

MEMORIA

2024

**Dirección General
de la Marina Mercante**



MEMORIA

2024

**Dirección General
de la Marina Mercante**

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 2024. Dirección General de la Marina Mercante

Año de edición: 2025

Edita:

© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Secretaría General Técnica

Centro de Publicaciones

NIPOe: 196-25-065-X

NIPO: 196-25-064-4 Depósito

legal: M-23291-2024

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

2024. El año de la proyección internacional y la Estrategia Marítima Nacional

08

Administración marítima

12

Estructura central

14

Estructura periférica

16

Capitanías marítimas y distritos

18

S.G. de Coordinación y Gestión Administrativa

19

Recursos humanos

20

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

La actividad preventiva

30

S.G. Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima

32

Tráfico marítimo y seguridad en la navegación

34

Registro de buques

36

La actividad inspectora

38

Inspecciones a buques extranjeros y embarcaciones de pabellón español

40

Salvamento marítimo

42

Radiocomunicaciones marítimas

44

Formación marítima y titulaciones náuticas

46

Formación marítima y titulación profesional

48

Títulos profesionales y certificados de suficiencia

50

La actividad náutica de recreo

52

La gestión de proyectos

54

La gestión de calidad

56

S.G. Normativa Marítima y Cooperación Internacional

57

La actividad sancionadora

60

La producción normativa

66

Cooperación internacional

76

Unidad de apoyo

78

La transparencia

80-85

Noticias y eventos

í
n
d
i
c
e



2024

El año de la proyección internacional y la Estrategia Marítima Nacional

El año 2024 arrancó en mi vida personal y profesional con un cambio de rumbo. Cogimos el timón de la Dirección General de la Marina Mercante y hemos tratado de realizar una buena travesía.

Sin duda, este año ha sido el año de la proyección internacional. Con el comienzo del año se iniciaba el segundo mandato de España en la presidencia del Consejo de la OMI, con un gran respaldo. En mayo, la DGMM organizó la reunión número 57 del Comité del Memorando de París, que reunió en Madrid a delegaciones de 70 países implicados en erradicar la navegación de buques subestándar, mediante el sistema armonizado de control de buques extranjeros por el Estado rector. Un gran éxito de participación y de gestión.

Por otra parte, en el mes de octubre la OMI eligió Barcelona para celebrar el

evento paralelo al Día Marítimo Mundial, que este año se conmemoraba bajo el lema 'Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero'. De nuevo, la administración marítima española se mostró al mundo con su mejor versión y el evento resultó un foro magnífico de debate y discusión sobre los grandes asuntos que nos ocupan: la descarbonización, la sostenibilidad, la falta de vocaciones, la digitalización y la automatización del transporte marítimo... Y en el centro de todos esos debates, la seguridad. Para nosotros ha sido un honor recibir en España al secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, y que en este evento se hablara en español.

De puertas para adentro, la entrada en vigor del ETS para el transporte marítimo ha exigido un sobreesfuerzo a nivel organizativo y de gestión que, según nuestras primeras percepciones, se ha



saldado de forma positiva, sin obviar que hemos seguido reivindicando en la UE la necesidad de que se establezcan mecanismos de vigilancia de los efectos del ETS sobre el transporte marítimo y la actividad de los puertos europeos, ante el impacto que pudiera tener sobre los desvíos de rutas. El propio ministro, Óscar Puente, advirtió en Bruselas sobre los riesgos de fuga de carbono, pérdida de competitividad portuaria y de control sobre la soberanía comercial de la UE debido al desvío del tráfico marítimo a puertos vecinos no europeos para evitar los costes del ETS.

Otro de los grandes asuntos del año ha sido el trabajo desarrollado para dar luz a la Estrategia marítima nacional y el Plan de descarbonización. En este sentido, cabe señalar que la aprobación de uno y otro sigue su curso y no me queda más que felicitar a los implicados en su elaboración, porque desde la Dirección General de la Marina Mercante se ha hecho un gran trabajo que no pretende otra cosa que asentar las bases para que el futuro del sector marítimo en España sea sólido y se adapte a las nuevas necesidades.

Este año también hemos continuado nuestra labor en grupos de trabajo como el de buques autónomos -que sigue en su línea ascendente, planteando nuevas medidas, como la creación de una titulación específica para el manejo de

pequeñas embarcaciones no tripuladas- o el creado para actualizar la normativa relacionada con la náutica de recreo, con el fin de diseñar una propuesta normativa de reglamento general de la navegación deportiva y de recreo que simplifique, racionalice y actualice la normativa vigente y dispersa en hasta 10 reales decretos sobre náutica deportiva y de recreo existentes.

Asimismo, hemos mantenido nuestros esfuerzos por ampliar la digitalización de los procedimientos relacionados con nuestros administrados. El año pasado ya empezamos a expedir los certificados de formación en suficiencia y de formación marítima (es decir, todo lo que se conocía como certificados de especialidad) en formato electrónico y este año hemos trabajado en la puesta en marcha de una plataforma para gestionar la actividad inspectora de la DGMM, generando expedientes electrónicos.

Para el año 2025 la travesía está trazada. Solo nos queda desear que en el trayecto nos reciba una anhelada mar en calma que permita al sector del transporte marítimo desarrollar su actividad en las mejores condiciones posibles, libre de los vientos y las tormentas que provocan la coyuntura bélica internacional y arropado por una Dirección General de la Marina Mercante siempre dispuesta a proporcionar abrigo.



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. Está integrada en la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo, dentro de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad. A nivel internacional, ejerce interlocución en los órganos de representación permanente de la Unión Europea y es un actor principal en la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y 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 en 2024 por el director general, 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.

“

La Dirección General de la Marina Mercante asume las competencias de seguridad, salvamento y lucha contra la contaminación en el mar

“

La DGMM es un actor principal en la Agencia Europea de Seguridad Marítima y la Organización Marítima Internacional

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 pero la meta es lograr que ese transporte sea cada vez más sostenible.

El objetivo es 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 debido a los conflictos bélicos. En el ámbito nacional es necesario proporcionar servicios eficientes, sin olvidar que las normas están para cumplirlas y son una garantía en un sistema democrático.



Un transporte marítimo sostenible

La ruta hacia la descarbonización del transporte marítimo está marcada, a pesar de que a día de hoy se mantienen algunas incertidumbres. En ese contexto, la DGMM trabaja en el seno de la OMI y de la UE haciendo propuestas y fomentando proyectos que faciliten el cambio normativo

y tecnológico en el ámbito energético. Toda una revolución en la que esta Dirección General está sólidamente comprometida con el sector, porque la transformación es compleja, pero imparable. Sin perder de vista que la sostenibilidad en el entorno marítimo es sinónimo de seguridad en el transporte.



Visión

“ *Una estrategia marítima para un sector estratégico* ”

Durante el 2024 la DGMM ha trabajado de forma concienzuda en el diseño y desarrollo de la Estrategia Marítima Nacional, que todavía no ve la luz. 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.



Estructura central (organigrama)



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



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

SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA



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



Ángela Pazó Dos Santos
Subdirectora Adjunta
de Inspección



Ignacio Gallego Carro
Subdirector Adjunto
de Seguridad y Contaminación

DIRECCIÓN GENERAL D





Gustavo Santana Hernández
Director General de la Marina Mercante



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

**NORMATIVA MARÍTIMA
Y 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

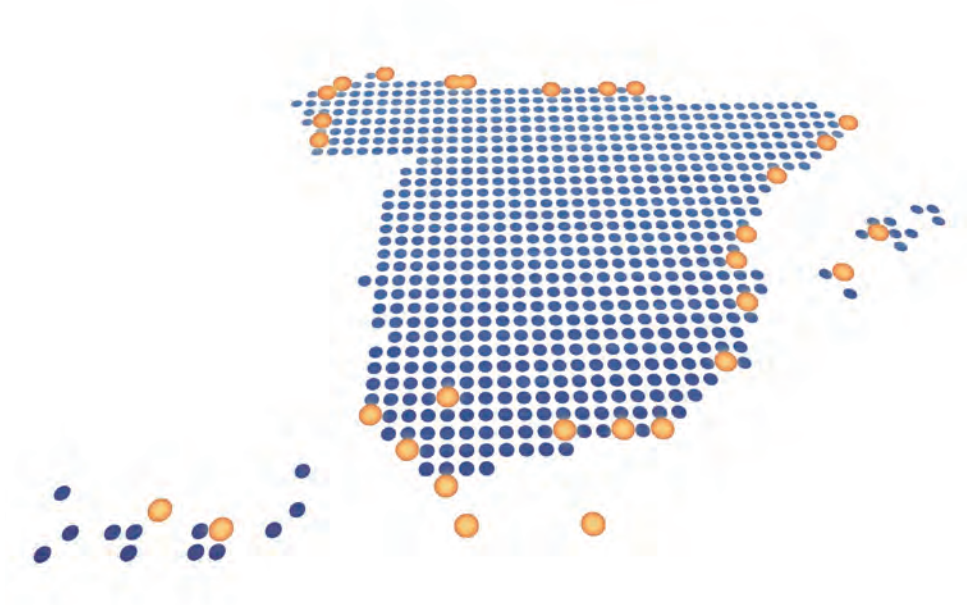


Fernando Henríquez Salas
Subdirector Adjunto
de Coordinación y Gestión Administrativa

DE LA MARINA MERCANTE

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

Estructura periférica: Capitanías y distritos marítimos



Las Capitanías y Distritos Marítimos articulan y vertebran las competencias asumidas por la DGMM. 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.

