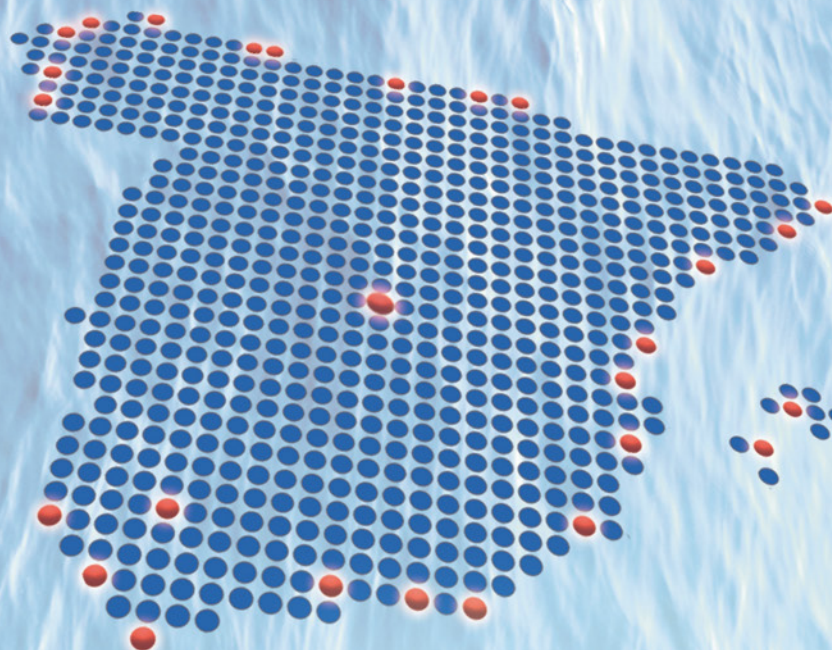


MEMORIA 2025

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



CAPITANÍAS MARÍTIMAS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL
DE TRANSPORTES
AEREO Y MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

Índice

RUMBO AL FUTURO

- 4** Ana Núñez Velasco | Directora general de la Marina Mercante

LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

- 10** Estructura central
12 Estructura periférica
16 En 2025

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE COORDINACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA

- 20** Recursos humanos
22 Los recursos materiales
24 Subvenciones y apoyo al tráfico marítimo
29 La actividad preventiva

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA

- 34** Tráfico marítimo y seguridad en la navegación
36 Registro de buques
38 La actividad inspectora

- 44** Protección ambiental del medio marino
48 Salvamento marítimo
51 Radiocomunicaciones marítimas
52 Formación marítima y titulaciones náuticas
54 Titulación profesional
58 La actividad náutica de recreo
60 La gestión de proyectos
62 La gestión de calidad

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE NORMATIVA MARÍTIMA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL

- 66** La actividad sancionadora
70 La producción normativa
72 Recursos administrativos
74 Cooperación internacional

UNIDAD DE APOYO

- 86** Noticias y eventos

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 2025. Dirección General de la Marina Mercante
Año de edición: 2026

Edita:
© Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones

NIPOe: 196-26-048-7
NIPO: 196-26-047-1
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.



Rumbo al futuro

Ana Núñez Velasco | Directora general de la Marina Mercante

Dirección General de la Marina Mercante

Será muy complicado repetir un año como el 2025. Es el año de la aprobación de la [Estrategia Marítima de España 2025-2050](#), de la aprobación del [Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo](#), de la digitalización de los trámites de despacho, rol, enrole y desenrole que establece el [Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima \(RONM\)](#) y de otras normas destinadas a modernizar el sector del transporte marítimo para hacerlo más eficaz.

Cada uno de estos proyectos se ha fraguado con la convicción firme de que el transporte marítimo es un sector pujante, esencial para nuestro país, necesitado de reformas, sí, pero consolidado. Trabajaremos para que los ejes que perfila la Estrategia Marítima, en la que se han visto involucrados hasta 11 ministerios del Gobierno de España, se desarrollen con agilidad y den sus frutos. Desde luego, no tardarán en llegar los del Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo, que se aprobó a finales de año. Y también empiezan a verse los primeros efectos de la digitalización del rol y el despacho que, sin llamarnos a engaño, ha generado muchas dificultades y todavía está en período de rodaje, pero ha supuesto una verdadera «revolución» en la gestión y funcionamiento de las capitanías marítimas.

Otra vez voy a mencionar a las capitanías marítimas, porque no podemos obviar que en el mes de agosto se conmemoraba el 30.º aniversario de su puesta en marcha tal y como las conocemos en la actualidad. 30 «bases de operaciones» de la gestión administrativa

del transporte marítimo en nuestro país, pero también punto de encuentro, espacio de diálogo de la Dirección General de la Marina Mercante. Sin la dedicación de capitanes marítimos, jefes de distrito, coordinadores, inspectores de seguridad y el personal administrativo de las capitanías marítimas, el transporte marítimo no podría funcionar en un país que, como ya sabéis, lidera en conectividad del transporte marítimo regular en la UE y se mantiene en sexta posición del mundo, según la UNCTAD. Eso se vive día a día en los puertos españoles, se observa con admiración en la UE y en la OMI y se aplaude con medidas como la renovación de Víctor Jiménez como presidente del Consejo de la OMI por aclamación.

He empezado mi travesía como directora general con un buen rumbo marcado en la carta náutica y solo espero navegar con viento de proa hasta el siguiente puerto de destino. Desde luego, esta travesía no la haré sola, iré acompañada con el buen hacer de los que me precedieron en esta maravillosa responsabilidad y con el apoyo de mi «tripulación». Detrás de cada uno de los proyectos, grandes o pequeños, está el personal que trabaja cada día en la Dirección General de la Marina Mercante. Vaya sin duda mi reconocimiento para todos los que se dedican a su labor con gran eficiencia y eficacia.

Ponemos rumbo al futuro con un presente plagado de complejidad, pero, sin duda, esperanzador, en el que deseamos seguir acompañando al sector del transporte marítimo y velando porque este sea cada día más seguro, sostenible, eficiente y resiliente.



La Dirección General de la Marina Mercante

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.



MISIÓN Nacional e internacional

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 Sostenible.

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).



VALOR Un transporte marítimo seguro es también un transporte marítimo más sostenible

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.

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. Prueba de ello es el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo.

La sostenibilidad en el entorno marítimo es sinónimo de seguridad en el transporte y viceversa.



VISIÓN Una estrategia marítima para un sector estratégico

Durante el 2025 la DGMM ha aprobado la Estrategia Marítima Nacional, de la que hablaremos en un epígrafe específico. La EM era una necesidad y ahora es una oportunidad de desarrollo para un sector esencial para el comercio, para la cohesión nacional y para consolidar otros sectores económicos, como el industrial, el turístico o el sector servicios.

COMPETENCIAS



Seguridad de la navegación



Salvamento de vidas humanas en el mar



Prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente marino



Producción de normativa



Cooperación Internacional



ESTRUCTURA



Directora General



Unidad de apoyo



Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima



Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional



Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa





Estructura central

La DGMM se organiza en servicios centrales y capitanías marítimas en las provincias costeras, al frente de todos los cuales se encuentra, desde el mes de abril de 2025, la directora general Ana Núñez Velasco, quien, a su vez, preside la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR.

Entre las funciones se incluyen: 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

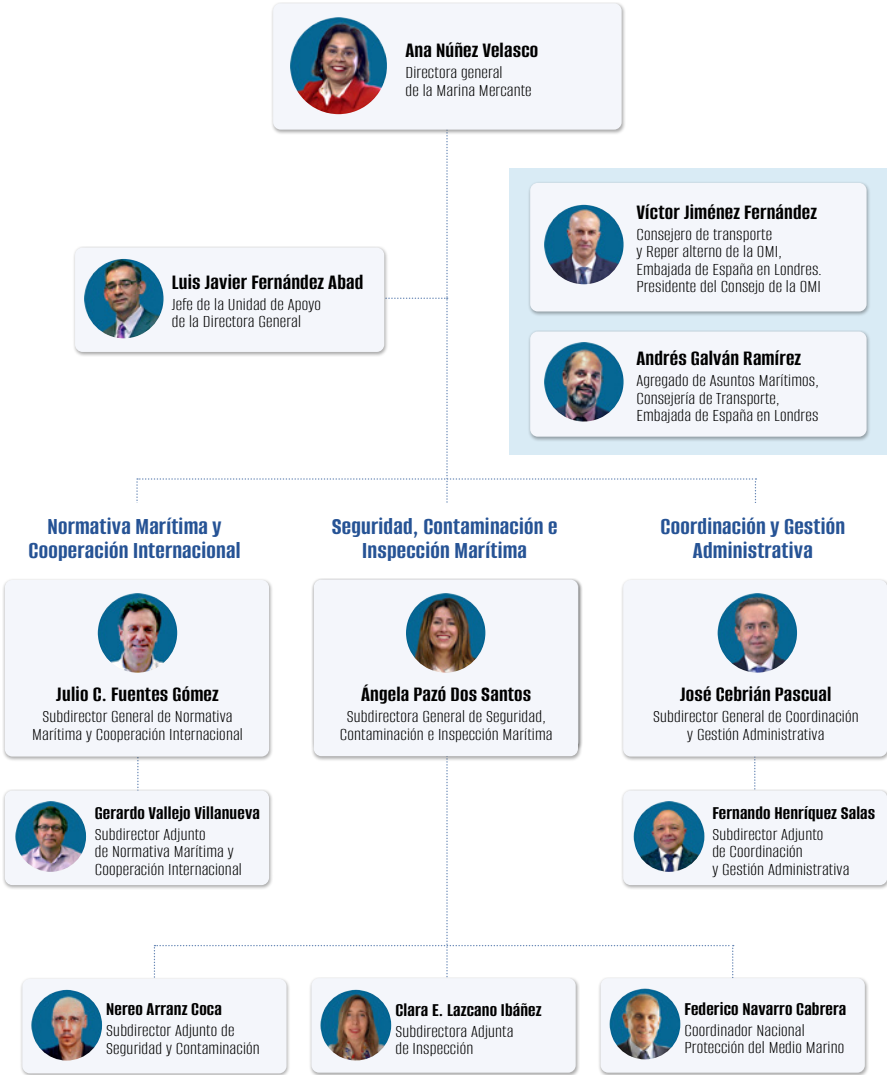
público, la promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario del transporte de mercancías y la promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

“**La directora general de la Marina Mercante también es la presidenta de Salvamento Marítimo**”



Cúpula directiva de la Marina Mercante Española

Dirección General de la Marina Mercante



Estructura periférica

Capitanías marítimas 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, de la gestión, organización y administración de los registros de buques y empresas marítimas en la periferia, de la tramitación de los títulos profesionales o de recreo, de las inspecciones técnicas de los buques en construcción y las inspecciones operativas a los buques que realizan escalas comerciales en puertos españoles.

