

# MEMORIA 2022

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

# MEMORIA 2022

**Dirección General  
de la Marina Mercante**

Edición: *Dirección General de la Marina Mercante*

Redacción, diseño y maquetación: *Comunicación  
(Unidad de Apoyo)*

Fotografías: *Archivo de la DGMM e imágenes  
cedidas por distintas instituciones, entidades  
y particulares*

Foto de portada: Carlos Duclos



<b>1</b>	<b>2022. Comprometidos con los desafíos</b>	<b>18</b>	<b>Actividad Inspector (18 y 19)</b>
<b>2</b>	<b>Administración marítima</b>	<b>20</b>	<b>Salvamento marítimo</b>
<b>3</b>	<b>Valor y Visión</b>	<b>21</b>	<b>Radiocomunicaciones</b>
<b>4</b>	<b>Estructura Central</b>	<b>22</b>	<b>Formación (22, 23 y 24)</b>
<b>5</b>	<b>Capitanías y Distritos marítimos</b>	<b>25</b>	<b>Actividad náutica de recreo</b>
<b>6</b>	<b>Estructura Periférica</b>	<b>26</b>	<b>Gestión de proyectos</b>
<b>7</b>	<b>S.G. de Coordinación y Gestión Administrativa</b>	<b>27</b>	<b>Gestión de calidad</b>
<b>8</b>	<b>Recursos Humanos</b>	<b>28</b>	<b>S.G. de Normativa Marítima y Cooperación Internacional</b>
<b>9</b>	<b>Recursos Materiales</b>	<b>29</b>	<b>Actividad Sancionadora (29 y 30)</b>
<b>10</b>	<b>Subvenciones y Apoyo al Transporte Marítimo (10, 11 y 12)</b>	<b>31</b>	<b>Producción Normativa (31 y 32)</b>
<b>13</b>	<b>Subvención a Anave</b>	<b>33</b>	<b>Cooperación Internacional (33,34,35 y 36)</b>
<b>14</b>	<b>Actividad Preventiva</b>	<b>37</b>	<b>Unidad de Apoyo</b>
<b>15</b>	<b>S.G. de Seguridad, Contaminación e Inspección marítima</b>	<b>38</b>	<b>Transparencia</b>
<b>16</b>	<b>Tráfico Marítimo</b>	<b>39</b>	<b>Noticias y eventos (39, 40, 41, 42, 43)</b>
<b>17</b>	<b>Registro de buques</b>		



# 2022: comprometidos con los desafíos

El balance del año 2022 tiene varios nombres propios. En el ámbito internacional, el principal es el conflicto generado por la invasión del territorio de Ucrania por parte de Rusia y lo que ha supuesto, también, para el transporte marítimo global. A nivel nacional, el nombre propio lo tiene un pesquero: el Villa de Pitánxo, que naufragó en febrero en aguas canadienses provocando un enorme dolor en las familias de los fallecidos y los desaparecidos y una gran pena en toda la sociedad española. Desgraciadamente, el mar sigue siendo un medio de trabajo duro que en cualquier momento se puede transformar en hostil. Desde aquí reiteramos nuestras condolencias a las familias del Villa de Pitánxo y al resto de las familias que han sufrido pérdidas en el mar durante este año.

Como ya he señalado, el conflicto bélico en Ucrania ha alterado nuestro ansiado regreso a la normalidad absoluta en este 2022, tras la pandemia. La guerra ha sumado tensión a la ya existente en el mercado energético-en particular en el del gas- y en el mercado alimentario y ha provocado alteraciones en el transporte marítimo a nivel global. La incidencia de este conflicto bélico no se ha limitado al incremento desmesurado de los precios energéticos y de los fletes, sino que también ha afectado a las cadenas del transporte marítimo de mercancías, dado que los puertos ucranianos han permanecido cerrados y bloqueados por la flota rusa durante largo tiempo. Por fortuna, ese asunto se resolvió parcialmente gracias a la Iniciativa sobre la exportación de Cereales por el Mar Negro y la cuestión de los buques y tripulaciones varados en el Mar Negro y en el Mar de Azov, suscrita por Rusia.