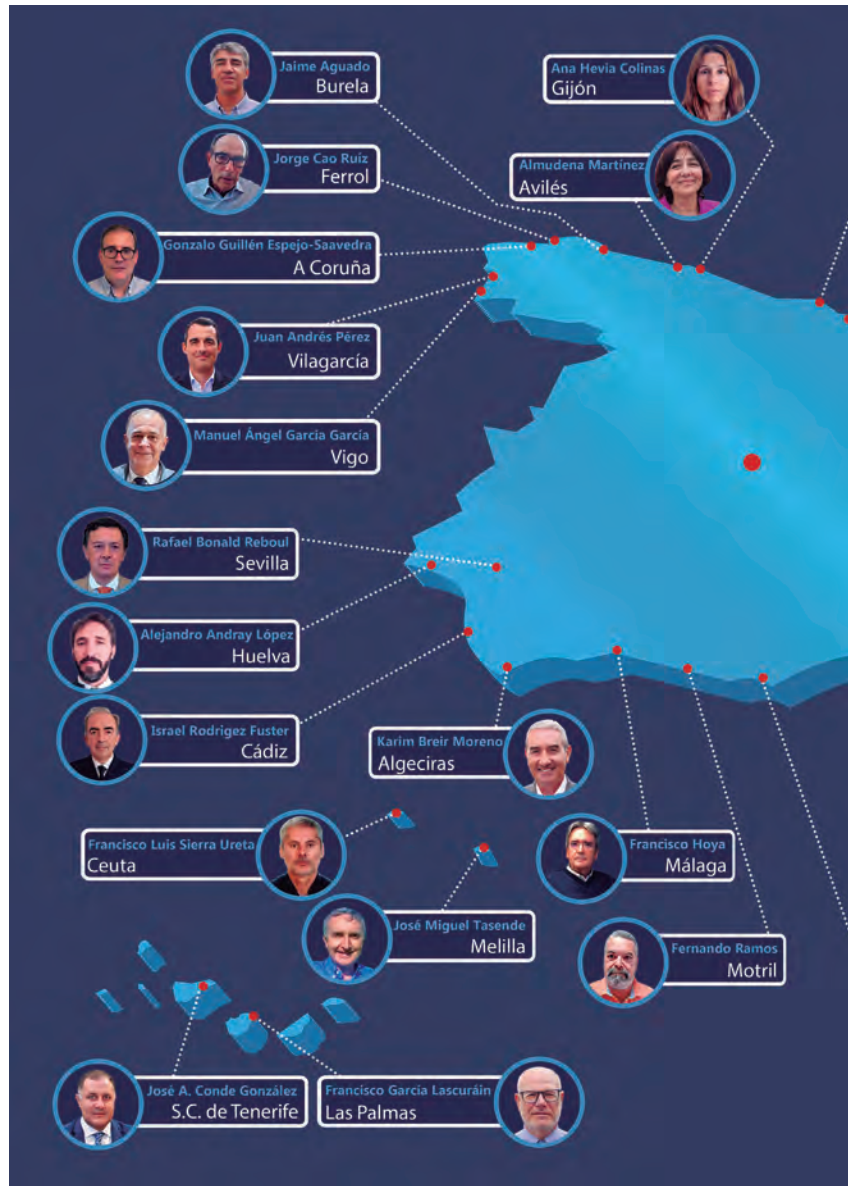
Coordinación con las autoridades portuarias

Las funciones de autoridades portuarias y capitanías no se entienden de forma aislada. Ambas se complementan y se enriquecen dentro de la administración Marítima. Trabajan de forma coordinada en la emisión de informes y resoluciones que son cruciales para garantizar la seguridad marítima y la navegación y facilitar el desempeño de los buques en las áreas portuarias. También en la coordinación en materia de emergencias marítimas y de contaminación que se

produce en el ámbito portuario 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.

Capitanías y distritos marítimos también colaboran con otras administraciones del territorio al que están adscritas y con entidades sociales de su entorno.

Capitanías marítimas (organigrama)





S.G. de Coordinación y Gestión Administrativa

Esta Subdirección General tiene entre sus cometidos 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 disponible para 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 Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y en coordinación con ellos. Asimismo, gestiona y controla las bonificaciones al transporte marítimo de los residentes en las comunidades autónomas de Canarias e Illes Balears y en Ceuta y Melilla.



Recursos humanos



En 2024 se ha producido un leve incremento de efectivos

Ningún servicio público es nada sin la labor que realizan los trabajadores, ya que sin su trabajo y dedicación 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 con una gran capacidad de adaptación a nuevos retos.

Más del 90 % de la plantilla de la DGMM es personal funcionario y, además, con una elevada cualificación profesional. De hecho, es la Dirección General del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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 144 empleados públicos, 121 de ellos funcionarios y el resto personal laboral. En los servicios periféricos hay 602 trabajadores, 567 funcionarios y 35 personal laboral. El total de la plantilla asciende a 746 trabajadores, lo que significa que se ha producido un leve incremento de efectivos con respecto a 2023.

Recursos materiales

Con los Presupuestos Generales del Estado para 2023 prorrogados para 2024, la Dirección General de la Marina Mercante ha ejecutado partidas presupuestarias asignadas dentro del ministerio, por importe de 438,65 millones de euros.

Las partidas principales en la gestión ordinaria se corresponden con los gastos de personal -29,36 millones de euros-, los gastos corrientes, que ascienden a 3,5 millones, y las inversiones, con un importe de 1,6 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 189,86 millones de euros, de los que 157,82 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 214.33 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 177.45 millones para

bonificaciones a residentes y 10,98 millones para bonificaciones a familias numerosas. 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, que fueron prorrogadas por el Real Decreto-ley 5/2023, aprobándose para este objeto una incorporación de crédito de 12,9 millones de euros.

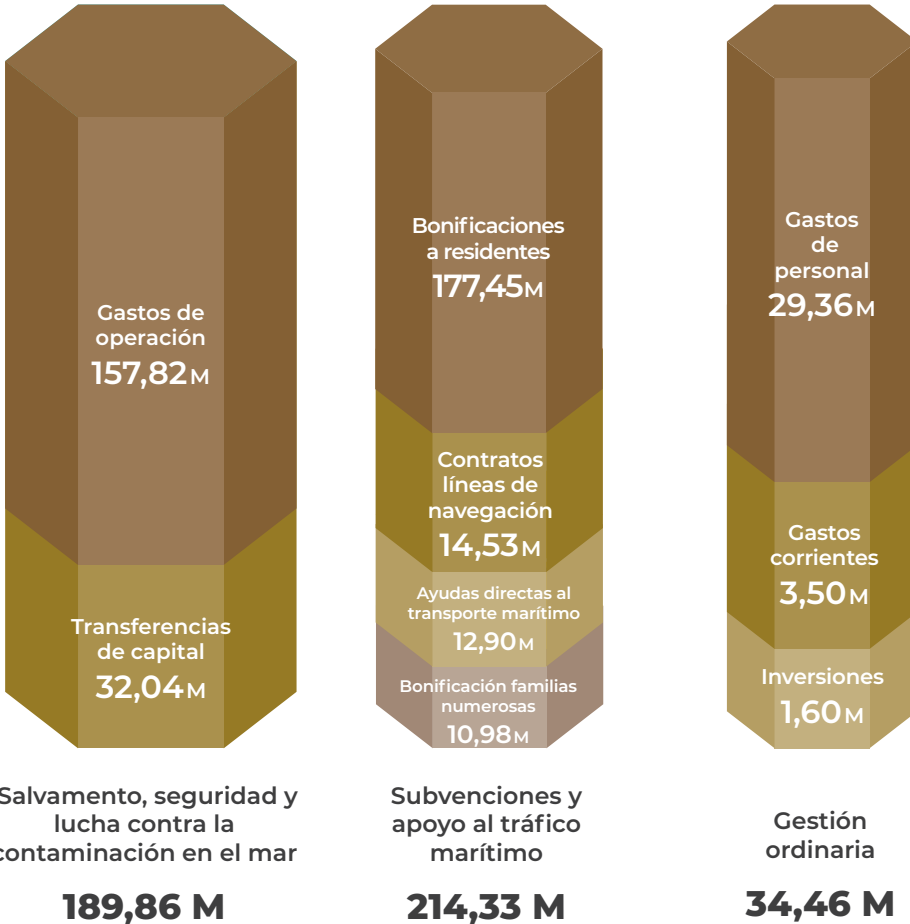
Principales inversiones

En 2024 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...