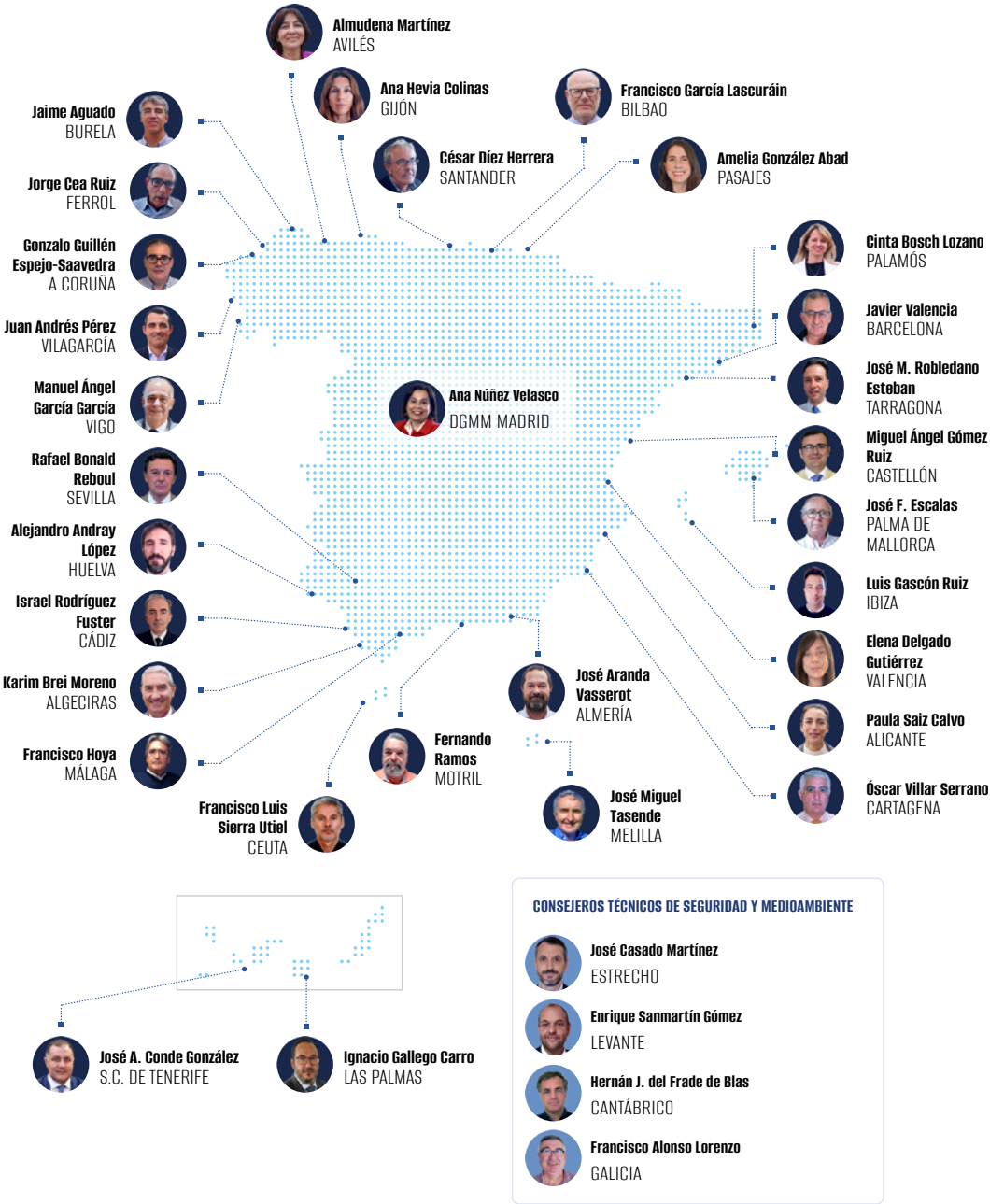
Llevan a cabo las inspecciones de seguridad a bordo de los buques, en ocasiones largas y complejas, garantizando que cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación. También la inspección de las mercancías peligrosas. Por otra parte, autorizan y prohíben la entrada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

También se coordinan con las autoridades portuarias. 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. Trabajan 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.

MAPA DE CAPITANÍAS MARÍTIMAS, DISTRITOS Y CONSEJEROS TÉCNICOS



Los consejeros técnicos de Seguridad y Medio Ambiente

Dependientes de la Unidad de Apoyo de la DGMM, en la actualidad hay cuatro consejeros técnicos de Seguridad y Medio Ambiente en las zonas geográficas de los litorales marítimos del Atlántico (Galicia), Cantábrico, Levante y Andalucía. Se trata de profesionales especializados en diferentes ámbitos y son el nexo entre las capitanías marítimas de su entorno y la DG de la Marina Mercante. En este sentido cabe indicar que desarrollan funciones

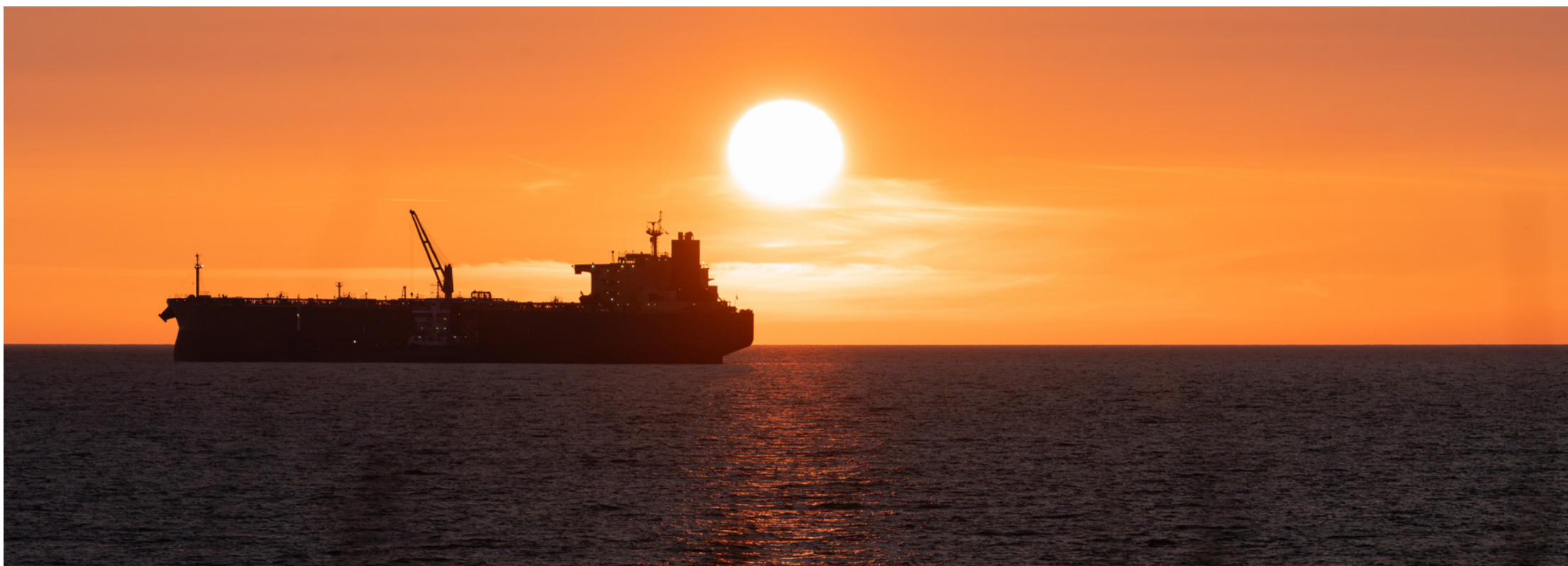
diversas y transversales tanto en el ámbito local, nacional e internacional.

Entre algunas de sus labores se encuentran:

- **Participación en grupos de trabajo de ámbito nacional**, como el grupo de correspondencia sobre lugares de refugio, el grupo de trabajo sobre buques autónomos, la comisión de seguimiento de interacciones

con orcas, corredores verdes, radiocomunicaciones, etc.

- **Participación en grupos de trabajo de OMI, EMSA** y otras organizaciones internacionales relacionadas con las competencias de la DGMM.
- Dirección de los equipos de evaluación para la emergencia.
- **Apoyo y asesoramiento técnico-jurídico** en materia de normativa, seguridad, contaminación e inspección marítima en las capitanías marítimas y con las subdirecciones generales de la DGMM.
- **Elaboración de instrucciones** de servicio y normativa nacional.
- **Apoyo en el diseño de aplicaciones informáticas** para la digitalización de trámites administrativos relacionados con la administración marítima.
- **Apoyo/asesoramiento a las capitanías marítimas en los incidentes /accidentes** que se producen en sus aguas de responsabilidad y en los procesos de formación de los titulados náuticos y de máquinas de la Marina Mercante, entre otros.



En 2025

Aprobación de la Estrategia Marítima



El Gobierno de España ha aprobado la Estrategia Marítima de España 2025-2050, un documento promovido por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y que ha contado con la

implicación de 11 ministerios y con el sector marítimo español. El objetivo de esta estrategia, coordinada por la DGMM, es convertirse en el eje vertebrador para la descarbonización y la modernización del sector marítimo, esencial para la economía de nuestro país, ya que el **66,8% de las exportaciones y el 70,5% de las importaciones se realizan a través del transporte marítimo.**

En este sentido, se ha realizado un análisis de la situación que atraviesa el sector del transporte marítimo y la náutica de recreo en nuestro país para determinar las prioridades del ministerio para el futuro y establecer las líneas de actuación que serán necesarias acometer en los próximos años.

Las capitanías marítimas cumplen 30 años

El día 1 de agosto se cumplió el 30 aniversario de la entrada en vigor del Real Decreto que fijó la estructura y las competencias de las capitanías marítimas, símbolo de la descentralización de la administración marítima en España y en Europa.

En estos 30 años, según la directora general de la Marina Mercante, Ana

Núñez Velasco, las capitanías marítimas «se han configurado como un modelo impecable de gestión territorial y de descentralización de servicios y también en un ejemplo de versatilidad, afrontando retos como la pandemia, en la que el comercio internacional estuvo garantizado gracias al transporte marítimo y a sus gestores».

Hacia la digitalización de los trámites administrativos

La DGMM ha iniciado en 2025 un proceso de digitalización sin precedentes, con la entrada en vigor, en agosto, de las normas del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima que afectan al despacho y rol de buques y al enrole y desenrole de la tripulación. El objetivo, con la puesta en marcha de esta plataforma, que ha requerido ajustes, es agilizar los trámites que necesitan los buques pesqueros, mercantes y embarcaciones de recreo para emprender la travesía. La plataforma pretende reducir tiempos y simplificar burocracia.



El Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo



El Consejo de Ministros ha aprobado el Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo desarrollado con el objetivo de incentivar la construcción de nuevos buques o la reforma de buques existentes mediante la incorporación de tecnologías que mejoren su eficiencia energética y reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero durante su ciclo de vida a través de un programa de subvenciones financiadas mediante parte de los ingresos del sistema de comercio de derechos de emisiones.



Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa



GESTIÓN ECONÓMICA Y PRESUPUESTARIA

- Elaboración del anteproyecto: Preparación de los presupuestos anuales
- Gestión financiera: Tramitación de créditos y control de gastos asignados al órgano directivo



INFRAESTRUCTURA Y RÉGIMEN INTERIOR

- Servicios de régimen interior: Mantenimiento y logística interna
- Patrimonio inmobiliario: Gestión de los inmuebles disponibles para la DGMM, tanto en servicios centrales como periféricos



RECURSOS HUMANOS

- Gestión administrativa: Trámites y expedientes del personal
- Ordenación de recursos: Planificación y organización del capital humano dentro de la Dirección General



AYUDAS Y SUBVENCIONES AL TRANSPORTE

- Control de bonificaciones: Gestión de las ayudas al transporte marítimo para residentes en Canarias e Illes Balears
- Ceuta y Melilla



TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

- Sistemas de información: Diseño, explotación y mantenimiento de medios electrónicos e informáticos
- Administración electrónica: Impulso y gestión de servicios telemáticos para el ciudadano
- Coordinación técnica: Actuación coordinada con otros órganos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible



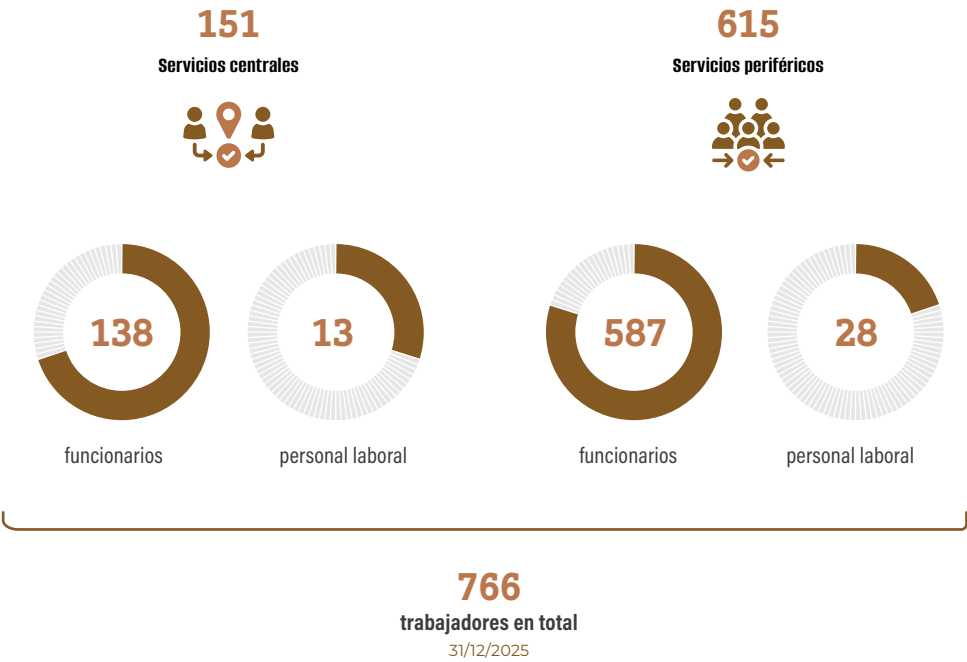
Recursos humanos

Ningún servicio público es nada sin la labor que realizan los trabajadores, ya que sin su 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 **151 empleados públicos: 138** de ellos **funcionarios** y el **resto personal laboral**. En los **servicios periféricos** hay **615 trabajadores: 587 funcionarios** y **28 personal laboral**. El **total de la plantilla** asciende a **766 trabajadores**, lo que significa que se ha producido un leve incremento de efectivos con respecto a 2024.