Durante este año, y debido al conflicto, la Unión Europea ha adoptado una serie de sanciones contra la Federación de Rusia y ha sido esta Dirección General la encargada de aplicar la mayor parte de las establecidas en el ámbito marítimo, junto con Puertos del Estado. Ya en casa, es destacable la activación de la Operación Paso del Estrecho, tras dos años de interrupción a causa de la pandemia. En el lado de los eventos negativos, el episodio de contaminación marina originado por el accidente del OS35 en la Bahía de Algeciras nos causó una gran preocupación que, por fortuna, no llegó a mayores.

En el plano normativo destacamos la aprobación del Real Decreto por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante y el que ha modificado diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima. También hemos mantenido nuestros compromisos con las líneas de transporte marítimo de interés público y con los estudiantes en prácticas, en colaboración con Anave.



Un año más, se ha desarrollado una extensa campaña de prevención de seguridad en la náutica de recreo, que cada vez tiene más adeptos, y también hemos llevado a cabo campañas de difusión de nuestras Capitanías Marítimas, que son la base sobre la que se sostiene la Administración marítima.

El uso de nuevos carburantes y la utilización de nuevas tecnologías en el transporte marítimo también han formado parte de nuestras agendas. De hecho, la DGMM ha organizado este año una jornada informativa sobre medidas de descarbonización propuestas en la UE y la OMI y otra jornada sobre buques autónomos, que se han saldado con un gran éxito de participación y de interés por parte del sector.

Especial mención merece la labor que lleva a cabo el personal de Salvamento Marítimo, entidad que presido, en las funciones que tiene encomendadas desde esta Dirección General para el salvamento de vidas humanas en el mar, atendiendo accidentes, hundimientos y velando por la vida de miles de personas que llegan cada año a nuestras costas en busca de un futuro que, muchas veces, acaba en un presente de muerte y sufrimiento. Y, desde luego, todo el personal de la Dirección General, tanto a nivel central como en las Capitanías y Distritos Marítimos. La merma de recursos humanos en algunas áreas no resta un ápice a la dedicación que demuestra en unas labores que son fundamentales para garantizar la seguridad del transporte marítimo.

Finalizo con esperanza. Vivimos un momento convulso, lleno de cambios que transformarán nuestra movilidad, y el transporte marítimo no es ajeno a ese contexto. Nosotros, como Administración marítima tampoco lo somos, así que desde aquí mantengo mi mano tendida para seguir trabajando en esos desafíos de futuro que ya son presente promoviendo normas, fomentando el desarrollo de nuevos proyectos y, en definitiva, apostando por el dinamismo de un transporte marítimo esencial.



# Administración marítima

La Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) es la Administración marítima por excelencia dentro del organigrama del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se integra en la Secretaría General de Transporte y Movilidad, dentro de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. A nivel internacional, representa a España dentro de la Agencia Europea de Seguridad Marítima de la Unión Europea (EMSA) y es un actor principal en la Organización Marítima Internacional (OMI).

## Competencias

El artículo 149.1.20.a de la Constitución Española señala que el Estado tiene competencias exclusivas sobre la marina mercante y el abanderamiento de buques. La Dirección General de la Marina Mercante responde a este mandato constitucional y engloba, como señala el artículo 6 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las competencias en materia de seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, el salvamento marítimo y la prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente marino.

Se estructura en tres subdirecciones generales: la [Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima](#), la [Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional](#) y la [Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa](#).

**La DGMM se estructura con servicios centrales y servicios periféricos para dar cumplimiento a sus competencias**

**En el ámbito internacional es un agente activo en la EMSA y en la OMI**



## Administración central y periférica

La DGMM dispone de servicios centrales y servicios periféricos, todos ellos dirigidos por el director general, Benito Núñez Quintanilla, que actúa como coordinador de las siguientes funciones: la tutela de la seguridad de la navegación, la seguridad marítima y la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente marino, la dotación de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país, el mantenimiento de las navegaciones de interés público, la promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario del transporte de mercancías y la promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.