PARTIDAS PRESUPUESTARIAS EJECUTADAS

438,65
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 y 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, es importante garantizar un nivel adecuado de conectividad y facilitar la movilidad de los residentes en los territorios no peninsulares y las subvenciones para este fin son un instrumento fundamental para facilitar esa conectividad en términos de equidad entre todos los españoles. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible 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



“

En 2024 se han invertido 177,45 millones de euros en subvenciones al transporte marítimo de residentes no peninsulares



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 el año 2024 se han invertido 177,45 millones de euros.

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 2024 se han invertido 10,98 millones € en bonificaciones a familias numerosas.

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 4 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.



“

El objetivo es 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 el presupuesto de 2024 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 2024

se ejecutaron 11,36 millones de euros, habiéndose tramitado 116 expedientes correspondientes a 10 empresas navieras.

La actividad preventiva



Prevenir es salud

Durante 2024 se ha realizado la evaluación de riesgos laborales de todos los puestos de trabajo de las capitanías, distritos marítimos y servicios centrales.

Material de protección y prevención

Se han renovado los EPIS (Equipos de Protección Individual) a todo el personal que realiza las funciones de Inspección de Seguridad Marítima integrando la seguridad, imagen corporativa, funcionalidad y comodidad.

Reconocimientos médicos

En 2024 se han sometido a reconocimiento médico 441 empleados, entre ellos 235 reconocimientos especiales del personal Inspector de Seguridad Marítima. Se han investigado nueve accidentes de trabajo, prácticamente todos de carácter leve.

Formación

A comienzos de año se realizaron en el Centro Nacional de Formación de Seguridad Marítima dos cursos de 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.

Agradecimiento

La mejora de la prevención en la Dirección General de la Marina Mercante depende de la implicación de los empleados públicos designados (EPD) que trabajan en las capitanías 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 y seguridad en la navegación

En esta área se realiza el control de las líneas regulares de cabotaje, tanto de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje como de carga. Se colabora en la verificación de la correcta ejecución de 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 2024 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 2024 ascendió a 4 788 685. El principal flujo de pasajeros se concentró en la línea Algeciras-Ceuta, con un total de 1 908 026 pasajeros, 947 302 en sentido Ceuta-Algeciras, y 960 724 en sentido**

Algeciras-Ceuta. El número total de vehículos transportados en régimen de pasaje ascendió a 1 445 774.

La línea Algeciras-Ceuta fue de nuevo la más concurrida, con un total de 483 898 vehículos, 240 694 en sentido Ceuta-Algeciras y 243 204, en sentido Algeciras-Ceuta.

La carga rodada transportada, por otra parte, superó los 10,7 millones de metros lineales y el resto de la carga superó los 13 millones de toneladas. En 2024 la Operación Paso del Estrecho (OPE) registró sus máximos históricos, lo que repercutió en el tráfico marítimo en España.

“ *Como es habitual, el principal flujo de pasajeros se concentró en la línea Algeciras-Ceuta, con 1,9 millones de pasajeros* ”





Total pasajeros

4 788 685

en líneas de cabotaje

Vehículos transportados

1 445 774

de pasaje



Carga
rodada transportada

10,7 millones de ml



Resto de carga

13 millones de toneladas

ALGECIRAS-CEUTA

1 908 026

Pasajeros

483 898

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 marítimo 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 2024 se resolvieron un total de 3077 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 1101 expedientes de abanderamiento y matriculación. Además, se inscribieron un total de 2439 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 152 expedientes por inicio de construcción y otros 706 por proceso de construcción de buques.

Asimismo, en este ejercicio se abrieron un total de 26 432 incidencias registrales en el Registro oficial de buques y en el Registro especial. En total, se gestionaron 42 443 trámites y se expidieron 91 patentes de navegación. Otro dato para destacar: se resolvieron 12 376 expedientes para la concesión o renovación del permiso de navegación a embarcaciones de recreo.



42 443 Trámites



26 432 Incidencias registrales



12 376 Expte. renovación permiso recreo



3077 Exptes. de abanderamiento y otros



1101 Expte. inscripciones de recreo



2439 Expte. recreo menor



706 Expte. proceso contrucción



152 Expte. inicio contrucción



91 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 capitanías 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.

En el año 2024 se han tramitado un total de 27 593 certificados mediante la aplicación informática de inspección marítima, tanto a buques sometidos a convenios OMI como a otro tipo de embarcaciones. El 92,8 % de las certificaciones se tramitaron por el personal de capitanías y distritos marítimos. El 5,2 % de las certificaciones se tramitaron por las organizaciones autorizadas (OAS.) y el 2 % restante se tramitaron por el personal de los servicios centrales.



“

Este año se han tramitado 27 593 certificados mediante la aplicación informática de inspección marítima





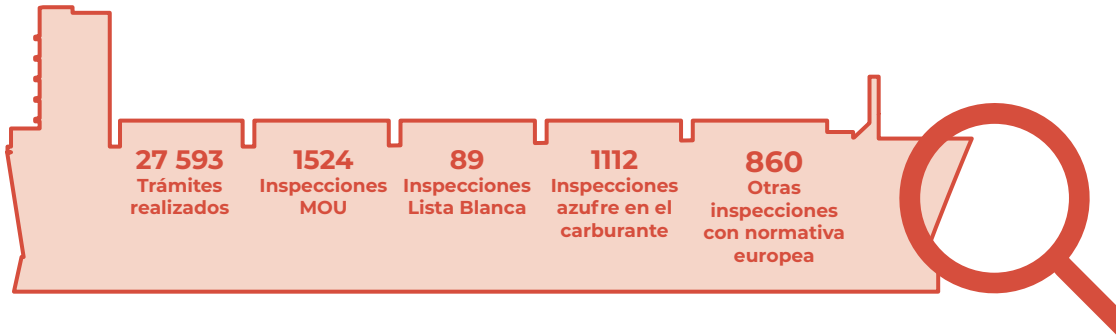
Inspecciones a buques extranjeros y embarcaciones de pabellón español



Inspecciones MOU a buques de pabellón extranjero

Los inspectores de capitanías y distritos llevaron a cabo 1524 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 **primer** puesto en **2024** 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 1 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 **2024** un total de **89** inspecciones.

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 1112 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 314 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

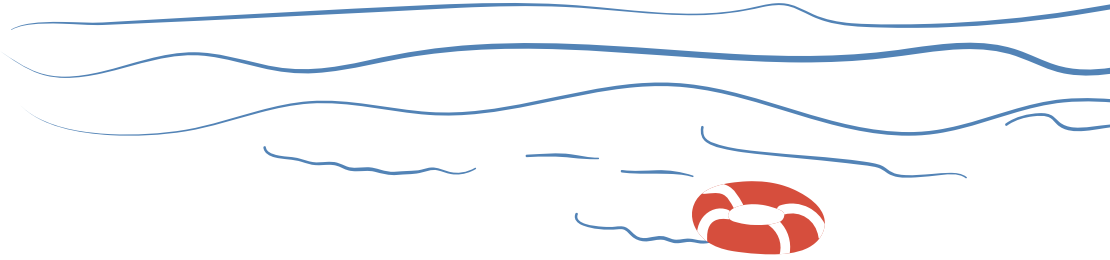
En este ámbito la DGMM realizó 23 inspecciones del Reglamento de reciclado de buques, 761 inspecciones sobre el control de la entrega de los desechos de los buques en puertos españoles y 76 inspecciones del control del cumplimiento de Reglamento de notificación, seguimiento y verificación de las emisiones 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, es la empresa a la que la DGMM tiene encomendada la operativa 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 2024 Salvamento Marítimo ha atendido un total de 7843 emergencias y ha rescatado, asistido o buscado a 72 438 personas (198 personas asistidas al día), en toda España, un 43 % más con respecto a la media de los dos últimos años. La náutica de recreo sigue acaparando el mayor número de emergencias: 2952. Salvamento Marítimo ha coordinado la búsqueda de 1277 embarcaciones irregulares y ha rescatado a 23 928 personas, lo que **supone un 10 % menos que el año anterior.**

En 2024 se vieron implicados en incidentes marítimos 2359 embarcaciones de recreo, 612 buques mercantes y 416 pesqueros.

Lucha contra la contaminación

Este año se han vigilado en torno a **236 millones de km² de mar**, superficie equivalente a 470 veces el territorio nacional. También se atendieron 460 actuaciones relacionadas con la protección del medio ambiente marino.

Control del tráfico marítimo

En 2024 se han contabilizado en aguas españolas 309 882 embarcaciones. En los dispositivos de separación de tráfico de Fisterra, Tarifa, Cabo de Gata y Canarias Occidental y Oriental se identificaron un total de 153 596 buques. En las entradas y salidas de los puertos españoles se detectaron 156 286 embarcaciones.

Radiocomunicaciones marítimas

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; la asignación de identidades del servicio móvil marítimo, la expedición de licencias de estación de buque y los 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, una vez incorporadas plenamente las nuevas balizas con transmisión AIS y GNSS incorporado, se ha realizado un cribado al registro de balizas para disponer de la mayor fiabilidad.