“ En 2025 se ha incrementado el número de trabajadores en la DGMM





Los recursos materiales

Con los Presupuestos Generales del Estado de 2023 prorrogados, en 2025 la Dirección General de la Marina Mercante ha ejecutado **partidas presupuestarias asignadas** dentro del ministerio por importe de **578,67 millones de euros**.

Las partidas principales en la gestión ordinaria se corresponden con los **gastos de personal —31,30 millones de euros—**, los **gastos corrientes**, que ascienden a **4,06 millones**, y las **inversiones**, con un importe de **1,74 millones de euros**.

Por otra parte, la DGMM tiene encargado el operativo relacionado con sus competencias en salvamento de la vida humana en el mar, el control del tráfico marítimo y la lucha contra la contaminación en el mar a la Sociedad

de Salvamento Marítimo, a la que se transfirieron 214,86 millones de euros, de los que 182,82 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 programa presupuestario dirigido a **subvenciones y apoyo al tráfico marítimo**, la cantidad ejecutada ha sido de **325,49 millones de euros**, 21,50 de ellos para los contratos dedicados a las **líneas de navegación de interés público** (entre la península y Canarias, Ceuta y Melilla); **289,69 millones** para **bonificaciones a residentes** y **14,30 millones** para **bonificaciones a familias numerosas**.

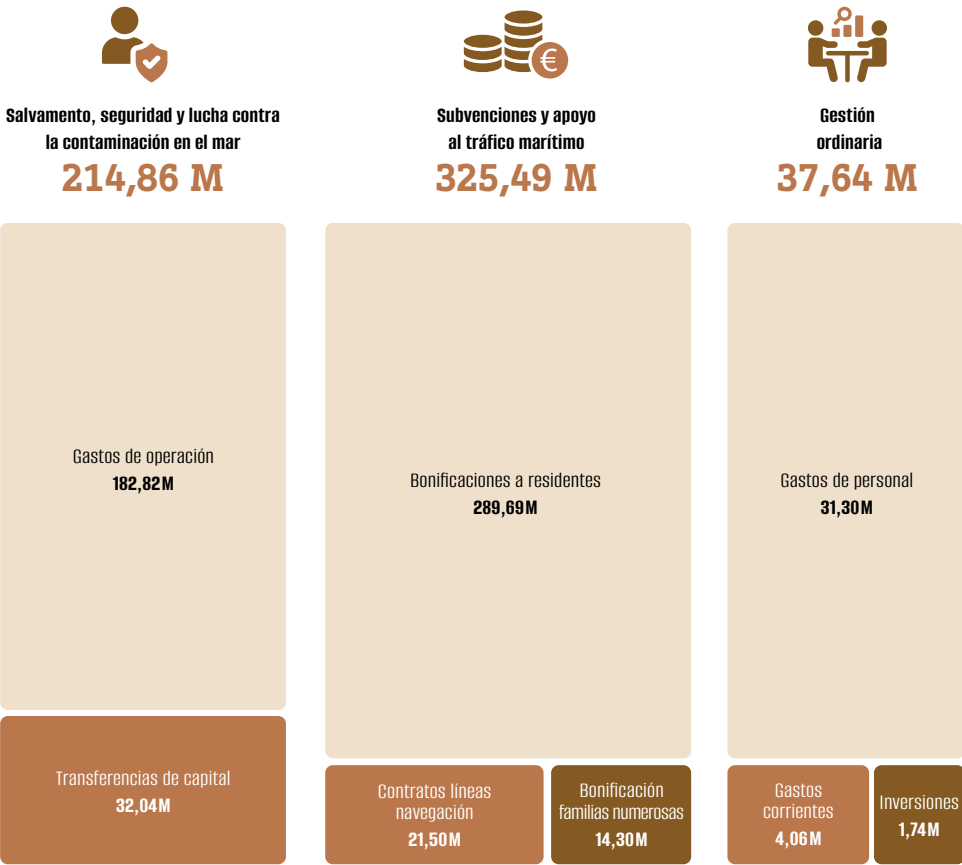
Principales inversiones

En 2025 las principales inversiones se han dedicado a continuar con la actualización y desarrollo de sistemas de información telemáticos para la gestión de procesos con la administración marítima (1,2 millones de euros), del

sistema integral de información del buque, titulaciones, registro de buques, despacho de buques, procedimientos sancionadores y bonificaciones, entre otras.

PARTIDAS PRESUPUESTARIAS EJECUTADAS

578,67 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.

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.

Entre las acciones de apoyo se describen:



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



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



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 ejercicio presupuestario de 2025 **se han invertido 289,69 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 2025 se han invertido 14,30 millones de euros en bonificaciones a familias numerosas. Están dirigidas a

“ En 2025 se han invertido 14,30 millones de euros en subvenciones a familias numerosas ”

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

Esta partida se incluye 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 2025 existían 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 el presupuesto de 2025 se destinaron 21,60 millones de euros para financiar estos contratos.

“ En 2025 se destinaron 21,60 millones de euros para financiar estos contratos ”



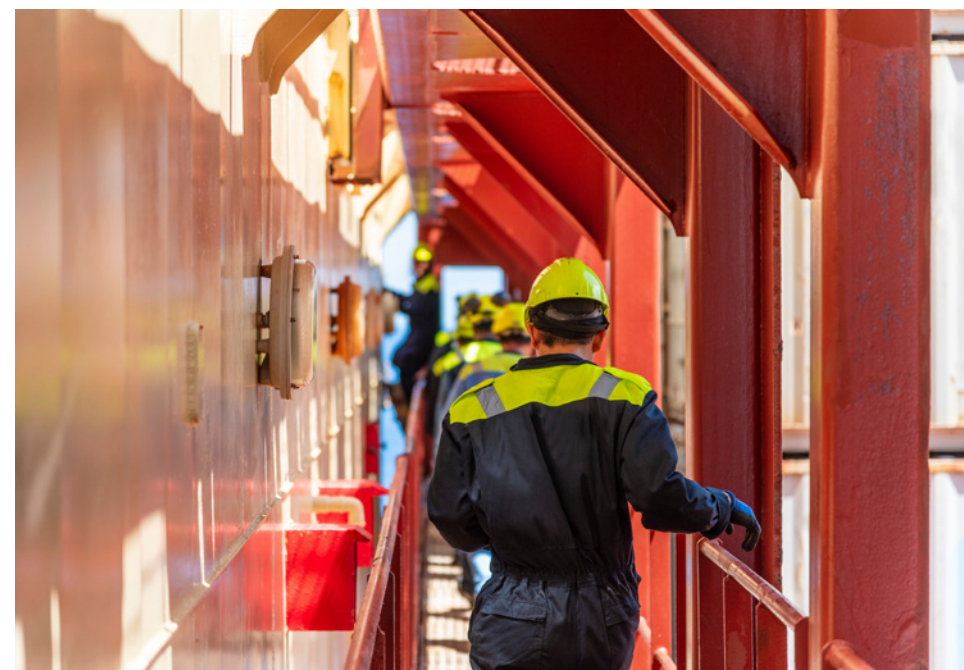


Subvención a la promoción de profesiones marítimas

El Gobierno ha autorizado en 2025 **ayudas de 1,1 millones de euros** para **promocionar las profesiones marítimas** mediante un Real Decreto por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la promoción de las profesiones relacionadas con el sector marítimo. Esta norma tiene como objetivo incentivar las vocaciones en este sector, que es de gran importancia

para la economía y el transporte de mercancías, y que requiere de un volumen elevado de profesionales. Captar vocaciones tempranas y promocionar los grados y los másteres habilitantes y facilitar el acceso a las prácticas a aquellos que opten por ellas está entre los objetivos de esta propuesta.

La actividad preventiva



La prevención es la base de la seguridad

Durante el año 2025 la Dirección General de la Marina Mercante ha adaptado el nuevo Protocolo de Personal Especialmente Sensible, implementado por el ministerio en ese mismo año. Esta adaptación refuerza la protección de la salud de los empleados públicos y garantiza la adecuada aplicación de las medidas preventivas dirigidas a aquellos trabajadores que presentan una especial sensibilidad frente a determinados riesgos laborales.

Reconocimientos médicos

Durante el año 2025 se han sometido a **reconocimiento médico 426 empleados**, de los cuales **240 corresponden a reconocimientos específicos** del personal inspector de Seguridad Marítima.

Asimismo, se han investigado 21 accidentes de trabajo, de los cuales 14 se produjeron en acto de servicio y siete fueron accidentes *in itinere*.





Material de protección

En el ámbito de la prevención de riesgos laborales, se han renovado los equipos de protección individual (EPI) destinados al personal que desempeña funciones de inspección de Seguridad Marítima. Esta renovación ha permitido integrar criterios de seguridad, funcionalidad, comodidad e imagen corporativa, contribuyendo a mejorar las condiciones en el ejercicio de las labores inspectoras.

Asimismo, en previsión de la entrada en vigor, el 1 de enero de 2026, de lo dispuesto en el Real Decreto 159/2021 y en el Real Decreto 1030/2022, se ha procedido a la distribución de 143 dispositivos de preseñalización de peligro tipo V-16, conectados y homologados, con transmisión automática de

geoposicionamiento a la plataforma DGT 3.0. Estos dispositivos están destinados a sustituir los triángulos de preseñalización en todos los vehículos oficiales de la Dirección General de la Marina Mercante.

Se ha llevado a cabo la actualización de los datos de tallaje del personal que realiza labores de inspección, con el fin de mejorar la gestión y distribución de los equipos de protección individual y garantizar una adecuada adaptación de los mismos a las características de cada trabajador.

Durante el ejercicio 2025 también se ha procedido a la actualización del inventario y del archivo del material de seguridad, así como a la reorganización del almacén destinado a los equipos de protección y seguridad de la Dirección General de la Marina Mercante, mejorando su gestión, control y conservación.

Formación y actuaciones preventivas

En el mes de septiembre se celebró en el Centro Nacional de Formación de Seguridad Marítima el curso de Formación en prevención de riesgos laborales para inspectores de Seguridad Marítima, dirigido a la nueva promoción de funcionarios, tanto del Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil como del Cuerpo de Ingenieros Navales.

Mediante los empleados públicos designados (EPD) en las distintas capitanías marítimas, se han difundido nociones y recomendaciones preventivas relativas al comportamiento ante posibles picos de riesgo de legionela, con el fin de reforzar las medidas de prevención y promover buenas prácticas que contribuyan a minimizar la exposición y proteger la salud del personal.

Igualmente, se ha iniciado el proceso de revisión y actualización de las coordinaciones de actividades empresariales a nivel nacional, con el objetivo de adecuar y homogeneizar los procedimientos aplicables en

los distintos centros de trabajo de la Dirección General de la Marina Mercante, reforzando así el cumplimiento de las obligaciones en materia de coordinación preventiva entre empresas concurrentes y avanzando en la mejora de la gestión y modernización del departamento.