# Valor

## Un transporte marítimo esencial

El transporte marítimo es fundamental en todo el mundo para garantizar el flujo de mercancías y suministros energéticos. También es esencial para garantizar la comunicación entre territorios y facilitar la movilidad de los ciudadanos. Se demostró en los tiempos más duros de la pandemia y se está demostrando tras el conflicto bélico generado con la invasión de Ucrania por parte de Rusia. A pesar de las dificultades, la DGMM ha trabajado y continúa haciéndolo, de forma incansable, para tratar de garantizar el bienestar de la gente de mar, sin los que sería imposible que el transporte marítimo funcionase, y para facilitar que el flujo de buques mercantes y de pasajeros se lleve a cabo de la mejor manera posible en circunstancias, a veces, adversas. El personal de esta Dirección General se ha sabido adaptar a las circunstancias y sigue haciéndolo para dar una respuesta a los usuarios de los distintos servicios que presta, a nivel central y periférico, desde la empatía, el acompañamiento y la solidaridad pero sin olvidar que las normas están para cumplirlas y son una garantía para la sociedad.

# Visión

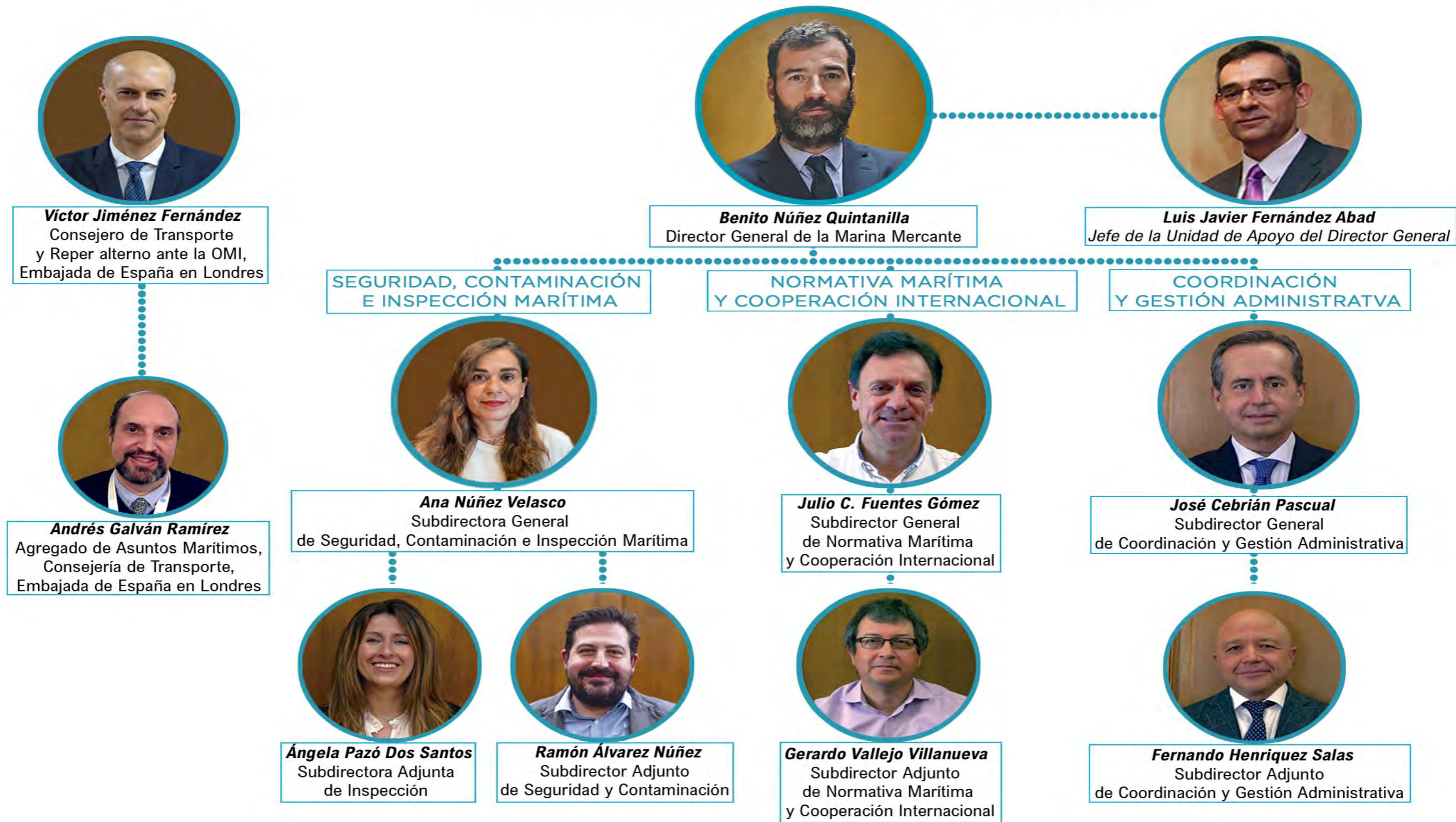
## Seguridad es sostenibilidad

Si hay una meta clara a medio y corto plazo es la descarbonización del transporte, a pesar de que a día de hoy las tecnologías no están lo suficientemente desarrolladas para garantizar el objetivo de utilizar energías sostenibles en el transporte marítimo. En ese contexto, la DGMM trabaja en el seno de la OMI y de la UE para proponer iniciativas y fomentar proyectos que faciliten el cambio normativo y tecnológico en el ámbito energético. Toda una revolución en la que esta Dirección General mantiene el compromiso de acompañar al sector porque la transformación es compleja, pero imparable, y favorecerá la sostenibilidad ambiental. Por otra parte, la sostenibilidad marítima es imposible sin la seguridad del transporte marítimo y continuamos avante, dentro y fuera de nuestras fronteras, para consolidar medidas que la hagan posible.