Durante el año 2024 se han supervisado 37 proyectos de buques mayores de 24 m de eslora L, en los que se han realizado la instalación de los más de 200 equipos de comunicación y ayudas a la navegación aprobados o renovados. Se asignaron unos 180 MMSI y se han emitido aproximadamente 300 licencias en las que se han revisado los equipos instalados y actualizado la información necesaria.

En el ámbito internacional se ha dado apoyo técnico a las representaciones en la OMI, UIT y UE para participar en las reuniones y grupos de trabajo.





Formación marítima y titulaciones náuticas



En materia de formación y títulos náuticos la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendada 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 2024 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 2024 se presentaron 3124 aspirantes a títulos de recreo, de los cuales 2287 aspiraban al título de patrón de embarcaciones de recreo, con un porcentaje de aprobados en torno al 62,6 %. Al examen de patrón para navegación básica concurrieron un total de 411 aspirantes, con un porcentaje de

aprobados próximo al 76,4 %. En el caso de las pruebas para patrón de yate, el número de aspirantes ascendió a 285, con una media de aprobados del 57,5 %. Por último, un total de 141 personas concurrieron a las pruebas de capitán de yate, con un porcentaje de aprobados cercano al 62,4 %.

En el ejercicio 2024 se gestionaron 15 235 expedientes de titulaciones de recreo. De ellos, 3914 se correspondían a la expedición de nuevas titulaciones, un 56,2 % de patrón de embarcaciones de recreo (2201), seguido de títulos de patrón de yate (598), patrón para navegación básica (590) y capitán de yate (525).

Formación marítima y titulación profesional



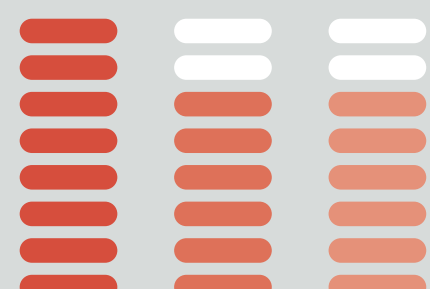
Exámenes

En 2024 la Dirección General continuó evaluando a los candidatos a la obtención de los títulos profesionales en colaboración con el COMME (Colegio de Oficiales de la Marina Mercante), las universidades y los centros de formación profesional en toda España.

Exámenes



PPER



Los alumnos procedentes de las diferentes especialidades de las escuelas y facultades de náutica universitarias y de la formación profesional de la familia marítimo-pesquera realizaron las correspondientes pruebas de idoneidad en las que se evalúa el nivel de competencia y su aptitud 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 2024 se celebraron 34 exámenes para la FP lo que supone una leve disminución del 8 % con respecto al año anterior. Por otra parte, al igual que en el 2023, el número de pruebas realizadas para los alumnos de la universidad ha sido 27 manteniéndose este resultado.

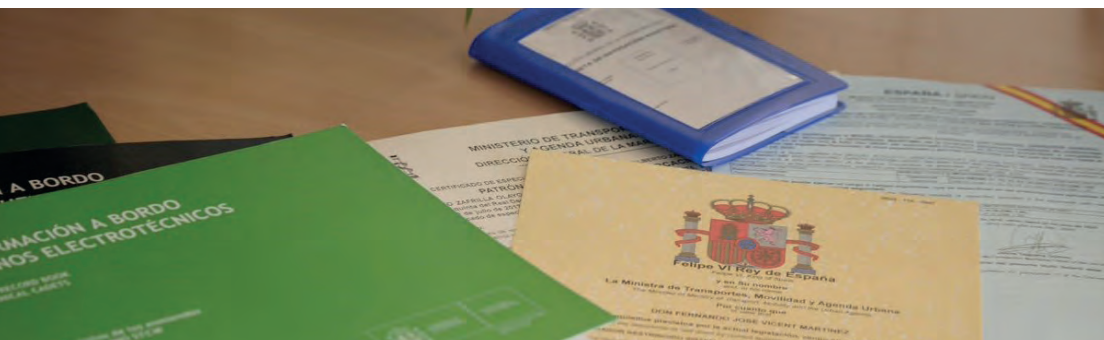
Cabe indicar que durante este año se han realizado dos exámenes para la obtención del título de Oficial electrotécnico. Esta cifra no es muy elevada, pero mejora sin duda con respecto al 2023, ya que ese año no se realizó ningún examen por falta de alumnos.

En los centros de formación marítima se han llevado a cabo 3738 cursos, lo que supone un aumento de 100 cursos con respecto a 2023, pero lejos aún de los 4242 cursos del 2022. Han aprobado

39 689 alumnos. La tendencia en el 2024 es al alza con respecto al año precedente, con un 12 % más 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 2024 se matricularon 404 aspirantes menos que el año pasado, con un total de 927. Esto se debe a una mejora en la verificación de los requisitos de acceso, excluyéndose a aquellos que no cumplían los requisitos de ser capitán de yate. De los 927 examinados, aprobaron 669, lo que supone un 72 % de aprobados.

Durante el 2024, entre toda la administración marítima se han autorizado 11 233 expedientes de títulos profesionales (426 expedientes más que el año anterior) y 33 143 expedientes de certificados de suficiencia, lo que significa un descenso de 3160 certificados en comparación con 2023. En términos generales, los resultados que engloban las nuevas expediciones y revalidaciones de títulos y certificados tienen como resultado un descenso de trámites autorizados de entorno al 6 % con respecto al año 2023. Esta reducción es debida a que han caducado menos certificados.

Títulos profesionales y certificados de suficiencia



Los candidatos que han superado las diferentes pruebas de idoneidad, una vez satisfechos los requisitos pertinentes, tienen derecho a solicitar el correspondiente título profesional. En este sentido, se han expedido 418 títulos profesionales, cifra muy parecida a la de 2023, aunque registra un descenso del 11 %. Esta disminución ha sido en los títulos profesionales de patronos y mecánicos, no siendo así para los oficiales de Marina Mercante, que han aumentado muy levemente. Las cifras de titulados por segmentos son las siguientes: 148 pilotos de segunda de la Marina Mercante, 45 de oficiales de máquinas de segunda de la Marina Mercante, tres oficiales radioelectrónico de segunda de la Marina Mercante, cuatro oficiales electrotécnicos,

102 de patronos de altura, 81 de mecánicos mayor naval, 20 de patronos de litoral y 15 de mecánicos naval.

Cabe mencionar la cifra de 540 patronos portuarios, dato muy parecido al de ediciones anteriores.

Antes de presentar los datos del 2024 referente a los documentos del marino, como son la Libreta de navegación marítima y el DIM, es necesario recordar que en mayo de 2022 la Libreta de inscripción marítima/DIM dejó de emitirse, por cambio de formato y utilidad, y se empezó a emitir el DIM, por separado, en formato tarjeta, como documento de identificación del marino. La libreta marítima pasó a



denominarse de navegación marítima y continuó con su propósito de registrar la experiencia profesional del marino en los buques de pabellón nacional.

En este ejercicio se expidieron 28 títulos menos que el año pasado, con un total de 3231 títulos profesionales y 25 332 certificados de suficiencia y formación marítima, 1014 certificados menos que el año anterior. Además, se han gestionado 271 libretas menos, descendiendo la cifra total a 5705 Libretas de navegación

marítima, indispensables para embarcar. En 2024 se emitieron 1620 unidades de DIM, 909 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.

Como en años anteriores, ha sido relevante el apoyo de las áreas de informática y de información de la Dirección General para la consecución de las metas y objetivos.



La actividad náutica de recreo



En 2024 el sector náutico ha sufrido una disminución de matriculaciones en comparación con los años anteriores, con una importante caída en casi todos los segmentos de mercado.

En este año se matricularon 5027 embarcaciones, lo que supone una disminución del 15,9 % con respecto a 2023, con una tendencia decreciente a lo largo de todos los meses del año respecto a las cifras registradas el año anterior.

El mercado del arrendamiento náutico también matriculó a la baja, cerrando 2024 con 1742 matriculaciones de

embarcaciones de recreo para uso de alquiler, lo que representa un 15,3 % menos de los registros efectuados en 2023. Las motos de agua, con un 42 %, y los barcos a motor (35 %) fueron los segmentos más significativos en el mercado de alquiler.

Con respecto a 2023, el mercado náutico sigue representado mayoritariamente por las embarcaciones de hasta ocho metros de eslora (87,9 % de cuota), seguidas en el *ranking* por los barcos entre 8 y 12 metros de eslora, que representan el 8,1 % del mercado. Las esloras a partir de 12 metros suponen el 4,1 % del mercado.