Durante el ejercicio también se inició el proceso para la realización de la encuesta de riesgos psicosociales en el ámbito de la Dirección General de la Marina Mercante. No obstante, debido a la insuficiente participación en la fase de recogida de datos, el proceso no pudo completarse, quedando pendiente su desarrollo en futuras actuaciones preventivas.

Agradecimientos

La mejora continua de la prevención en la Dirección General de la Marina Mercante depende en gran medida de la implicación de los empleados públicos designados (EPD) que desarrollan su labor en las capitanías marítimas. Por ello, el Servicio de Prevención Laboral de la DGMM desea expresar, un año más, su agradecimiento por su esfuerzo, apoyo y dedicación constante, fundamentales para seguir avanzando en la consolidación de una auténtica cultura preventiva en la organización.



Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima



SEGURIDAD Y SALVAMENTO

- Gestión de emergencias: Instrucciones de auxilio, salvamento y remolque
- Protección de vidas: Seguridad de navegación y salvamento humano
- Control operativo: Tráfico marítimo, despacho y protección marítima



PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

- Prevención de Contaminación: Lucha contra vertidos desde embarcaciones
- Limpieza de Aguas: Saneamiento de aguas marinas



INSPECCIÓN Y CONTROL TÉCNICO

- Controles Técnicos: Inspección estructural y de equipamiento de buques
- Vigilancia del Mercado: Cumplimiento normativo europeo en equipos marinos
- Supervisión Externa: Control de organizaciones delegadas de inspección



PERSONAL, FORMACIÓN Y NÁUTICA

- Formación Profesional: Homologación y control de centros de enseñanza
- Personal Marítimo: Registro y control del personal de mar
- Náutica de Recreo: Ordenación y gestión de titulaciones recreativas



GESTIÓN DE FLOTA Y CERTIFICACIÓN

- Registro de buques: Registro y abanderamiento de embarcaciones
- Supervisión Técnica: Construcción, reforma, estabilidad y certificación



ASESORAMIENTO Y COOPERACIÓN

- Asesoramiento Estratégico: Asuntos técnicos internos, de la UE y de la OMI
- Cooperación Institucional: Colaboración técnica con otras administraciones



Tráfico marítimo y seguridad en la navegación

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. Dentro de este control de las líneas regulares de cabotaje 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 2025 se ha mantenido la demanda tanto en las líneas de transporte de pasaje y vehículos como en las líneas de carga con respecto a 2024.

El **número total de pasajeros** en las líneas regulares de cabotaje durante 2025 ascendió a **4 735 759**. El principal flujo de pasajeros se concentró en la línea **Algeciras-Ceuta**, con un total de **1 964 189 pasajeros**, 971 405 en sentido Ceuta-Algeciras y 992 784 en sentido Algeciras-Ceuta.

El número total de **vehículos transportados** en régimen de pasaje ascendió a **1 449 245 vehículos**. La línea **Algeciras-Ceuta** fue de nuevo la más concurrida, con un total de **495 044 vehículos**, 245 342 en sentido Ceuta-Algeciras y 249 702, en sentido Algeciras-Ceuta.

La **carga rodada transportada** superó los 11 millones de metros lineales y el resto de la carga superó los **13,6 millones de toneladas**.

En 2025, la Operación Paso del Estrecho (OPE) registró sus máximos históricos, lo que repercute en el tráfico marítimo en España. Se registraron **488 208 pasajeros** y **857 851 vehículos**. Se produjo un incremento del 2,9% con respecto a 2024.

“ En 2025 la Operación Paso del Estrecho registró sus máximos históricos, con un incremento del 2,9% con respecto al año anterior ”



4 735 759
pasajeros en
las líneas regulares



1 449 245
vehículos transportados



1 964 189
pasajeros

495 044
vehículos
Línea Algeciras-Ceuta



+ de 13,6 millones
de toneladas cargadas



+ de 11 millones
de metros lineales
carga rodada transportada



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.

TRÁMITES		41 704
INCIDENCIAS REGISTRALES		26 163
EXP. RENOVACIÓN PERMISO RECREO		12 215
EXPS. DE ABANDERAMIENTO Y OTROS		3085
EXP. INSCRIPCIONES DE RECREO		1075
EXP. RECREO MENOR		2557
EXP. PROCESO CONSTRUCCIÓN		517
EXP. INICIO CONSTRUCCIÓN		149
PATENTE DE NAVEGACIÓN		64





“ Este año se han tramitado **27 071 certificados** mediante la aplicación informática de inspección marítima

La actividad inspectora

La inspección a buques mercantes, Loro-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 2025 se han tramitado un total de **27 071 certificados** mediante la aplicación informática de inspección marítima, tanto a buques sometidos a convenios OMI como a otro tipo de embarcaciones. El **92,66%** de las certificaciones se tramitaron por el personal de capitanías y distritos marítimos. El **4,9%** de las certificaciones se tramitaron por las organizaciones autorizadas (OAS.) y el **2,44%** restante se tramitaron por el personal de los servicios centrales.

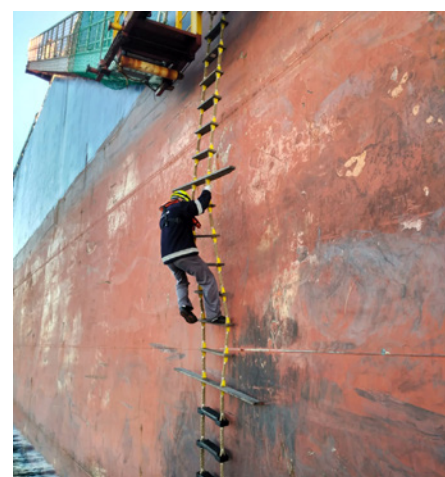
Inspecciones MOU a buques de pabellón extranjero

Los inspectores de capitanías y distritos llevaron a cabo **1292 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 tercer puesto en 2025, por detrás de Reino Unido e Italia, 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.



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 París MoU y permanecer en la Lista Blanca de banderas. Dentro de este plan, las capitanías marítimas han llevado a cabo en 2025 un total de **89 inspecciones**.



89
inspecciones
Lista Blanca



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

En este ámbito la DGMM ha inspeccionado **809 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 285 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 (siete incumplimientos). Además, durante el primer trimestre de 2025 se dio continuidad a la campaña de monitoreo mediante aeronaves no tripuladas (RPAS) en el puerto de Barcelona. Esta tecnología de medición remota en condiciones reales de navegación no detectó ninguna infracción en 2025, reforzando la capacidad de supervisión de la DGMM y actuando como un potente elemento

disuasorio frente a las emisiones contaminantes.

Hay que destacar que 2025 marcó un hito con la entrada en vigor del Área de Control de Emisiones de Óxidos de Azufre (SECA) en todo el mar Mediterráneo. La DGMM ha adaptado sus procedimientos de inspección para garantizar que ningún buque supere el límite del 0,10% de contenido de azufre en esta zona especialmente protegida.



Control del límite de azufre



809
buques
inspeccionados

285
muestras

siete
incumplimientos





54
inspecciones
del Reglamento de
Reciclado de buques
(Tres incumplimientos)



685
inspecciones
sobre el control de la
entrega de los desechos
(25 incumplimientos)



77
inspecciones de control
del cumplimiento
de Reglamento de
Notificación, Seguimiento
y Verificación de las
emisiones de los buques
(Dos incumplimientos)

Otras inspecciones relacionadas con la protección del medio marino

En junio de 2025 ha entrado en vigor el **Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques**, el 26 de junio de 2025.

La aplicación efectiva de este instrumento ha supuesto un hito relevante en el marco internacional, consolidando un régimen global para el reciclaje de buques. En este contexto, la Dirección General ha llevado a cabo la adaptación de sus procedimientos de certificación e inspección, así como la definición de criterios de aplicación armonizada con el Reglamento (UE) n.º 1257/2013, en particular en lo relativo a los buques de pabellón español y

a los buques de terceros países que hacen escala en puertos españoles. La **DGMM realizó 54 inspecciones del Reglamento de Reciclado de buques** (tres incumplimientos).

Asimismo, se ha reforzado la coordinación con la Organización Marítima Internacional (OMI), la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y el Memorándum de París (Paris MoU), en relación con su consideración como instrumento relevante en el ámbito del control por el Estado rector del puerto.

En relación con la **gestión de los desechos generados por los buques**, se ha continuado la aplicación del marco

establecido por la Directiva (UE) 2019/883, transpuesta mediante el Real Decreto 128/2022, reforzándose las actuaciones de control sobre la entrega de desechos en puerto y la coordinación con las autoridades portuarias.

Asimismo, se ha avanzado en la digitalización de los procesos de exención, notificación y seguimiento, contribuyendo a una mayor trazabilidad y control sobre la gestión de desechos a bordo. Se llevaron a cabo **685 inspecciones** sobre el control de la **entrega de los desechos** de los buques en puertos españoles (25 incumplimientos).

También se han realizado **77 inspecciones de control del cumplimiento de Reglamento** de Notificación, Seguimiento y Verificación de las emisiones de los buques (dos incumplimientos).



Protección ambiental del medio marino

Prevención y lucha contra la contaminación

En 2025 se realizó el ejercicio nacional de Lucha contra la contaminación en Las Palmas de Gran Canaria con un enfoque diferente a los ejercicios anteriores, poniendo como objetivo principal la colaboración entre administraciones. Se planteó un ejercicio conjunto, tanto del Plan Marítimo Nacional como del Plan Ribera, del cual

se extrajeron conclusiones y lecciones aprendidas que serán de mucha utilidad en la futura revisión del Sistema nacional de respuesta ante sucesos de contaminación marina.

En el plano internacional es de destacar que en septiembre de 2025 se celebró en Madrid la reunión de las partes del

Acuerdo de Bonn para la lucha contra la contaminación y se participó en el ejercicio realizado por Portugal, así como en varias misiones de asistencia en emergencias marítimas del organismo de protección civil de la Comisión Europea.

Por otra parte, la DGMM y SASEMAR han estado trabajando en la implantación de las modificaciones introducidas en la Directiva 2005/35/CE relativa a la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, participando activamente en los grupos de trabajo para abordar las diferentes cuestiones sobre la contaminación procedentes de buques. El conocimiento y el criterio aportados en la investigación de episodios

de contaminación, así como en la evaluación de los casos, resultan de gran utilidad para el desarrollo de la futura herramienta de reporte y seguimiento de los casos de contaminación que exige la Directiva y está desarrollando la Agencia de Seguridad Marítima Europea. En este sentido, en las numerosas inspecciones llevadas a cabo por las capitanías, investigando los vertidos detectados, se ha puesto en evidencia el incremento significativo de casos debidos a los lavados de tanques de carga de buques quimiqueros que transportan sustancias que sirven de materia prima para el desarrollo de biocombustibles y que hacen necesaria una revisión en detalle de las obligaciones y los procedimientos de prelavado.





Medidas de seguridad marítima y de prevención de la contaminación de la eólica marina

Durante 2025 se continúa con la elaboración del real decreto que establecerá las condiciones de seguridad marítima y prevención de la contaminación de las instalaciones eólicas marinas. Para avanzar en la redacción de esta

norma, cuyo borrador comenzó en 2024, se han mantenido reuniones, dentro de la administración marítima, con las áreas de Normativa Marítima, Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, así como con capitanes marítimos.

Incorporación del transporte marítimo al sistema europeo de derechos de emisión y Reglamento FuelEU marítimo

Dentro del marco del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de emisiones generadas por el transporte marítimo, la DGMM es responsable de aprobar los Planes de Seguimiento de las emisiones de cada buque con actividad en aguas europeas y notificar las emisiones a la Oficina Española del Cambio Climático. Estas actividades las realiza junto con un equipo de SASEMAR.

Adicionalmente, se han atendido diferentes grupos de trabajo y reuniones tanto a nivel europeo como nacional para la coordinación de la implementación de ambas normas. Así mismo, se notificaron a la Oficina Española del Cambio Climático las **emisiones realizadas en 2024 por 724 compañías navieras** con un total de **4,8 M de toneladas de CO₂**.

En 2025 también entró en vigor el Reglamento (UE) 2023/1805 FuelEU marítimo lo que implicó que los buques comenzaran a registrar sus emisiones y supuso un elevado número de consultas y preparar su implantación en 2026 que es cuando se completa el primer ciclo de reporte y cumplimiento.