# Estructura Central

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE



# Capitanías y Distritos Marítimos

Las Capitanías y los Distritos marítimos son el corazón y el motor de la Dirección General de la Marina Mercante. España dispone de 30 Capitanías y 78 Distritos Marítimos con competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Las Capitanías ejercen la supervisión y dirección de los distritos marítimos que tienen adscritos.

La administración periférica de la DGMM se ocupa de la aplicación de las normas sobre enrole y desenrole de tripulaciones y las relativas a los pasajeros o las personas ajenas a la tripulación y al pasaje; la gestión, organización y administración de los Registros de Buques y Empresas Marítimas en la periferia; la tramitación de los títulos profesionales o de recreo, las inspecciones técnicas de los buques en construcción y las inspecciones operativas a los buques que realizan escalas comerciales en puertos españoles.

Llevan a cabo las inspecciones de seguridad a bordo de los buques, en ocasiones largas y complejas, garantizando que cumplen con la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación. También de la inspección de las mercancías las peligrosas. Por otra parte, autorizan y prohíben la entrada y salida de buques de las aguas españolas y, además, realizan todas aquellas funciones relacionadas con la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. Las Capitanías están dirigidas por el capitán marítimo y poseen personal técnico experto en seguridad (inspecciones) y en asuntos generales y jurídicos (expedientes sancionadores), apoyados por personal administrativo.



