



noroccidental

## Memoria de actividades 2023

En el MPEC, celebrado en el mes de julio, también se han designado las aguas del Mediterráneo noroccidental como “zona marítima especialmente sensible” (ZMES) con el objetivo de reducir el riesgo de colisión con cetáceos y de episodios de contaminación generados por buques. Con esta categoría, atribuida en base a criterios ecológicos, socioeconómicos y científicos, se pretende aumentar la protección de especies únicas y amenazadas de la zona y preservar su hábitat. El perímetro de la nueva ZMES comprende aguas de Francia, Italia, Mónaco y España

## Septiembre

### España acogerá en 2024 el evento paralelo al Día Marítimo Mundial



El 129 Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI), que preside el español Víctor Jiménez, ha elegido nuestro país como sede para la

celebración del evento paralelo al Día Marítimo Mundial, que se conmemora cada año desde 1980 el último jueves del mes de septiembre y que tiene como objetivo poner en valor el transporte marítimo y rendir homenaje a los trabajadores del mar. El lema elegido por la OMI para el año que viene es 'Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero'. La elección de España como sede de este acontecimiento muestra, de nuevo, que nuestro país sigue aumentando su nivel de implicación con el trabajo de la organización y nos vuelve a situar en primera línea de la esfera marítima internacional.

## Octubre

### La CE y la DGMM explican los efectos internacionales de la venta judicial de buques



Representantes de los 27 participaron en Madrid en una reunión para conocer el



contenido de la Convención de las Naciones Unidas, también conocida como 'Convención de Beijing sobre la venta judicial de buques', que establece un régimen armonizado para dar efecto internacional a las ventas judiciales preservando, al mismo tiempo, el derecho Interno que regula el procedimiento de las mismas. Expertos internacionales, académicos y representantes del Poder Judicial evaluarán los desafíos y ventajas de ratificar la Convención, aprobada por la Asamblea General de la ONU en diciembre de 2022.

## Noviembre

### Campaña para la renovación del Consejo de la Organización Marítima Internacional



La Dirección General de la Marina Mercante ha preparado una intensa

campaña para promover su candidatura a este órgano ejecutivo, que ahora preside nuestro país y se renovará en el mes de diciembre. Los materiales se pueden consultar en este enlace ([Candidatura de España al Consejo de la OMI 2024-2025 | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(mitma.gob.es\)](https://mitma.gob.es)).

## Diciembre

### Gustavo Santana, nuevo director general de la Marina Mercante



Se abre una nueva etapa en la DGMM con el nombramiento de Gustavo Santana como director general de la Marina Mercante y el nombramiento del anterior director general, Benito Núñez, como secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo. Les deseamos mucha suerte en esta nueva etapa y también nuestros mejores deseos para Víctor Jiménez, que ha sido reelegido por aclamación presidente del Consejo de la OMI.



*La Dirección General  
de la Marina Mercante,  
del Ministerio de Transportes  
y Movilidad Sostenible, agradece  
la colaboración de todas  
las personas e instituciones  
que han participado en esta  
Memoria aportando datos,  
documentación y sugerencias.*