En el año 2025 se han **revisado 4419 planes** (el 100 % de los planes recibidos), de los que han resultado **aprobados 2741** y **1678 no conformes**, que han tenido que volver a revisarse para verificar el cumplimiento del reglamento.



Revisión de los planes de eficiencia energética

Los factores de reducción del Indicador de Intensidad de Carbono (CII) de la OMI, utilizados para determinar el CII operativo anual requerido para buques de 5000 GT y superiores, han sido establecidos hasta 2030. Esto significó

que en 2025 los Planes de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP) Parte III actualmente aprobados fueran revisados para adecuarse a estos nuevos factores en el trienio 2026-2028.



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. Está presidida por la directora general y tiene encomendados los servicios operativos 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 los servicios centrales de la Dirección General. Dispone de 20 Centros de Coordinación de Salvamento dispersos por las costas españolas.

Salvamento Marítimo asistió durante 2025 a un total de **41 387 personas** en sus actuaciones (113 personas asistidas al día). También se atendieron **394 actuaciones** relacionadas con la protección del medioambiente marino. Ha controlado **308 383 buques** y ha vigilado, vía aérea y por satélite, más de 226 millones de kilómetros cuadrados de mar para prevenir la contaminación marina.

El número total de buques controlados por los centros de Salvamento Marítimo en los dispositivos de separación de tráfico de Fisterra, Tarifa, Cabo de Gata, Canarias Oriental y Occidental, que refuerzan la seguridad en zonas de gran tráfico marítimo, asciende a 154 353 buques. Por otro lado, 154 030 buques se han controlado en las entradas y salidas de los puertos en los que Salvamento Marítimo realiza esta labor, asignada por la DGMM.



Radiocomunicaciones marítimas



La inspección de Radiocomunicaciones Marítimas se encarga del control y la gestión de los sistemas de comunicación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS) y ayudas a la navegación instalados a bordo de los buques y embarcaciones de bandera nacional.

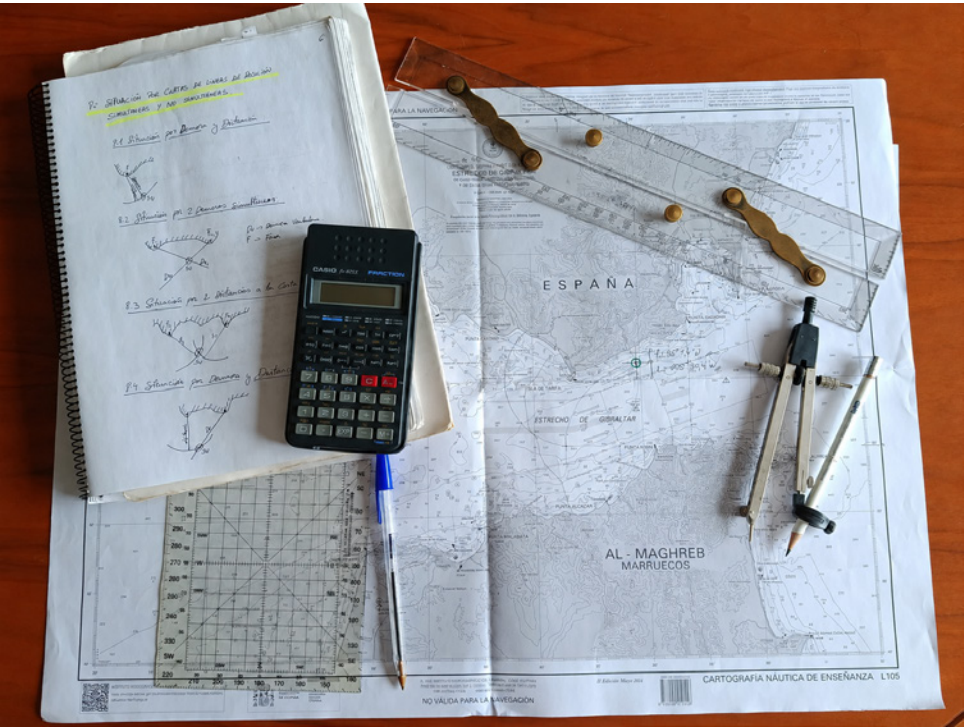
La gestión se inicia con la aprobación de los proyectos de instalación, modificación y reforma; asignación de identidades del servicio móvil marítimo; expedición de licencias de estación de buque y certificados de seguridad radioeléctrica.

Se controlan las empresas instaladoras, recogidas en el registro de la DGMM y se garantiza un correcto servicio en los trabajos de instalación y mantenimiento de todos los equipos de comunicación y ayudas a la navegación. Se pone especial interés entre los que ofrecen servicios a las EPIRB de 406 MHz, que como en años anteriores se han seguido revisando para poder incrementar la fiabilidad de la información contenida en el registro a SASEMAR en el seguimiento de las activaciones recibidas de estos dispositivos.

Aportando algunos datos, durante el año 2025 se han asignado 1617 MMSI a buques y embarcaciones, emitido **4174 licencias de estación de barco (LEB)**, donde aparecen los más de **200 equipos de radiocomunicaciones** y ayudas a la navegación aprobados.

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 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.

**Capitán de Yate**

 Matriculados 152	 Examinados 134	 Aprobados 98
---	---	---

**Patrón de yate**

 Matriculados 317	 Examinados 279	 Aprobados 174
---	---	--

**Patrón de navegación básica (PNB)**

 Matriculados 792	 Examinados 464	 Aprobados 367
---	---	--

**Patrón de embarcación de recreo (PER)**

 Matriculados 2639	 Examinados 2245	 Aprobados 1471
--	--	---

Títulos de recreo

En 2025 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 solo se examinó de PNB y PER.

En 2025 se ha mantenido el número de examinados del año anterior (3124), y se han presentado **3122 aspirantes** para la obtención de títulos de recreo, de los cuales 2245 aspiraban al título de patrón de embarcaciones de recreo, con un porcentaje de **aprobados** en torno al **65,5 %**. Al examen de patrón para **navegación básica** concurrieron un total de **464 aspirantes**, con un porcentaje de **aprobados** próximo al **79,1 %**. En el caso de las pruebas para **patrón de yate**, el número de **aspirantes** ascendió a **279**, con una media de **aprobados** del **62,4 %**. Por último, un total de **134** personas concurrieron a las pruebas de **capitán de yate**, con un porcentaje de **aprobados** cercano al **73,1 %**.

En el ejercicio 2025 se gestionaron **13 563 expedientes de titulaciones de recreo**, un 10,1% menos que en 2024. De ellos, **3772** se correspondían a la expedición de **nuevas titulaciones**, un **57,7 %** de **patrón de embarcaciones de recreo (2176)**, seguido de **títulos de patrón de yate (552)**, **patrón para navegación básica (533)** y **capitán de yate (511)**. Los otros 9791 expedientes tramitados fueron renovaciones, convalidación o canjes de tarjetas ya previamente expedidas.



Titulación profesional

Exámenes

Durante el año **2025**, la Dirección General continuó desarrollando las funciones de **evaluación de los aspirantes a la obtención de títulos profesionales**, en colaboración con el **COMME**, las **universidades** y los **centros de formación profesional** de todo el territorio nacional.

El alumnado procedente de las distintas especialidades de las **escuelas y facultades universitarias de Náutica**,

así como de la **formación profesional de la familia marítimo-pesquera**, realizó las correspondientes **pruebas de idoneidad**, destinadas a evaluar el nivel de competencia profesional y la aptitud para el desempeño del cargo, conforme a los estándares establecidos en el **Convenio STCW** (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar).

En el ámbito de la formación profesional, durante 2025 se celebraron **37 convocatorias de exámenes**, lo que supone un **incremento del 8 %**



37
convocatorias de exámenes formación profesional
[8% incremento]



29
exámenes de alumnos universitarios
[7% aumento]

respecto al ejercicio anterior. Por su parte, las pruebas de idoneidad correspondientes a los alumnos universitarios experimentaron un **aumento del 7 %**, alcanzándose un total de **29 exámenes**. Cabe señalar que, en el presente ejercicio, se celebró **una prueba para la obtención del título de Oficial Electrotécnico**, una menos que en 2024.

En lo que respecta a la actividad de los **centros de formación marítima que imparten todo tipo de cursos STCW**, se impartieron **3748 cursos**, diez más que en el año anterior, si bien la cifra continúa alejada de los **4242 cursos impartidos en 2022**. El número de alumnos aprobados ascendió a **31 812**, apreciándose en 2025 una **reducción del 19,8 %**, lo que pone de manifiesto que no todos los alumnos matriculados finalizan o superan con éxito la formación recibida.

Asimismo, se celebraron las pruebas para la obtención del **título de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo (PPER)**. En las convocatorias de 2025 se matricularon **868 aspirantes**, lo que supone **59 menos que en el año precedente**. Esta disminución responde a una mejora en los **procedimientos de verificación de los requisitos de acceso**, excluyéndose a los solicitantes que no cumplían la condición de capitán de yate. De los aspirantes examinados, **497 superaron las pruebas**, lo que representa un **80 % de aprobados**, con una mejora del 10 % respecto a la tasa del año anterior.

En relación con los **centros de formación**, durante el ejercicio se **gestionaron 498 expedientes administrativos**.



3748
cursos STCW impartidos



31 812
alumnos aprobados
[19,8 % reducción]



868
aspirantes al PPER
497
superaron las pruebas
[80 % de aprobados]



498
expedientes administrativos gestionados por centros de formación



Títulos profesionales, certificados de suficiencia, Libretas de Navegación Marítima y DIM

Los aspirantes que superaron las correspondientes pruebas de idoneidad y cumplieron los requisitos exigidos pudieron solicitar la expedición del **título profesional correspondiente**. En este contexto, durante 2025 se expidieron **341 títulos profesionales**, cifra que supone un **descenso del 18,4%** en comparación con 2024. Esta **disminución** se concentra principalmente en los **títulos de patrones y mecánicos**, mientras que los correspondientes a **oficiales de la Marina Mercante** experimentaron un ligero incremento.



341
títulos
profesionales
expedidos



27 523
certificados gestionados

8191
títulos profesionales
gestionados

La principal causa de este descenso radica en la **dificultad para la realización de los periodos de prácticas necesarias**, lo que genera un **cuello de botella** en el proceso de obtención del título. La distribución de los títulos expedidos fue la siguiente: **112 pilotos de segunda de la Marina Mercante**, **50 oficiales de máquinas de segunda**, **1 oficial radioelectrónico de segunda**, **1 oficial electrotécnico**, **82 patrones de altura**, **73 mecánicos mayor naval**, **17 patrones de litoral** y **5 mecánicos navales**.

Por otra parte, se expidieron **516 títulos de patrón portuario**, cifra similar a la de ejercicios anteriores, así como **37 títulos de mecánico portuario**.

En el conjunto de la administración marítima, durante 2025 se autorizaron **3081 expedientes de títulos profesionales**, lo que representa **200 expedientes menos que en 2024**, y **26 218 expedientes de certificados de suficiencia**, con un **incremento de 473 certificados** respecto al ejercicio anterior. Considerando globalmente las **nuevas expediciones y revalidaciones**, se observa un **descenso total del 11,3%**



516
títulos de patrón
portuario



1390

Documentos de identidad del marino (DIM) emitidos

en el número de trámites autorizados, debido fundamentalmente a la **menor caducidad de títulos y certificados**.

Conviene señalar que estas cifras se refieren exclusivamente a **expedientes autorizados**, siendo el volumen total de tramitación sensiblemente superior al no computarse los expedientes denegados ni otros trámites administrativos. En este sentido, el número total de expedientes gestionados ascendió a **27 523 certificados** y **8191 títulos profesionales**.

Asimismo, se **gestionaron 319 Libretas de navegación marítima adicionales**, alcanzándose un **total de 6024**, documento imprescindible para el embarque. Durante 2025 se emitieron **1390 Documentos de identidad del marino (DIM)**, lo que supone **230 menos que en el año anterior**.