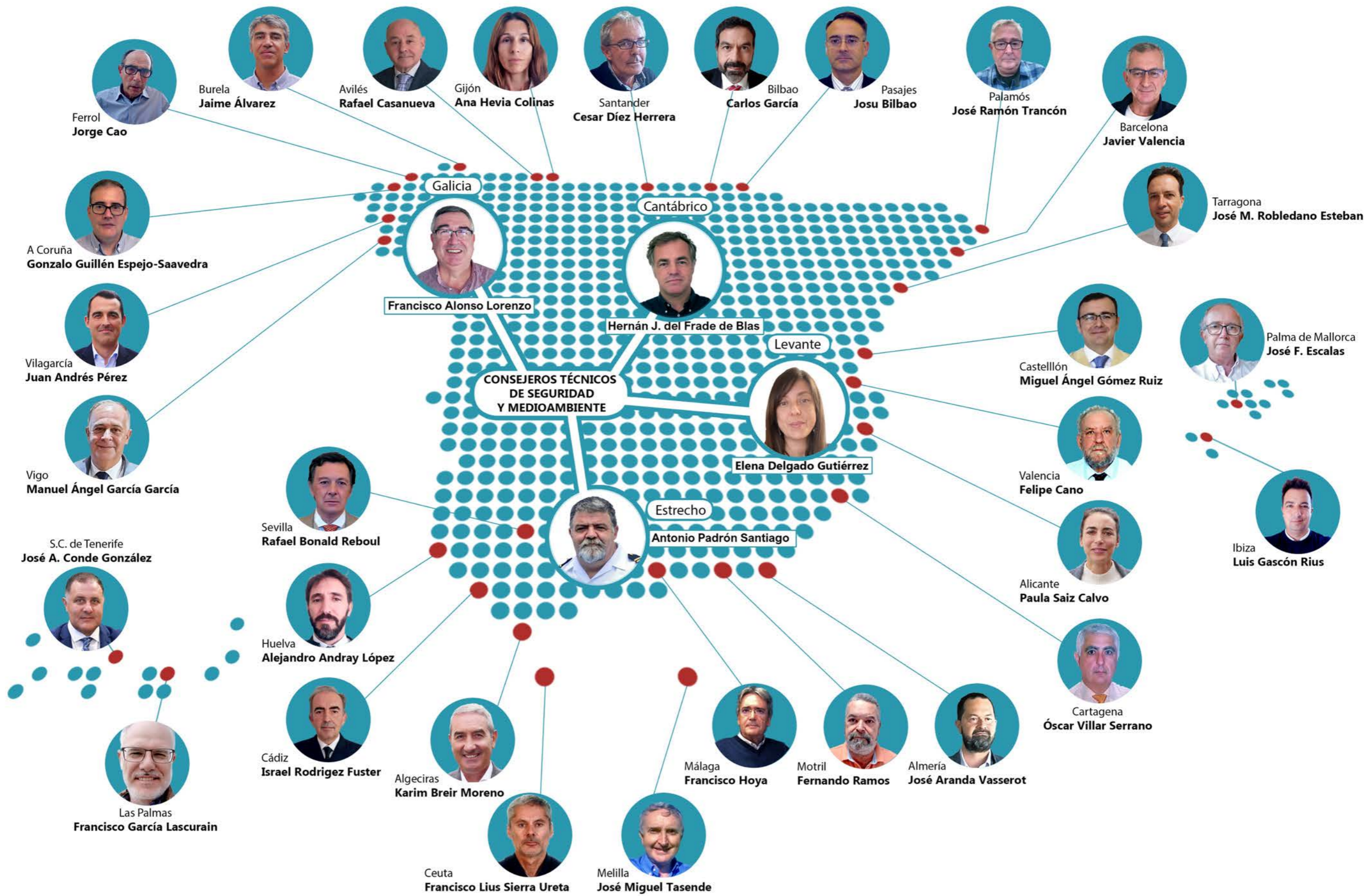
## Coordinación con las Autoridades Portuarias

Las Capitanías Marítimas trabajan codo con codo con las Autoridades Portuarias por medio de emisión de informes, elaboración de procedimientos conjuntos o la emisión de resoluciones que son cruciales para garantizar la seguridad marítima y la navegación, facilitar el desempeño de los buques en las áreas portuarias, la coordinación en materia de emergencias marítimas y de contaminación y otro sinfín de actuaciones sin las cuales no se podría llevar a cabo el transporte marítimo sin las garantías suficientes ni hacer frente a las emergencias, tanto de asistencia humanitaria como por episodios de contaminación marítima.

En este sentido, la labor de autoridades portuarias y capitanías no se entiende la una sin la otra y ambas se complementan y se enriquecen dentro de la Administración Marítima Española