“

Cabe destacar que todos los segmentos de embarcaciones cerraron en negativo, salvo aquellas con esloras superiores a 16 metros que representaron el 1,1 % del mercado y experimentaron un crecimiento de las matriculaciones del 8,2 %

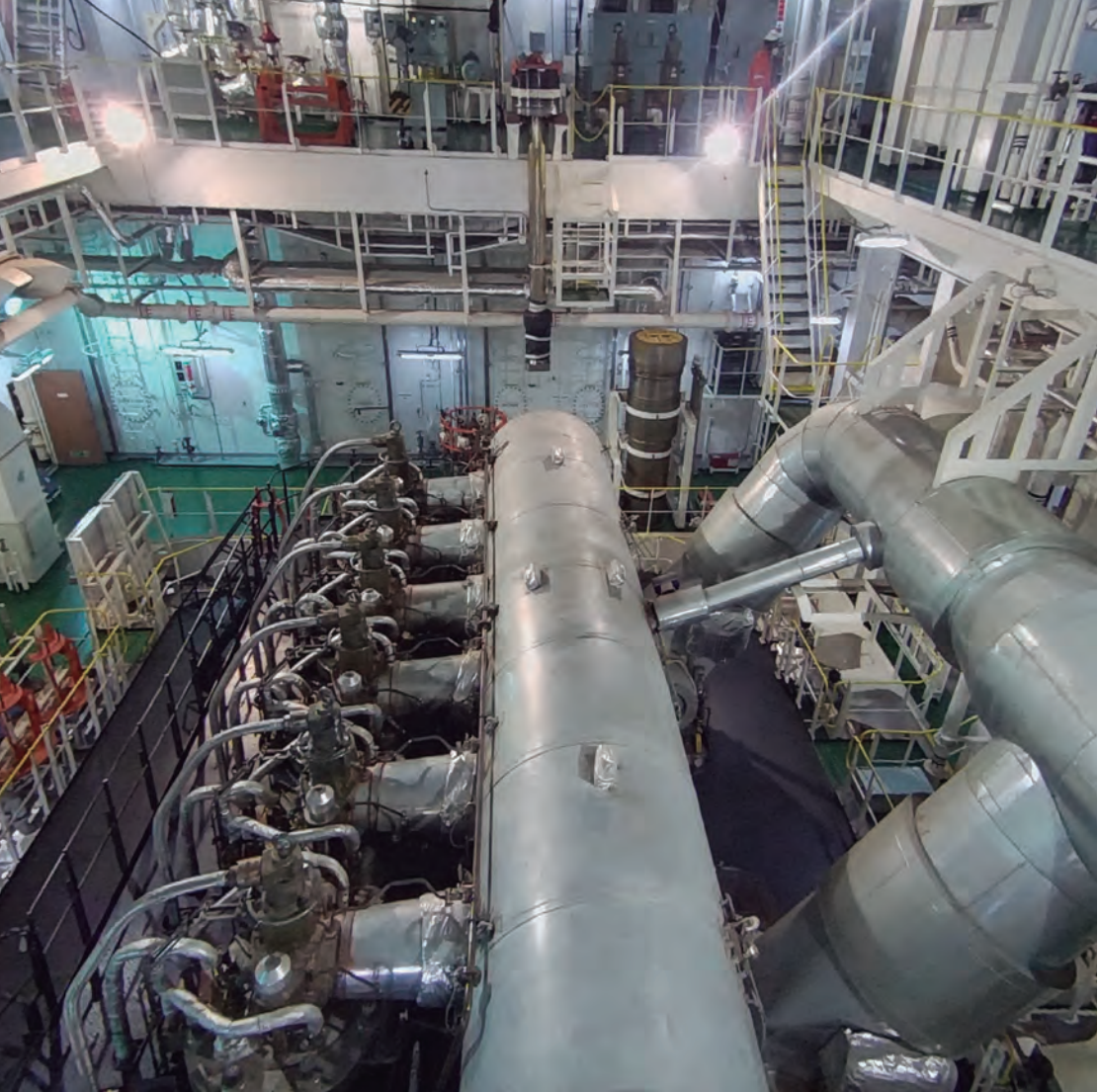


En el consolidado del ejercicio 2024, cabe destacar que todos los segmentos de embarcaciones cerraron en negativo, salvo aquellas con esloras superiores a 16 metros que representaron el 1,1 % del mercado y experimentaron un crecimiento de las matriculaciones del 8,2 %. El resto de las esloras caen, con mayor incidencia en el segmento de esloras menores de seis metros, que han disminuido un 18,3 %.

Por tipo de embarcaciones, la caída del número de matriculaciones respecto a 2023 ha sido general, siendo las embarcaciones neumáticas plegables

y los veleros los que ha registrado una mayor disminución, con un - 36,5 % y - 26,7 % respectivamente. Tampoco los barcos a motor, que constituyen un 42,5 % del mercado, han experimentado un incremento en su demanda, que ha caído el 6,8 %. Por lo que respecta a las motos de agua, si bien han experimentado una disminución del 19,2 % respecto a 2023, son el único sector que mantiene un porcentaje de crecimiento respecto a las cifras registradas en 2022, con un incremento del 21,6 %.

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 49 nuevos proyectos de buques de $L \geq 24$ metros en España y siete en el extranjero y también 52 obras de reforma y 14 obras de reforma en el extranjero.

Además, se han aprobado 14 libros de estabilidad y siete instrumentos de estabilidad.

Por otra parte, se han autorizado siete abanderamientos y 19 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.

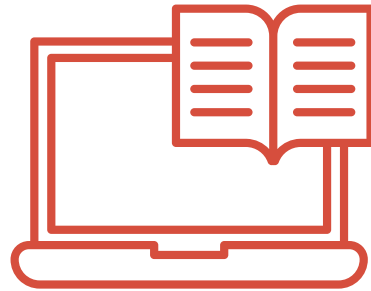
Esta área también responde consultas técnicas realizadas por las capitanías y por oficinas técnicas, y desarrolla

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 2024 se han tramitado 124 expedientes de emisión de certificados y 138 expedientes de solicitudes de prórrogas de reconocimientos, exenciones, dispensas o equivalencias. Asimismo, se han propuesto para sanción por incumplimiento de la normativa marítima a 13 buques en lo que a los reconocimientos y certificación se refiere. El personal de esta área también está participando en diversos grupos de trabajo de la Comisión Europea y de IMO y colaborando con otras autoridades en el cumplimiento de su propia normativa.

La gestión de calidad



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 entidades de reconocido prestigio, como 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, cuyos objetivos están íntimamente relacionados con el contexto, riesgos, oportunidades, indicadores y el resultado de la evaluación de los hallazgos, estableciéndose las acciones necesarias con un enfoque basado en la mejora continua de nuestras actividades, los recursos humanos y la infraestructura disponible.





Durante el 2024, se ha mejorado la firma de certificados por UTN para los certificados que derivan de normativa OMI. En la aplicación de POSEMAR se han llevado a cabo diversas mejoras, como, por ejemplo, el envío de la confirmación de inspecciones de forma electrónica, con el objetivo de reducir plazos y mejorar la eficacia. Así mismo, se ha optimizado la interconexión entre aplicaciones, informes web, POSEMAR y cualificaciones, mejorando la relación de expedientes. También se han introducido mejoras en la emisión de informes de inspección e informes de auditorías ISM e ISPS. Además, se ha mejorado la aplicación de cualificaciones, implementando un comunicado a los inspectores de sus renovaciones y nuevas cualificaciones.

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 53 quejas y cuatro sugerencias en 2024.

S.G. Normativa Marítima y Cooperación Internacional



Entre sus competencias se incluye la elaboración de 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 continua su actividad.

Durante el año 2024 se han iniciado 2325 procedimientos administrativos sancionadores (desglosados en 2219 por infracciones graves y 106 por infracciones leves) y han sido resueltos 1872, incluidos parte de los procedimientos iniciados en 2024 y años previos.

Asimismo, se han tramitado 132 recursos de alzada y 48 recursos contencioso-administrativos.

Este año la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional ha avanzado también en la digitalización con la implantación de una aplicación informática para gestionar los procedimientos administrativos sancionadores en materia de Marina Mercante. La nueva aplicación, que se ha puesto en marcha en varias capitanías marítimas, supone un paso esencial hacia el expediente electrónico.