Finalmente, en el ámbito de la **formación y titulación**, se impartió un **curso de Patrón y mecánico del Servicio Marítimo de la Guardia Civil**. Al igual que en ejercicios anteriores, resultó especialmente relevante el **apoyo de las áreas de informática y de información de la Dirección General**, cuya colaboración fue determinante para la consecución de los objetivos establecidos.



La actividad náutica de recreo



“ En 2025 se matricularon 4992 embarcaciones, en torno al 1% menos que en 2024

Además de las funciones de registro y control de la flota de recreo, la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendadas competencias relacionadas con la vigilancia de mercado de las embarcaciones de recreo y motos náuticas.

El control de la flota de recreo se inicia con el registro de los fabricantes establecidos en territorio español, registro que se pone a disposición de la Comisión Europea y del resto de Estados miembros del Espacio Económico

Europeo. En el año 2025 engrosaron dicho registro ocho astilleros dedicados a la construcción y comercialización de embarcaciones de recreo.

Para actividades de exhibición, durante el año 2025 se emitieron **380 permisos temporales de navegación** a embarcaciones no matriculadas. Se trata de permisos que se conceden a empresas importadoras, constructoras, concesionarias o distribuidoras para que la embarcación pueda ser exhibida, antes de su adquisición definitiva, en

exposiciones, salones náuticos, puertos y en general en aguas marítimas españolas.

Como novedad, en 2025 entró en vigor la normativa que permite el cambio temporal de uso privado a comercial de embarcaciones de recreo por un periodo máximo de tres meses al año. De esta medida pueden obtener beneficio los propietarios de embarcaciones matriculadas en un registro español, enjugando gastos de mantenimiento, así como las empresas que gestionen flotas de alquiler, permitiendo ajustar el tamaño de su flota a la demanda temporal de embarcaciones.

En colaboración con la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional se sigue avanzando en la elaboración de una propuesta de reglamento general de la náutica de recreo, del que se han trazado las líneas maestras.

En el plano internacional el área de Náutica de Recreo sigue participando activamente en diversos grupos de trabajo de la Comisión Europea, bien para desarrollar normativa relacionada con el diseño y construcción de las embarcaciones, bien para aportar criterios de interpretación a cuestiones surgidas en la aplicación de aquella. En el año 2025 ha coordinado además un subgrupo encargado de elaborar la primera guía técnica generada por el grupo ADCO-RCD, guía que ha sido ya publicada en la página de internet de la Comisión Europea.

En el ámbito nacional, el área colabora con otros organismos de la

administración en las labores relativas a la vigilancia del mercado interior impuestas por la legislación europea, especialmente con la Dirección General de Consumo del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030.

Finalmente, dentro de la labor de apoyo, se responden múltiples consultas realizadas desde las capitanías marítimas, así como también otras planteadas por parte de oficinas técnicas, entidades de inspección, fabricantes, empresas del sector e incluso ciudadanos particulares; consultas que oportunamente dan lugar a la elaboración de instrucciones de diverso alcance. Durante el año 2025 se ha impartido una edición más del curso sobre mercado CE de embarcaciones de recreo con una participación de 30 alumnos.

La náutica de recreo, en cifras

En 2025 el sector náutico ha permanecido estable, con respecto al año anterior. Se **matricularon 4992 embarcaciones**, rozando el -1% con respecto al año 2024. El mercado del arrendamiento náutico registró 1418 matriculaciones, con un descenso notable con respecto al año anterior.



4992
embarcaciones de recreo
matriculadas





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, estabildades y cualquier otro asunto técnico relacionado con este tipo de procesos.

En 2025 se han aprobado un total de 36 nuevos proyectos de buques de L≥24 metros en España y también 59 obras de reforma y ocho obras de reforma en el extranjero.

Además, se han aprobado 93 libros de estabilidad y seis 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.

	ABANDERAMIENTO	7
	CERTIFICADO DEL INSTRUMENTO DE ESTABILIDAD	6
	CONSULTA TÉCNICA	1
	ESTABILIDAD	93
	EXENCIONES Y/O EQUIVALENCIAS	19
	NUEVA CONSTRUCCIÓN	36
	OBRA DE REFORMA	59
	OBRA DE REFORMA EN EL EXTRANJERO	8
	OTROS	3

TOTAL 232

Tecnología y apoyo técnico

El área de Tecnología y Apoyo Técnico 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 2025 se han tramitado 92 expedientes de emisión de certificados y 121 expedientes

de solicitudes de prórrogas de reconocimientos, exenciones, dispensas o equivalencias. Asimismo, se han propuesto para sanción por incumplimiento de la normativa marítima a cuatro 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 procesos de titulación y formación marítima, 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 2025 se han actualizado procedimientos de aprobación de

centros de formación, certificados de suficiencia, tarjetas profesionales, documentación del marino, así como guías relacionadas con la emisión de certificados de formación marítima. Además, se han incorporado mejoras en la aplicación de titulaciones.

En procesos de actividad inspectora se han actualizado también guías del sistema armonizado de reconocimientos y se ha trabajado en la preparación del lanzamiento de una nueva aplicación de certificados que reducirá el tiempo de tramitación y tendrá mejor interconexión con el espacio de firmas.

Se ha continuado la mejora de las aplicaciones de POSEMAR, informes Web y se ha comenzado la migración de procedimientos a PGEX como nuevo gestor documental, con el objetivo de reducir plazos y mejorar la eficacia.

Así mismo, se ha incentivado el uso de informes web para los buques certificados bajo convenios OMI, optimizado la interconexión entre aplicaciones, informes web, POSEMAR y cualificaciones, mejorando la relación de expedientes.

En cuanto a la medición de la satisfacción, se ha realizado la encuesta del personal interno de Marina Mercante, cuyo 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 **73 quejas y cinco sugerencias** en 2025.



Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional



REGULACIÓN SECTORIAL

Propuestas normativas: Elaboración de reglamentación marítima

Ámbitos clave:

- Despacho, registro y abanderamiento de buques
- Títulos profesionales y de recreo
- Inspección marítima y lucha contra la contaminación



ACTIVIDAD INTERNACIONAL Y EUROPEA

Coordinación: Representación institucional en UE y OMI

Transposición Normativa: Incorporación de normativa internacional y europea al Derecho español

Asesoramiento: Soporte técnico y legal en asuntos internacionales



APOYO JURÍDICO Y SANCIONADOR

Asesoría: Apoyo jurídico interno a la Dirección General

Procedimientos:

- Tramitación de expedientes sancionadores
- Gestión de procesos de recuperación de costes

Recursos: Resolución de recursos administrativos contra actos de la administración marítima



BONIFICACIONES AL TRANSPORTE

Gestión Estratégica: Actuaciones sobre bonificaciones al transporte de mercancías (territorios no peninsulares)

Coordinación: Trabajo conjunto con la Dirección General de Aviación Civil



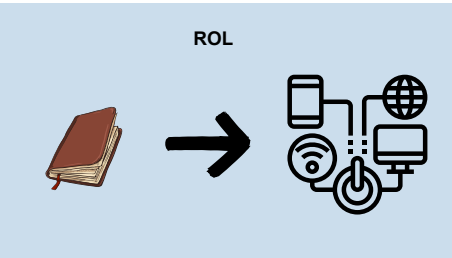
La actividad sancionadora

Procedimientos en general

Durante el año 2025 se han iniciado **2133 procedimientos administrativos sancionadores** (desglosados en uno por infracción muy grave, **2034 por infracciones graves** y **98 por infracciones leves**) y han sido **resueltos 1907**, incluidos parte de los procedimientos iniciados en 2025 y años previos.

Asimismo, se han tramitado **143 recursos de alzada** y **25 recursos contencioso-administrativos**.

También se ha avanzado en la digitalización, continuando con la implantación informática para gestionar los procedimientos administrativos sancionadores. La aplicación, que ya se encuentra en funcionamiento en todas las capitanías marítimas, supone



la gestión de todos los procedimientos administrativos sancionadores como expedientes electrónicos, permitiendo la tramitación sin papel. Asimismo, la aplicación cuenta, entre otros avances, con acceso directo a las aplicaciones de firma electrónica, sede electrónica (trámite ciudadano), intercambios entre administraciones, servicio de Notifica y publicación en el BOE de notificaciones.

Sanciones por contaminación

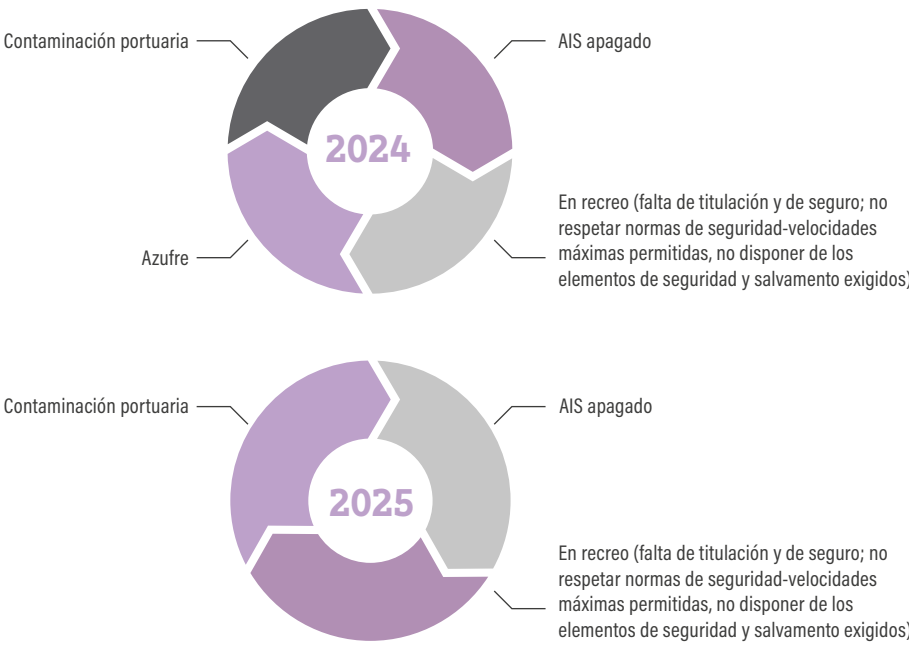
En relación con la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en el año 2025 se iniciaron

15 procedimientos administrativos sancionadores. Se impusieron **multas** que oscilaron **entre 3000 y 200 000 euros**. Las más comunes que se han sancionado son: descargas ilegales de hidrocarburos procedentes de buques atracados en puerto.