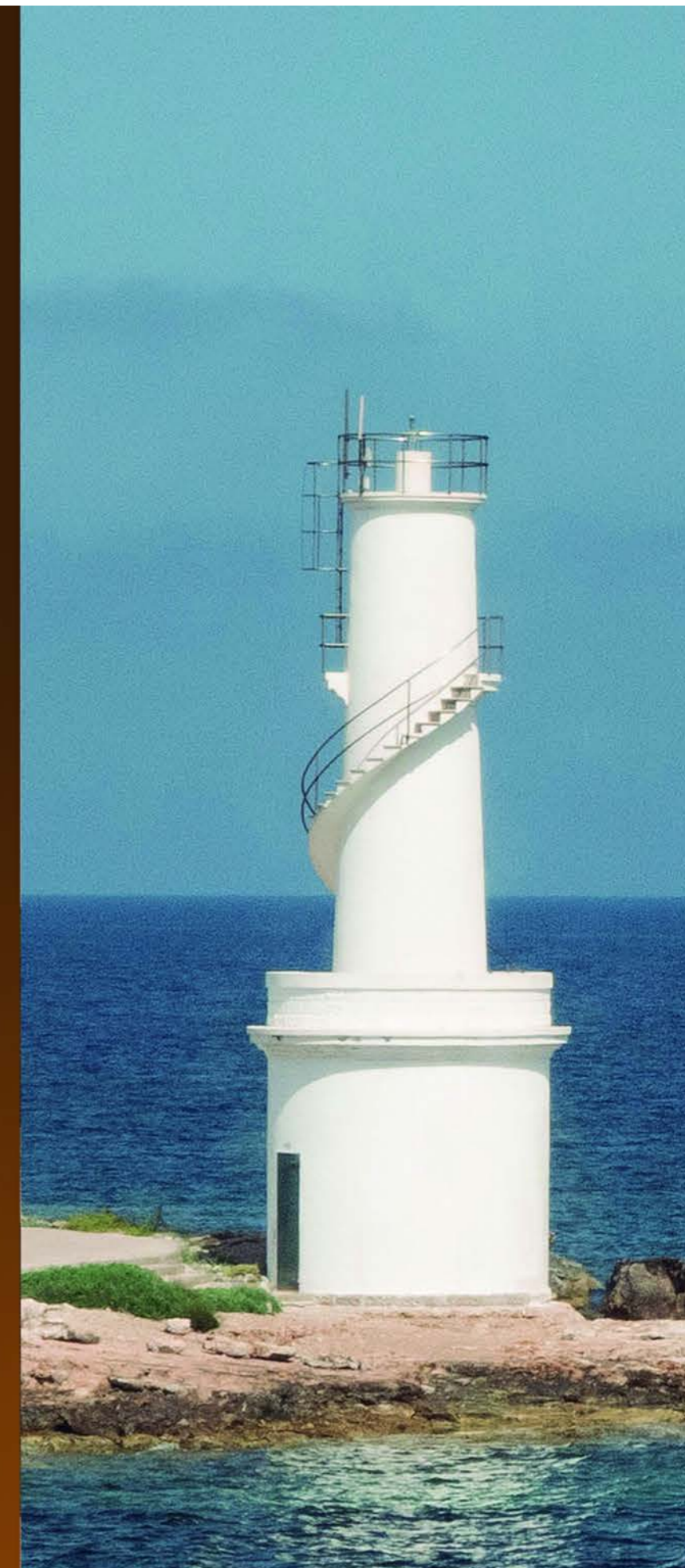






# S.G. COORDINACIÓN Y GESTIÓN ADMINISTRATIVA

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



# Recursos Humanos

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

En 2021 los trabajadores de la DGMM se han incorporado de forma paulatina al trabajo presencial, aunque en los casos que las tareas lo permiten, se ha mantenido una jornada de teletrabajo. En casos excepcionales, el teletrabajo se ha ampliado para adaptarse a las circunstancias del trabajador.

Si algo caracteriza a la plantilla de la DGMM es que el 90% es personal funcionario y, además, con una elevada cualificación profesional. De hecho, es la Dirección General del MITMA con más funcionarios del subgrupo A1, sobre todo procedentes del Cuerpo de Ingenieros Navales y del Cuerpo Especial Facultativo de la Marina Civil.

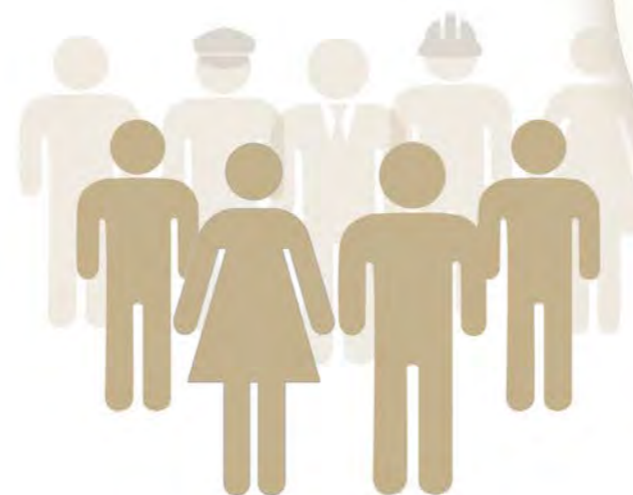
En los servicios centrales la plantilla asciende a 134 empleados públicos, 117 de ellos funcionarios y el resto personal laboral. En los servicios periféricos hay 642 trabajadores, 600 funcionarios y 42 personal laboral. El total de la plantilla asciende a 776 trabajadores, lo que significa que se ha producido un descenso notable de efectivos con respecto a 2021.