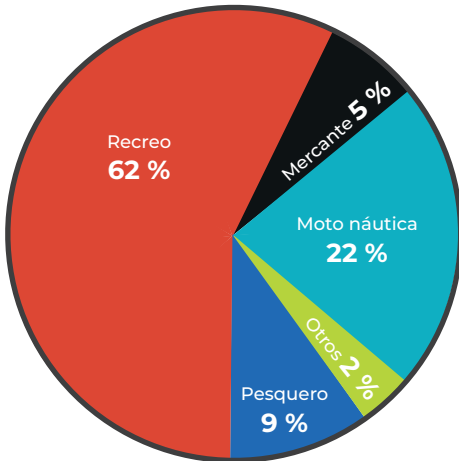


Procedimientos resueltos de infracciones graves

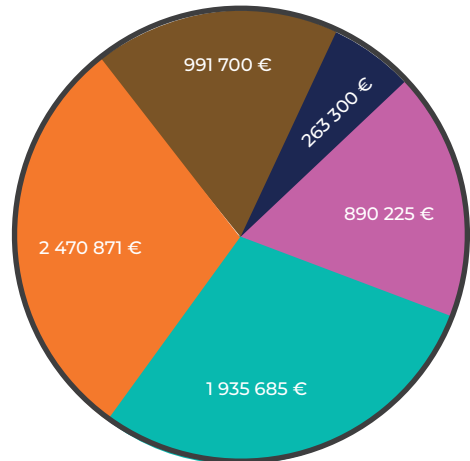
Infracciones graves resueltas	2023	2024
RECREO	50 %	62 %
MOTOS	22 %	22 %
PESQUEROS	15 %	9 %
MERCANTES	7 %	5 %
OTROS	6 %	2 %

Cuantías sanciones graves resueltas	2023	2024
RECREO	7223 €	1 935 685 €
MOTOS	2378 €	890 225 €
PESQUEROS	6167 €	991 700 €
MERCANTES	8620 €	2 470 871 €
OTROS	2467 €	263 300 €
TOTAL	6855 €	6 551 781 €

Expedientes iniciados por infracción grave en 2024 por tipo de objeto



Sanciones impuestas en 2024.
Importe total
6 551 781 €



Sanciones por contaminación

Es de especial relevancia el esfuerzo dedicado a la investigación y prosecución de los casos de 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. Durante el año

2024 se iniciaron 24 procedimientos administrativos sancionadores y se impusieron multas que oscilaron entre 6000 y 380 000 euros. Los sucesos más comunes que se han sancionado son: descargas ilegales de hidrocarburos procedentes de buques atracados o fondeados en zonas portuarias.

Procedimientos iniciados en 2024 por infracciones graves por las capitanías marítimas

Procedimientos iniciados en 2024 por capitanías	2023	2024
ALGECIRAS	251	244
HUELVA	110	204
TENERIFE	156	197
ALMERÍA	180	194
VIGO	183	184
ALICANTE	172	174
CÁDIZ	98	118
A CORUÑA	65	90
VILAGARCÍA DE AROUSA	24	83
MELILLA	23	81
VALENCIA	65	81
LAS PALMAS	81	79
CEUTA	52	75
PALMA DE MALLORCA	49	65
TARRAGONA	38	61

Procedimientos iniciados en 2024 por capitanías	2023	2024
MÁLAGA	39	43
SEVILLA	16	40
PASAJES	22	36
FERROL	14	34
MOTRIL	22	33
BILBAO	24	22
SANTANDER	46	19
BARCELONA	11	17
GIJÓN	5	14
CARTAGENA	5	11
BURELA	14	10
AVILÉS	10	7
IBIZA	4	5
CASTELLÓN	0	1
PALAMÓS	61	0





La producción normativa

Durante el año 2024 se han aprobado diversas normas relevantes en materia de Marina Mercante. Se han adoptado medidas para proteger y recuperar el Mar Menor, estableciendo limitaciones a la navegación marítima en esta zona, con objeto de proteger el medio ambiente marino y garantizar su recuperación. También se ha regulado un régimen especial para las embarcaciones pesqueras dedicadas a la pesca de túnidos, garantizando su seguridad y adaptando sus condiciones operativas. Además, se ha articulado una subvención directa para apoyar la celebración del evento paralelo del Día Marítimo Mundial, reafirmando el compromiso de España con la Organización Marítima Internacional (OMI). Estas normas refuerzan la seguridad marítima, mejoran la protección medioambiental y dan cumplimiento a los compromisos internacionales asumidos por España.

Normativa 2024

A continuación, se enumeran las principales normas aprobadas en 2024, con el objetivo de actualizar el marco regulatorio de la Marina Mercante:



Real Decreto 957/2024,

de 24 de septiembre, por el que se regula la concesión directa de una subvención a la Organización Marítima Internacional para la celebración del evento paralelo del Día Marítimo Mundial de 2024.

Real Decreto 587/2024,

de 25 de junio, sobre prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.

Real Decreto 119/2024,

de 30 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), para incluir un régimen especial aplicable a la pesca de túnidos.

Real Decreto 118/2024,

de 30 de enero, por el que se establecen limitaciones a la navegación marítima para la protección y recuperación del Mar Menor.

Orden TRM/1414/2024,

de 10 de diciembre, por la que se determinan para el año 2023 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 TRM/1413/2024,

de 10 de diciembre, por la que se determinan para el año 2023 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.

Recursos administrativos



Desde el área de Asuntos jurídico-marítimos, en lo que atañe a la gestión de los recursos administrativos, se tramitan los recursos de alzada y reposición que los interesados presentan frente a resoluciones de las capitanías y distritos marítimos, así como frente a resoluciones de la propia DGMM.

En todos ellos, tras recabar la documentación correspondiente, incluido el informe de la capitanía, distrito o área implicada, se elabora la propuesta de resolución o el informe para su remisión a la Subdirección General de Recursos de la Secretaría General Técnica del Ministerio.

En el año 2024 se interpusieron 76 recursos administrativos (reposición y alzada) y dos recursos contencioso-administrativos frente a resoluciones de los recursos administrativos tramitados.

Asimismo, durante el año 2024 se resolvieron 70 recursos, sobre las siguientes materias:



- Registro de buques y empresas navieras (7)
- Tripulaciones mínimas de seguridad (15)
- Obtención de títulos de recreo (2)
- Obtención y revalidación de títulos y tarjetas profesionales (19)
- Inspecciones de buques (2)
- Limitaciones a la navegación (2)
- Exenciones de practicaaje (2)
- Despacho de embarcaciones y enroles (8)
- Residuos (2)
- Resoluciones sobre ayudas al combustible (4)
- Certificados de navegabilidad (2)
- Inspecciones del Paris MOU (3)
- Normas de seguridad (1)
- Atraques (1)



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.

Después de que España ejerciese las labores derivadas de la presidencia en el Consejo de la Unión Europea con éxito, España colaboró con Hungría en 2024, para llevar a cabo las tareas de coordinación de las posiciones de los Estados miembros que pertenecen a la OMI, tareas que son obligadas por la presidencia semestral del Consejo de la

Unión Europea por parte de un Estado miembro de la UE.

La REPER ha tenido también un papel relevante en las actividades de EQUASIS y en el Consejo Ártico, en el que España es observador.

España preside el Consejo de la OMI

La contribución de España a la OMI fue valorada muy positivamente con su reelección al Consejo en las elecciones de 2023 por el resto de los miembros de la organización. El trabajo profesional desarrollado por el consejero de transportes de la Embajada de España en Londres y representante permanente alterno de España ante la OMI desde 2016, Víctor Jiménez, fue reconocido con su reelección como presidente del Consejo en 2023 para el periodo 2024-2025.

España se integra en la categoría B del Consejo, que agrupa a los 10 países con mayores intereses en el comercio internacional.

Se pone por tanto en valor, el valioso papel que juega nuestro país en las políticas internacionales. Con la presidencia del Consejo 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 conocimiento y criterio en el desarrollo de las líneas de trabajo derivadas de cuestiones ambientales, entre ellas las medidas propuestas a medio plazo para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, la mejora de la eficiencia energética del transporte marítimo, la lucha contra la basura plástica marina, la gestión del agua de lastre y del agua de descarga procedente de los sistemas de limpieza de los gases de escape, así como en la reducción del ruido submarino.

Se ha aportado la experiencia de nuestros expertos también en los grupos de trabajo y por correspondencia para la elaboración de un marco normativo de seguridad para apoyar la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques mediante nuevas tecnologías y combustibles alternativos, el análisis de su ciclo de vida, contaminación atmosférica, desarrollo de índices de intensidad de carbono, entrega de aguas de prelavado de tanques y lavazas en instalaciones de tierra en el Mediterráneo, Golfo de Cádiz y Canarias en relación con los flotantes persistentes.

Con la contribución de España, la OMI adoptó las enmiendas sobre los procedimientos para informar acerca de la pérdida de contenedores y las recomendaciones relativas al transporte marítimo de pélets de plástico en



contenedores. Así mismo, España ha participado en los trabajos para la elaboración de medidas obligatorias para reducir los riesgos ambientales de los pélets de plástico transportados por mar en contenedores con un análisis de los posibles instrumentos obligatorios que podrían enmendarse y de las implicaciones asociadas a su consideración como posibles mercancías peligrosas.

España ha participado también en el grupo de trabajo por correspondencia sobre la basura plástica marina procedente de los buques para elaborar recomendaciones sobre los datos que deberían notificarse a la OMI, incluidos los que deberían ser voluntarios u obligatorios, y la cuestión de la agregación y el anonimato.

Así mismo, la REPER OMI ha continuado trabajando con la colaboración de expertos españoles en ruido y vibraciones de la empresa TSI en los trabajos para la culminación de las *Directrices revisadas para reducir el ruido submarino radiado debido al transporte marítimo* con el fin de abordar sus efectos adversos en la fauna marina y en la aprobación del *Plan de acción para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo comercial* que tiene por objeto abordar los obstáculos en la adopción de las directrices revisadas con el fin de seguir previniendo y reduciendo el ruido submarino radiado por los buques y la mejora de su eficiencia energética.