Ítem	2024	2025	NOTAS
Expedientes iniciados	2325	2133	▼
• Muy graves	0	1	▲▲
• Graves	2219	2034	▼
• Leves	106	98	▼
Expedientes resueltos	1872	1907	▲
Recursos de alzada tramitados	134	143	▲▲
Recursos contenciosos administrativos	48	25	▼▼
Procedimientos por contaminación resueltos	24	15	▼
• Multa inferior	6000	3000	
• Multa mayor	380 000	200 000	

▼▼ Tendencia descendente ▼ Tendencia ligeramente descendente ▲▲ Tendencia ascendente ▲ Tendencia ligeramente ascendente

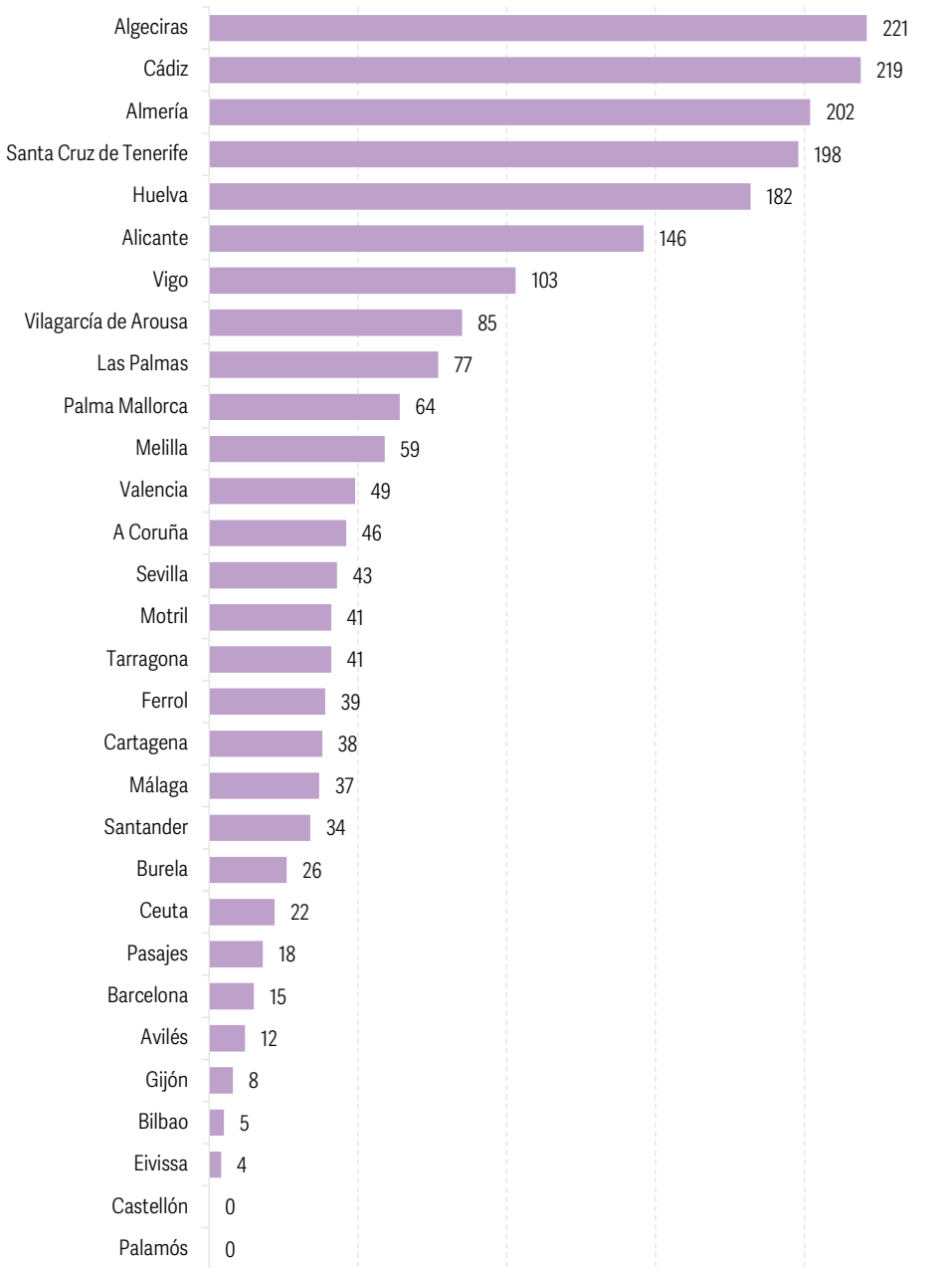
Episodios más comúnmente sancionados



Se observa un aumento considerable de las infracciones cometidas por embarcaciones de recreo, en especial las consistentes en el gobierno de forma temeraria de motos náuticas e invasión zona baño balizada por embarcaciones de recreo y motos. Han disminuido los casos de contaminación por exceso de azufre en el combustible.



Procedimientos iniciados en 2025 por infracciones graves por las capitanías marítimas

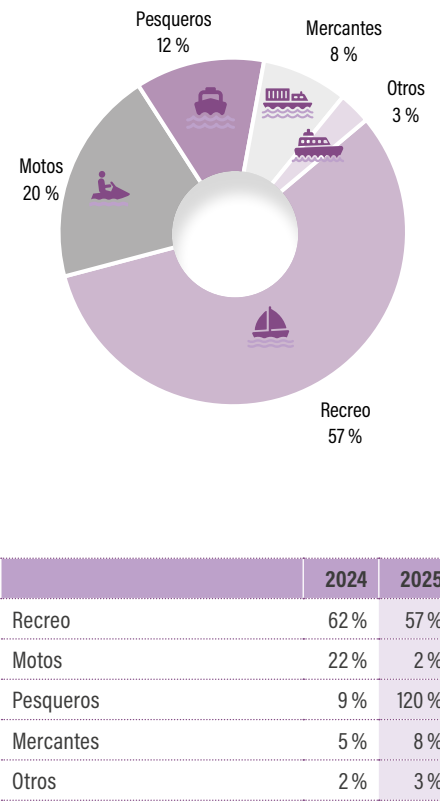


Procedimientos resueltos de infracciones graves

Cuantía total por sanciones impuestas en 2025: 8 442 823 €. Recaudado efectivamente en 2025 por expedientes sancionadores (resueltos en

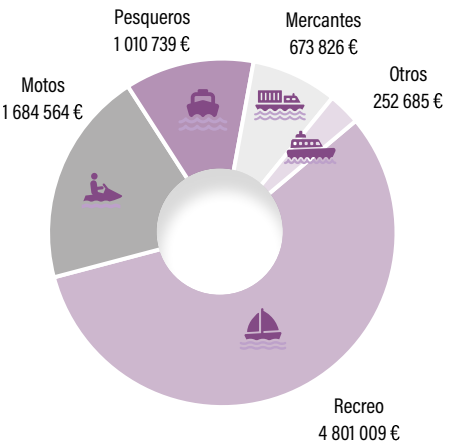
2025 y años anteriores): 5 513 506 €. En proceso de recaudación (apremio): 957 607 €.

Infracciones graves resueltas



Cuantías sanciones graves resueltas

	2024	2025
Recreo	1 935 685 €	4 801 009 €
Motos	890 225 €	1 684 564 €
Pesqueros	991 700 €	1 010 739 €
Mercantes	2 470 871 €	673 826 €
Otros	263 000 €	252 685 €
Total	6 551 781 €	8 442 823 €



La producción normativa

Durante el año 2025 se han aprobado diversas normas relevantes en materia de Marina Mercante. Con ellas se ha ampliado la información obligatoria en los sistemas de notificación de buques, incorporando datos sobre los certificados de seguro obligatorios a bordo y reforzando así la seguridad marítima y la protección del medio marino frente a los riesgos asociados a la denominada «flota oscura». También se ha regulado la concesión directa de subvenciones para la promoción de las

profesiones relacionadas con el sector marítimo, en respuesta a la falta de vocaciones y a la necesidad de facilitar el acceso a estas profesiones. Además, mediante un real decreto modificativo, se han corregido errores, aclarado preceptos y flexibilizado diversos aspectos de ocho reales decretos, con el fin de resolver disfunciones detectadas en su aplicación práctica y adaptar su regulación a las necesidades del sector y de la propia administración marítima.

Normativa 2025

A continuación, se enumeran las principales normas aprobadas en 2025, con el objetivo de actualizar el marco regulatorio de la Marina Mercante:

- **Real Decreto 1031/2025**, de 12 de noviembre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la promoción de las profesiones relacionadas con el sector marítimo.
- **Real Decreto 1188/2025**, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinadas normas en materia de Marina Mercante.
- **Orden TRM/1376/2025**, de 25 de noviembre, por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, respecto a la información obligatoria en los sistemas de notificación de buques.
- **Orden PJC/1424/2025**, de 9 de diciembre, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de las personas trabajadoras del mar.
- **Orden TRM/1453/2025**, de 11 de diciembre, por la que se determinan para el año 2024 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/1452/2025**, de 11 de diciembre, por la que se determinan para el año 2024 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.

Modificación del RONM

Por su especial relevancia, merece destacar la modificación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima operada por el Real Decreto 1188/2025, de 26 de diciembre. Entre otros extremos, la reforma revisa los requisitos de las herramientas de gestión automática de la información de despacho, que deberán permitir el seguimiento y control de la información suministrada por capitanes, patrones, consignatarios y representantes de armadores o empresas navieras. Asimismo, introduce aclaraciones en materia de vigencia y modalidades de despacho, en el régimen de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes y en el tratamiento de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje. También incorpora un mecanismo que permite a las capitanías marítimas establecer, mediante resolución de carácter general, el ámbito geográfico, las condiciones y los requisitos aplicables a las operaciones fuera de límites, de modo que la autorización pueda entenderse otorgada salvo denegación expresa en plazo. Por último, se completa el régimen de fondeo para colmar la laguna existente respecto de los supuestos en que este puede ser autorizado por la administración marítima.





Recursos administrativos

Desde el área de Asuntos Jurídico-Marítimos, en lo que atañe a la gestión de los recursos, 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 2025 se interpusieron **82 recursos administrativos** (reposición y alzada), una revisión de oficio y una reclamación de responsabilidad patrimonial.

Asimismo, durante el año 2025 se han **resuelto 74 recursos**, sobre las siguientes materias:

Registro de buques y empresas navieras	12	
Tripulaciones mínimas de seguridad	13	
Obtención de títulos de recreo	9	
Obtención y revalidación de títulos y tarjetas profesionales	24	
Despacho de buques y embarcaciones	6	
Inspecciones de buques	4	
Bonificaciones tarifas servicios regulares transporte marítimo	4	
Exenciones de practica	1	
Enroles	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 OMI trabaja bajo la supervisión del director/a 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.

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

España preside el Consejo de la OMI

La contribución de España a la OMI fue valorada muy positivamente por el resto de los miembros de la organización con su reelección al Consejo en las elecciones de 2025. El trabajo profesional



desarrollado por el consejero de transportes de la embajada de España en Londres y representante permanente alerno de España ante la OMI desde 2016, Víctor Jiménez, fue reconocido con su reelección como presidente del Consejo en 2025 para el periodo 2026- 2027.

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

Se destaca, por tanto, el valioso papel que juega nuestro país en las políticas internacionales. Con la presidencia del Consejo se refuerza, una vez más, el liderazgo de España en la toma de decisiones relacionadas con el sector del transporte marítimo a nivel global.

Prevención y lucha contra la contaminación y sostenibilidad medioambiental

La REPER OMI, apoyada por expertos de la administración marítima, de SASEMAR, y de otras administraciones, ha 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, la contaminación atmosférica, el desarrollo de índices de intensidad de carbono y la mejora en los procedimientos de prelavado de las mezclas de agua y residuos de sustancias nocivas líquidas flotantes persistentes y de alta viscosidad, especialmente en el Mediterráneo, Golfo de Cádiz y Canarias.





Así mismo, la REPER OMI ha continuado trabajando, con la colaboración de expertos españoles en ruido y vibraciones de la empresa TSI, en la fase de adquisición de experiencia derivada de 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 del Plan de acción para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo comercial.

Seguridad marítima, buques autónomos y otros asuntos

España ha participado en diferentes foros y grupos de trabajo aportando su conocimiento en relación con los siguientes temas: dispositivos de seguridad y medios de salvamento, radiocomunicaciones marítimas, riesgo de incendio en buques y equipamiento para su mitigación, y en la armonización de nuevas versiones de los códigos IMDG e IMBSC en español y con otros idiomas

y validación de diversos cursos modelos OMI.

Con el soporte de expertos de la DGMM, Jovellanos (centro de formación de SASEMAR) 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 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 y certificación bajo el SARC, la lista no exhaustiva de instrumentos obligatorios (Código III) y las orientaciones sobre reconocimientos/auditorías/verificaciones remotas, ostentando por segundo año la presidencia de los grupos de trabajo que han trabajado en OMI estos asuntos.

De manera continuada y en el marco del Convenio STCW, la DGMM participa en los procesos de evaluación independiente destinados a verificar la correcta implementación del sistema STCW en distintos Estados Parte. Esta participación contribuye a asegurar la coherencia del sistema, la calidad de la formación y certificación de la gente de mar, así como el reconocimiento internacional de los títulos profesionales

Otros ámbitos de interés

España, a través de la REPER OMI, ha participado en la actividad del 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. En este contexto, intervino asimismo en un seminario marítimo polar.

La DGMM representó al Gobierno de España en las reuniones de expertos sobre las directrices relativas a servicios de mercado de trabajo justos para los pescadores migrantes, elaboradas y adoptadas en el marco de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Radiocomunicaciones marítimas

La DGMM participa tanto en el WP 5B de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) como en el FM58 de la Conferencia Europea de Administraciones de Correos y Telecomunicaciones (CEPT), lo que refleja su papel activo en la gobernanza técnica del espectro radioeléctrico en el ámbito marítimo. A través de esta participación, contribuye a la elaboración de estándares y requisitos técnicos que garantizan la seguridad y eficiencia de las comunicaciones marítimas, así como a la definición del correspondiente marco técnico-regulatorio.