En 2022 se ha producido un descenso notable de la plantilla en la DGMM

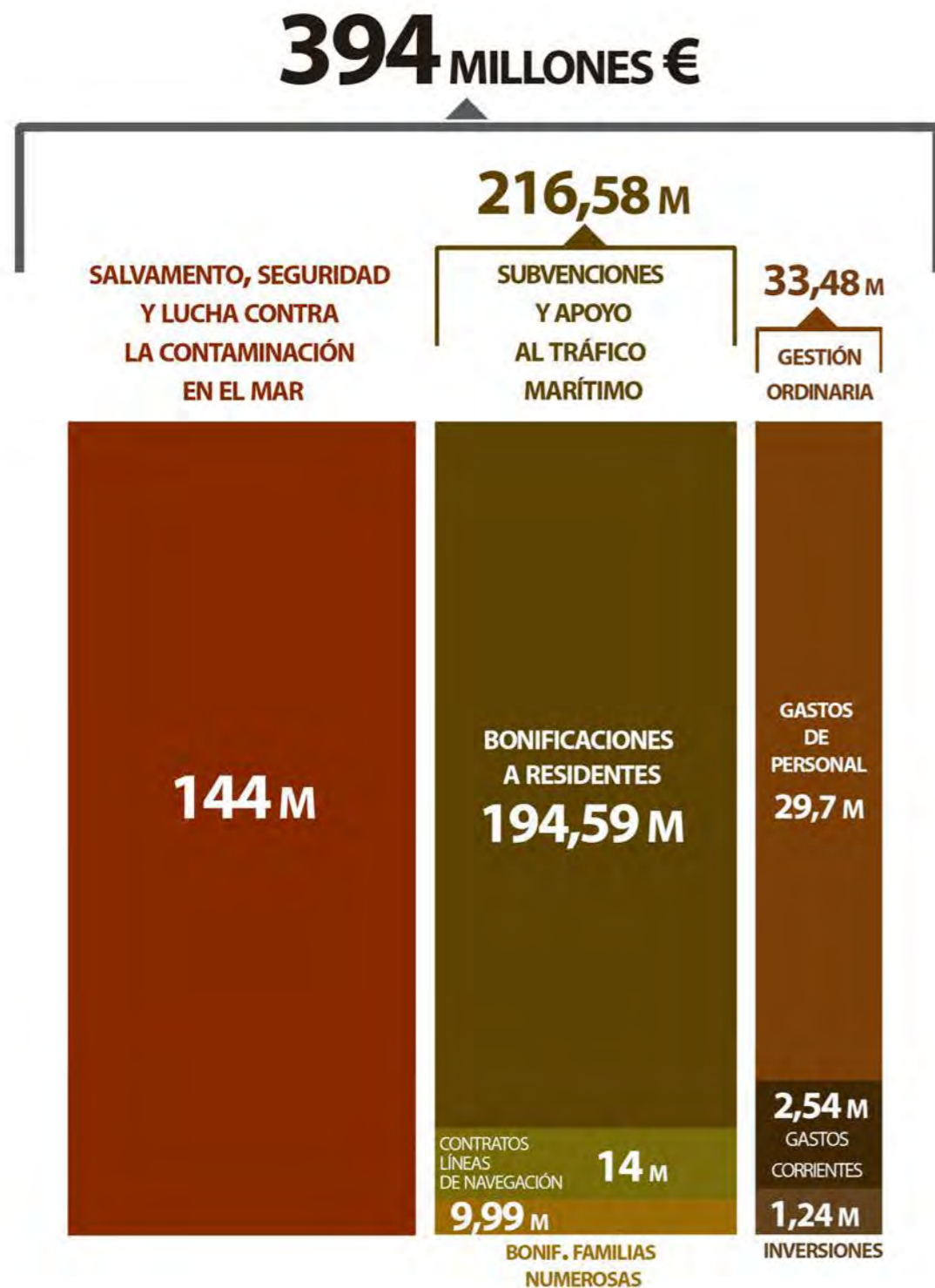
Plantilla total  
**776**  
efectivos

Servicios  
periféricos  
**642**  
trabajadores

Servicios  
centrales  
**134**  
trabajadores



# Los recursos materiales



Con los Presupuestos Generales del Estado aprobados en 2022, la Dirección General de la Marina Mercante ha dispuesto de partidas presupuestarias asignadas dentro del MITMA, por importe de 394 millones de euros. Las partidas principales en la gestión ordinaria se corresponden con los gastos de personal -29,7 millones de euros-, los gastos corrientes, que ascienden a 2,54 millones, y las inversiones, con un importe de 1,24 millones de euros. Por otra parte, la DGMM gestiona sus competencias relacionadas con salvamento, seguridad y lucha contra la contaminación en el mar a través de la Sociedad de Salvamento Marítimo, a la que se transfirieron 168,08 millones de euros, de los que 136,22 millones se han aplicado a gastos de operación y 31,86 a transferencias de capital, que se han destinado a inversiones, sobre todo dirigidas a la reposición y mantenimiento de la flota. Asimismo, en el capítulo dirigido a subvenciones y apoyo al tráfico marítimo, la cantidad ejecutada ha sido de 218,58 millones de euros, 14 de ellos para los contratos dedicados a las líneas de navegación de interés público (entre la península y Canarias, Ceuta y Melilla), 194,59 millones para bonificaciones a residentes y 9,99 para bonificaciones a familias numerosas. Cabe señalar que en este apartado se ha producido un importante incremento con respecto al año anterior debido a la recuperación de los niveles de desplazamientos por vía marítima de los residentes.

## Principales inversiones

En 2022 las principales inversiones se han dedicado a la actualización y desarrollo de sistemas de información telemáticos para la gestión de procesos con la administración marítima (683,968 €): sistema integral de información del buque, titulaciones, registro de buques, despacho de buques, procedimientos sancionadores... Y a la adquisición de 55 equipos multifunción de impresión para Capitanías y Distritos y de un equipo multifunción de altas prestaciones para los Servicios Centrales (104.613 €).