Seguridad marítima, buques autónomos y otros asuntos

España ha participado en diferentes foros y grupos de trabajo aportando su conocimiento en relación a los siguientes temas: dispositivos de seguridad y medios de salvamento, espacios confinados y revisión de la resolución A.1050(27), riesgo de incendio en buques y equipamiento para su mitigación, 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 revisión de los cursos modelo OMI 1.25 (OG SMSSM) y 1.26 (OR SMSSM).

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 continuado participando 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.

Expertos españoles de la administración marítima han liderado la redacción de partes del proyecto del Código MASS

Memoria de actividades 2024

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

España reanudó su participación también en las reuniones del grupo de trabajo por correspondencia sobre las directrices de reconocimientos bajo el SARC, la lista no exhaustiva de instrumentos obligatorios (Código III), y las orientaciones sobre reconocimientos/auditorías/verificaciones remotas. A este grupo se encargó también la tarea de finalizar las orientaciones para ayudar a implantar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Estas orientaciones fueron impulsadas por España en 2020 a raíz de la Conferencia Ministerial de Torremolinos en 2019. Gracias a los esfuerzos de la Representación Permanente y al intenso trabajo llevado a cabo por los miembros de esta delegación en el grupo, cuya presidencia fue también ejercida por España, se ha alcanzado el objetivo de finalizar su elaboración con la Resolución MSC.507 (106). Las orientaciones servirán para fomentar más ratificaciones y orientar la pronta aplicación si algún Estado así lo deseara, lo que puede desbloquear el proceso de ratificación del tan esperado Acuerdo.

Se ha colaborado con la Universidad Marítima Mundial de la OMI, bajo el programa Erasmus, en la formación de alumnos con la realización de prácticas en la capitanía de Algeciras.

Otros ámbitos de interés

El Consejo de la OMI, 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 del Día Marítimo Mundial de 2024, bajo el lema “Navegar en el futuro: la seguridad, lo primero”.

El evento organizado por la REPER OMI, la DGMM y SASEMAR tuvo lugar del 20 al 22 de octubre, participaron más de un centenar de expertos integrados en la OMI, contó con la presencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, y congregó a tres secretarios generales de agencias especializadas de las Naciones Unidas. Entre estas personalidades el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, la SG de ONU Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la SG de la Organización Meteorológica Mundial (OMM), que entablaron con el ministro un interesante diálogo en torno a la seguridad marítima y al lema de 2024, constituyendo un hito en lo que a la celebración del evento



paralelo del Día Marítimo Mundial de la OMI se refiere.

Los temas centrales del evento fueron la descarbonización, la innovación tecnológica, la meteorología o la geopolítica, referidos todos al ámbito marítimo mundial.

En este sentido, el secretario general de la OMI destacó las tendencias clave y las interrelaciones entre seguridad, descarbonización y nuevas tecnologías.

Los debates reflejaron las principales novedades en la labor reguladora de la OMI, incluidas las negociaciones en curso sobre las nuevas medidas propuestas

para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, cuya adopción está prevista para finales de 2025, así como los avances hacia una estrategia mundial de la OMI sobre la digitalización y un código para regular los buques autónomos.

España ha participado también a través de la REPER OMI en el grupo de expertos de transporte marítimo del Consejo Ártico (PAME), promoviendo la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 entre los países del Consejo Ártico y apoyando una implementación armonizada del Código Polar de la OMI.



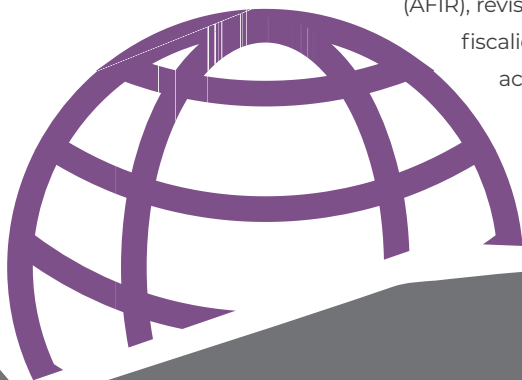
La DGMM en la UE

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.

Paquete Fit for 55. Posición de liderazgo

Durante 2021 la Comisión propuso su paquete Fit for 55 para dar cumplimiento a su política en el denominado “Pacto Verde”. El paquete legislativo afecta al sector marítimo en cuatro medidas: extensión de la directiva de régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (ETS), reglamento Fuel EU marítimo (FUEL EU), reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos

(AFIR), revisión de la Directiva sobre fiscalidad de combustibles (DFE) acompañado de una revisión de la directiva sobre fuentes de energía renovables (RED II).



La Dirección General analizó este paquete, incluyendo un análisis de impacto económico en 2021. En 2022 ha trabajado activamente en el desarrollo del paquete, preparando las posiciones de trabajo tras consulta con los agentes sociales, con intenso ritmo semanal. La posición española es de liderazgo en las negociaciones, colaborando con Puertos del Estado y la Oficina Española del Cambio Climático en el desarrollo del ETS, habiendo presentado numerosas

propuestas a través de la REPER en la Unión Europea.

En la Dirección General también se está trabajando para dar coherencia a la parte del paquete AFIR, ETS, FUEL EU, dentro de la más alta ambición, pero evitando incurrir en duplicidades, doble pago, doble carga administrativa y pérdida de objeto, por las distintas velocidades a las que se avanza en la UE o en la OMI así como los niveles de ambición.

Actividad 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.

Presidencia española en el Consejo de la UE

Durante la presidencia del Consejo de la Unión Europea en el segundo semestre de 2024, España ha ejercido la presidencia del Consejo en nombre de Hungría, quien solicitó formalmente a nuestro país dicha representación tras el excelente papel realizado en 2023 logrando dar un gran impulso a la normativa marítima europea. Consejeros de la Representación Permanente ante la UE de nuestra embajada en Bruselas, asistidos por técnicos y expertos de la administración marítima española y por la Representación Permanente ante la OMI

en Londres, liderados por Carlos Ortiz Bru y Miguel Núñez Sánchez, presidieron en Bruselas, en nombre de Hungría, el grupo de trabajo de Transporte Marítimo y las reuniones de expertos para coordinar la posición de la Unión Europea que se adopte en las sesiones de los comités y subcomités de la Organización Marítima Internacional (OMI) que se celebraron durante el segundo semestre de 2024, coincidiendo con la presidencia húngara del Consejo de la Unión Europea, que empezó el día 1 de julio.

En otros organismos. Misiones de Naciones Unidas y de la UE



La DGMM participa activamente, a través de la figura del jefe de área de Contaminación Marina, Pablo Pedrosa, en misiones de asesoramiento técnico en respuesta a emergencias por todo el mundo. Los equipos desplegados en dichas misiones forman parte de Naciones Unidas, concretamente de la UNDAC (*UN Disaster Assessment and Coordination*) y de la UE coordinados por el ERCC (*Emergency Response Coordination Center*) del Mecanismo UE de Protección Civil. En 2024 nuestro experto ha participado como experto medioambiental en la misión del Huracán Beryl, en la Isla de Grenada, y como facilitador en el ejercicio de la UNDAC en Mauricio sobre *Early Warning Systems*.



Firma del convenio sobre venta judicial de buques

El 19 de junio se firma en Malta, por parte del Secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, el Convenio internacional sobre venta judicial de buques. El objetivo de dicho convenio es establecer la transmisión de la propiedad libre de cargas para el comprador, y el efecto transfronterizo automático de la venta judicial del buque entre los Estados participantes. También trata de paliar la situación de inseguridad jurídica en el ámbito internacional y proporcionar un título de propiedad limpio de toda carga económica o deuda anterior a la compra del buque.

Para ello, este Convenio concede un Certificado de venta judicial al comprador del buque que supone un

salvoconducto que permite reconocer los efectos transfronterizos de la venta judicial. El propósito del certificado es dar soporte documental al nuevo propietario ante la autoridad de otro Estado y que los buques puedan navegar y atracar en puertos de Estados contratantes del Convenio libres de ser embargados. La presentación del Certificado de venta judicial será suficiente para su liberación.

Con la ratificación por parte de España del Convenio, nuestro país se sitúa entre los Estados cuyas ventas judiciales de buques serán reconocidas en otros Estados parte. Esto da seguridad a todos los actores de la operación, acreedores, compradores y armadores.





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 28 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, 21 expedientes se resolvieron facilitando la documentación requerida, siete fueron inadmitidos por diversas razones en aplicación de la normativa vigente.

También se atendieron cinco reclamaciones presentadas ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno.

Por lo que respecta a las actuaciones relacionadas con el Defensor del Pueblo, se tramitaron cinco 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. En 2024, 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 53 quejas y cuatro sugerencias.







Noticias y eventos

Los eventos

El año 2024 ha sido un año cargado de grandes eventos internacionales promovidos por la Dirección General de la Marina Mercante.

En el mes de mayo Madrid acogió durante una semana la 57ª reunión del Comité del *Memorándum de París*, como foro para avanzar en la

seguridad marítima, la lucha contra la contaminación marina procedente de los buques y la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de sus tripulantes. Participaron unas 60 personas de 27 delegaciones, la mayor parte de ellos países de la Unión Europea, y representantes de otras 11 organizaciones en calidad de observadores.