Otros

España ha donado a la OMI las medallas que simbolizan el Premio de la igualdad de género o Gender Equality Award de la OMI, que Karin Orsel recibió en mayo de 2025 en la sede de la Organización, por razón de la conmemoración del Día 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.

La DGMM forma parte y atiende diversos grupos de trabajo tanto de la Comisión Europea como del Consejo. Dentro de este último, participa especialmente en estos dos:

- GT sobre Transporte Marítimo.
- GT sobre Asuntos Marítimos (Política Marítima Integrada y Estrategia Europea de Seguridad Marítima-EUMSS).

En lo que respecta a la Comisión Europea, además participa en el Grupo de Gobierno de Alto Nivel (High Level Steering Group) de la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE). Este órgano asesora a la Comisión en el desarrollo, implementación o gobernanza de políticas, estrategias o legislación europeas específicas, en



este caso en el sector del transporte y la seguridad marítima. Proporciona orientación política y supervisión en áreas clave de la política de transporte de la Unión Europea, facilitando la colaboración entre la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas del sector.

Especialmente relevante es el trabajo realizado en 2025 en estos dos subgrupos:

- HLSG expert sub-group «Cooperation Group on Places of Refuge»: la DGMM participó en el planteamiento, la coordinación y ejecución del ejercicio de mesa que se celebró en Dublín en octubre.
- HLSG expert sub-group on Autonomous Shipping and VTS (MASS).

Paquete Fit for 55. Posición de liderazgo

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 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 UE.

En la DGMM 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.



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)



Revisión de la directiva sobre fiscalidad de combustibles (DFE) acompañado de una revisión de la directiva sobre fuentes de energía renovables (RED II)

Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR)



En el Consejo de Administración de la EMSA

Asimismo, la DGMM es 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, presta

los servicios de aeronaves tripuladas remotamente (RPAS) para la vigilancia marítima y el control de emisiones contaminantes de los buques, ofrece un sistema para la monitorización de buques 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:

Visita delegación de Ecuador

En octubre de 2025, la DGMM recibió la visita de una delegación de Ecuador, concretamente de la Dirección Nacional de los Espacios Acuáticos (DIRNEA).

Dicha visita incluyó la firma de un acuerdo de cooperación bilateral para el reconocimiento mutuo de títulos de la gente de mar. Dicho acuerdo facilita que marinos de ambos países trabajen en buques de cualquiera de las dos banderas de acuerdo con el Convenio STCW, con el fin de asegurar la formación y seguridad marítimas.



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 2025, ha participado como experto en respuesta a incidentes medioambientales graves en la 2.ª Conferencia de la Región del Índico (Indian Ocean Conference) en Omán, así como en la misión de respuesta en la rotura del oleoducto SOTE en Esmeraldas (Ecuador) como parte del equipo de la UNAD-ERCC.



Unidad de apoyo



ELABORACIÓN DE INFORMES

Expedientes de Transparencia, Defensor del Pueblo e iniciativas parlamentarias



ORGANIZACIÓN DE EVENTOS

Coordinación y planificación de actividades



COMUNICACIÓN

Difusión de información y relaciones con medios



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 27 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, **14 se resolvieron** facilitando la documentación requerida por completo, **15 parcialmente** y **ocho 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 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. En 2025 se han presentado **73 quejas y cinco sugerencias**.



Noticias y eventos

Los eventos

El año 2025 ha sido prolijo en eventos organizados por la Dirección General de la Marina Mercante.

En el mes de marzo se celebró en Las Palmas de Gran Canaria el Ejercicio nacional de lucha contra la contaminación marina POLEX, en coordinación con Salvamento Marítimo. La principal novedad es que se organizó, por primera vez, de forma conjunta, con la Dirección General de la Costa y el Mar. Este ejercicio se enmarca en los programas de adiestramiento y ejercicios que establecen tanto el Plan Marítimo Nacional, aprobado mediante orden FOM/1793/2014, como el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar, aprobado mediante orden AAA/702/2014, con el fin de mejorar la respuesta ante episodios de contaminación marina. El evento contempló el desarrollo en días sucesivos de un *workshop* con todos los participantes de la emergencia, un simulacro de intervención en el mar y en tierra y un ejercicio de mesa.

La DGMM también organizó en junio, en coordinación con Salvamento Marítimo, el acto de presentación de la campaña de verano de Seguridad en la náutica de recreo con el lema: Mitos que hacen aguas. Escucha la ley del mar.

En verano también se programaron dos sesiones informativas con motivo de la entrada en vigor, en el mes de agosto, del RONM. Ambas sesiones, celebradas en Vigo y Valencia, dirigidas al sector para explicar la tramitación electrónica del rol y despacho de embarcaciones y el enrole y desenrole de la tripulación en los buques pesqueros, mercantes y embarcaciones de recreo mediante la puesta en marcha de una plataforma electrónica.

En el mes de septiembre Madrid acogió la 37.ª reunión de los jefes de delegación del Acuerdo de Bonn, cuyo objetivo es la colaboración en la lucha contra la contaminación procedente de los buques en el Mar del Norte.

Además, en el mes de noviembre se celebró en Madrid la II Jornada Técnica sobre Buques Autónomos para dar a conocer los últimos desarrollos normativos en la materia, así como las actividades que los diferentes actores están realizando en este campo y ese mismo mes la AP de Bilbao acogió la Jornada de descarbonización del sector en el marco de la Estrategia Marítima organizada por la DGMM.

En el último semestre del año también se ha llevado a cabo una campaña en RRSS para conmemorar el 30 aniversario de la puesta en funcionamiento de las capitanías marítimas para poner en valor la labor de servicio público que llevan a cabo.



Las noticias

ENERO

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



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

[Leer más](#)

FEBRERO

La DGMM estrena sección en el programa de radio Españoles en la mar



La sección se llama El pasavante y se emitirá el último viernes de cada mes. El objetivo de esta colaboración es doble: por un lado, difundir la actividad que desarrolla la Dirección General de la Marina Mercante en el ámbito de la seguridad marítima, la lucha contra la contaminación, la producción normativa o la dinamización del sector, entre otros cometidos y, por otro lado, favorecer un punto de encuentro con los oyentes de este programa que emite Radio Exterior de España y ya ha cumplido 40 años acompañando al sector pesquero y del transporte marítimo. [Leer más](#)

MARZO

El ejercicio POLEX, un éxito de participación y coordinación



El ejercicio nacional de lucha contra la contaminación marina organizado en Las Palmas por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) y la Dirección General de la Costa y el Mar se realizó con normalidad y resultó un éxito de participación y coordinación. Especial mención merece la jornada de *workshop* en la que todos los agentes implicados en las posibles emergencias pudieron conocer de primera mano las competencias de cada uno y qué implica la dirección de la emergencia. [Leer más](#)

ABRIL

Ana Núñez Velasco es la directora general de la Marina Mercante



La subdirectora general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima ha sido nombrada este mes de abril como directora general de la Marina Mercante, entidad a la que está ligada desde el año 2006, fecha desde la que forma parte del Cuerpo de Ingenieros Navales del Estado. Dentro de la DGMM ha trabajado como inspectora de seguridad marítima en Castellón y Cádiz y posteriormente, ya en la sede central, ha ejercido responsabilidades como jefa de servicio de estabilidad y francobordo. También trabajó como subdirectora adjunta antes de ser nombrada subdirectora general. Núñez es, asimismo, presidenta del grupo de trabajo del sector marítimo pesquero de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y consejera de Sasemar y del Consejo Rector de AESA. El nombramiento de Ana Núñez se produce de forma paralela a la designación de Gustavo Santana, director general de la Marina Mercante desde diciembre de 2023, como presidente de Puertos del Estado. Santana asume la nueva responsabilidad tras un año intenso de trabajo en la DGMM marcado por nuevos retos de futuro. [Leer más](#)



MAYO

Los contactos de orcas en El Estrecho se reducen un 40%



Así lo determinan, al menos, los análisis realizados por la comisión de seguimiento, formada por responsables de la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que concentra sus esfuerzos en esta zona del Atlántico -entre El Estrecho y el Golfo de Cádiz- porque es donde más incidentes se han producido en los últimos años. Los datos se refieren a la comparativa entre los reportes recibidos en los centros de coordinación de Salvamento Marítimo en 2023 y 2024. La conclusión a la que llega la comisión es que hay que mantener las recomendaciones. [Leer más](#)

JUNIO

La Estrategia Marítima de España marcará la hoja de ruta del sector en las próximas décadas



El Consejo de Ministros ha dado luz verde a este documento, que desarrollará un plan de acción para apoyar a las navieras en su camino hacia la descarbonización y la modernización del transporte marítimo, que realiza el 66,8% de las exportaciones y el 70,5% de las importaciones en España. Se trata de un proyecto de país que ha implicado a once ministerios en una negociación liderada por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. La Estrategia desarrolla un marco específico para la náutica de recreo y aborda la reordenación y actualización del régimen jurídico de los registros marítimos españoles, entre otros asuntos. [Leer más](#)

JULIO

Campaña informativa sobre las medidas del RONM que entran en vigor el 15 de agosto



La DGMM y las capitanías marítimas han iniciado una serie de conferencias informativas con el sector de cara a explicar los cambios normativos del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima que entrarán en vigor el día 15 de agosto y afectan, sobre todo, al despacho de buques o al enrole y desenrole de la tripulación, entre otros.

[Leer más](#)

AGOSTO

Las capitanías marítimas cumplen 30 años



La directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, ha afirmado que «son una pieza clave para garantizar la navegación, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación procedente de los buques y se han configurado como un modelo impecable de gestión territorial y de descentralización de servicios». Su eficacia sigue vigente y su existencia continuará siendo necesaria ante un presente y un futuro en el que asuntos como en la descarbonización, las nuevas tecnologías, la automatización y, en definitiva, la modernización del sector marítimo, son claves, según lo previsto en la Estrategia Marítima de España 2025-2050. [Leer más](#)



SEPTIEMBRE

Los firmantes del Acuerdo de Bonn aprueban su estrategia

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

OCTUBRE

Hacia una normativa «emisiones cero» para el transporte marítimo mundial

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC), de la Organización Marítima Internacional, afronta una reunión histórica en la que está prevista la aprobación de un marco jurídico vinculante a nivel mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, con el objetivo de alcanzar las emisiones netas cero antes o alrededor de 2050. La directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez, encabeza la delegación española durante la celebración del 2.º periodo de sesiones extraordinario del MEPC, donde finalmente no se han aprobado las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL. La norma propuesta combinaba límites obligatorios de emisiones y fijación de precios de los GEI en todo el sector. [Leer más](#)

NOVIEMBRE

250 millones en cinco años en ayudas públicas para la descarbonización del transporte marítimo

El Consejo de Ministros ha dado luz verde al Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, que incluye un plan de ayudas públicas de 250 millones de euros en los próximos cinco años (2026-2030). Estas ayudas se destinan a apoyar a las navieras para la renovación y transformación de buques existentes y la construcción de otros nuevos que sean bajos en emisiones de gases de efecto invernadero y promocionarán proyectos piloto para el uso de nuevos combustibles renovables de origen no biológico, como amoníaco o el metanol. [Leer más](#)

DICIEMBRE

Víctor Jiménez continuará como presidente del Consejo de la OMI hasta 2027

España presidirá por tercer bienio consecutivo y hasta el año 2027 el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI). Así lo han decidido por aclamación los 40 miembros de este órgano ejecutivo de la Organización, que representa a los 176 estados que la conforman. El consejero de Transportes de la embajada de España en Londres y representante alterno de nuestro país ante la OMI, Víctor Jiménez Fernández, seguirá presidiendo el Consejo dos años más tras haber recibido el respaldo incontestable de sus miembros, fruto de una gestión brillante. Muchas felicidades a Víctor Jiménez, al resto de la REPER y a la delegación que ha trabajado en las últimas semanas por conseguir este logro. [Leer más](#)



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,
imágenes, documentación y sugerencias