En octubre, Barcelona acogió el evento paralelo del Día Marítimo Mundial, promovido por la DGMM en España e impulsado por la Organización Marítima Internacional.

Para el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Representación Permanente de España en la OMI y la Dirección General de la Marina Mercante ha sido un gran reto la organización de este evento, que ha puesto en valor, de nuevo, la fuerte implicación de la administración marítima en el seguimiento, participación y desarrollo de la actividad regulatoria que se desarrolla a nivel internacional y de la Unión Europea.

El evento paralelo del Día Marítimo Mundial ha logrado colocar a Barcelona y a España en el centro del debate de los principales asuntos que hoy preocupan al sector del transporte marítimo internacional a nivel mundial, entre ellos:

- la descarbonización del transporte marítimo y sus implicaciones para un transporte que, como ocurre en el sector aeronáutico, enfrenta nuevos retos para disponer de nuevas energías limpias y combustibles, buscar

medidas operativas y desarrollos tecnológicos que faciliten la transición hacia las emisiones contaminantes netas nulas;

- la importancia del factor humano en la seguridad de la navegación,
- la preocupación creciente por la falta de vocaciones en la economía azul en general y para las tripulaciones, la gente de mar, en particular;
- la digitalización y la automatización de los buques y su impacto en la industria y en el transporte marítimo.

Sin duda, todos ellos asuntos apasionantes que se han abordado con un alto nivel de profesionalidad y conocimiento, por la cualificación y prestigio internacional de los ponentes seleccionados y por el atractivo de las propuestas presentadas.



Las noticias

Enero

Transportes priorizará una estrategia marítima nacional y la descarbonización del sector



Así lo expresó el ministro, Óscar Puente, durante su primera comparecencia ante la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible del Congreso. Entre otros asuntos, ha destacado el importante esfuerzo que tendrá que desarrollar el sector marítimo para afrontar la descarbonización, cuyo principal objetivo es reducir la huella de carbono y favorecer la sostenibilidad sin que se produzca una mínima merma de seguridad marítima. Por otro lado, el Ministerio va a impulsar el desarrollo de una estrategia marítima nacional que desarrolle un marco normativo e institucional que permita que las industrias marítimas españolas crezcan y España aproveche todo el potencial de generación de empleo, tecnología y conocimiento.



Febrero

Entra en vigor en España el Convenio de Pesca 188 de la OIT



El director general de la Marina Mercante, Gustavo Santana, ha celebrado con otras administraciones y entidades implicadas en el sector la entrada en vigor en España del Convenio de Pesca 188 de la Organización Marítima Internacional el día 29 de febrero. El convenio contribuirá a la mejora de las condiciones de trabajo en el sector. En la reunión, organizada por la oficina de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en España, el director general ha puesto en valor las mejoras que incorpora el convenio y se ha comprometido a afianzar aún más el trabajo que desarrollan las capitanías marítimas para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar.

Marzo

La DGMM participa por primera vez en la Semana de la Educación



¿El objetivo? Atraer talento a la administración marítima y dar a conocer las diferentes funciones que pueden ejercer en la DGMM los que accedan al Cuerpo de Ingenieros Navales o al Cuerpo Especial Facultativo de la Marina Civil tanto en la sede central como en las 30 capitanías marítimas dispersas por el litoral. La DGMM ha extraído una buena experiencia en esta primera participación en el Salón de Posgrado y Formación Continua de la Semana de la Educación, dentro del stand del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y apuesta por repetir la experiencia en Aula el año que viene.

Abril

Reunión de capitanes marítimos: avances en la coordinación y mejoras en la gestión



Celebrada en Gijón y encabezada por el director general de la Marina Mercante, Gustavo Santana, la reunión ha sido muy útil para coordinar las funciones de las capitanías marítimas en asuntos novedosos, como la aplicación de la reforma de la Directiva ETS, en vigor desde el día 1 de enero, que obliga al transporte marítimo a abonar derechos de emisión por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generadas durante la navegación o la puesta en marcha de proyectos de eólica marina. También ha sido útil para afianzar otras funciones y competencias como las auditorías de pasaje (ISPS) o el desarrollo del Reglamento de Ordenación Marítima o los procesos de automatización de tareas.

Mayo

El 57º Comité París MoU de Madrid se cierra con un gran éxito de organización y participación



En este Comité se han establecido los objetivos de inspección para el año 2025, se han marcado las bases de la nueva política de formación de los inspectores PMoU y se acordó continuar con el estudio del proyecto piloto sobre la viabilidad de un posible régimen de control del Estado rector del puerto que abarque a buques pesqueros. También se acordó que las campañas de inspección de este año se centrarán en el Convenio de Trabajo Marítimo.



Junio

Recuerda: 'Una alerta a tiempo es tu mejor salvavidas'



Sí, ese es el lema de la campaña de verano de Seguridad en la Náutica de Recreo 2024 presentada en Baiona. Una campaña que, por primera vez, pone el acento en lo que sucede cuando no se adoptan las medidas de seguridad necesarias antes de salir a navegar y destaca la importancia de la prevención. La emergencia que no se produce es la mejor, como señaló el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, en el cierre del acto de presentación de la campaña, que se desarrollará en RRSS y en los medios de comunicación durante todo el verano. El vídeo de presentación de la campaña es una llamada de atención sobre lo que puede ocurrir si se incumplen las normas en un entorno como el mar, hostil por su propia naturaleza. Buena mar para todos!.

Julio

Avances en la aprobación de la reforma de las principales normas del derecho marítimo español



El Consejo de Ministros ha aprobado a finales del mes de julio el proyecto de Ley que reformará la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la Ley de Navegación Marítima, las dos normas principales del Derecho marítimo español. El objetivo es proporcionar seguridad jurídica y mejorar la competitividad de nuestros puertos y empresas navieras, así como actualizar el marco normativo de la administración marítima mediante la creación de registros más ágiles para atraer armadores y generar puestos de trabajo.

Agosto

La DGMM activa en Port Barcelona un dron para el control de emisiones contaminantes al aire



Esta es la primera vez que una capitanía marítima utiliza un dron para realizar la medición de emisiones contaminantes y vigilar posibles vertidos en aguas portuarias al tiempo que un inspector de seguridad de la propia capitanía, a bordo, analiza la operativa de uso de las máquinas, los equipos y el combustible. “Cuando el dron capta una emisión aérea que supera en alguno de sus componentes los límites que marca la regulación, es necesario que un inspector asegure la procedencia de esa emisión, y eso es lo que estamos haciendo de forma paralela, para impedir que ningún buque que incumple la normativa de emisiones contaminantes se vaya de rositas”, explica el capitán marítimo, Javier Valencia.

Septiembre

El grupo de trabajo nacional analiza la futura titulación para el manejo de embarcaciones autónomas



En su decimotercera reunión el grupo ha trabajado en la estructura de una titulación para el manejo de embarcaciones autónomas. Se ha debatido sobre el temario, los módulos de formación teórica y los módulos de formación práctica. El grupo de trabajo pretende que esta titulación esté aprobada a medio plazo, dado el empuje que están teniendo en nuestro país este tipo de embarcaciones. Se trata de un foro de intercambio de información, pero también de reflexión en el que participan entidades públicas y empresas privadas y está coordinado por el consejero técnico de Seguridad y Medio Ambiente de la Dirección General de la Marina Mercante, Hernán del Frade de Blas.



Octubre

La descarbonización y la innovación en el centro del debate sobre seguridad marítima



Más de un centenar de expertos integrados en la Organización Marítima Internacional han participado en el evento paralelo del Día Marítimo Mundial que se ha celebrado en Barcelona con la presencia del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, y el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez. Descarbonización, innovación tecnológica, multilateralidad, meteorología o geopolítica son algunos de los términos más repetidos en este encuentro, referente en el ámbito marítimo mundial.

Noviembre

Ya se puede navegar sobre las fajas generadas por la erupción del volcán Cumbre Vieja



La capitanía marítima de Santa Cruz de Tenerife ha emitido una resolución levantado la prohibición de navegar en los dos deltas lávicos de nueva creación en la isla de La Palma, que permanecía vigente desde el 1 de marzo de 2023, fecha en la que se estableció que las embarcaciones no se podían aproximar a menos de 300 metros de estos entornos, provocados por la lava caída al mar durante el proceso de erupción del volcán Cumbre Vieja. El objetivo es que la actividad marítima en la zona se desarrolle con plena normalidad, ya que está garantizada la seguridad marítima.

Diciembre

Confirmada la sanción para el buque 'Marshall Krylov' por verter 200 litros de fuel en el puerto de Las Palmas



La DGMM ha finalizado el procedimiento sancionador abierto a este buque pesquero que vertió 200 litros de fuel en aguas del puerto de Las Palmas cuando estaba realizando operaciones de trasiego de combustible, hace ahora un año, y ha confirmado una sanción de 250 000 euros. Se ha comprobado el derrame y también se ha penalizado la falta de comunicación inmediata del incidente. También abonarán a Salvamento Marítimo el coste de las labores de limpieza del vertido.





*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.*