# 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, Movilidad y Agenda Urbana. Ello implica proporcionar un sistema de transporte que favorezca la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional. Dentro de este objetivo general, garantizar un nivel adecuado de conectividad y facilitar la movilidad de los residentes en los territorios no peninsulares tiene especial relevancia y las subvenciones para este fin son un instrumento fundamental para facilitar esa conectividad en términos de equidad entre todos los españoles. El MITMA 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 mediante la Dirección General de la Marina Mercante. Entre las acciones de apoyo se describen:

- Bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo de residentes en Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla
- Bonificaciones en las tarifas de los servicios regulares de transporte marítimo para familias numerosas
- Compensaciones al transporte marítimo de mercancías con origen o destino en las Islas Canarias y en Illes Balears.

Asimismo, promueve la suficiencia de servicios de navegación de línea regular entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares mediante la celebración de contratos de navegación de interés público con navieras.



## Bonificaciones 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 2022 se han invertido 194,59 millones de € para un total de 7,2 millones de embarques subvencionados.

## Bonificaciones en billetes de transporte expedidos 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 2022 se han subvencionado 716.058 viajes a miembros de familias numerosas, por un importe total de 9,99 millones €. Están dirigidas a todas las familias numerosas, independientemente de su lugar de residencia; es decir, no es necesario ser residente en territorios españoles no peninsulares para acceder a esta bonificación. Afecta al transporte marítimo de las líneas interinsulares y al que une la península con: Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.



La inversión en bonificaciones para residentes no peninsulares ascendió a 194,59 millones

La inversión en bonificaciones para familias numerosas superó los 9,99 millones





## Contratos de navegación marítima de interés público

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

En este momento existen 4 contratos de navegación en las líneas de interés público para Canarias, Ceuta y Melilla, que son compatibles con la existencia en esas mismas líneas con tráficos bajo imposición de obligaciones de servicio público.

En el presupuesto de 2022 se destinaron 14 millones de euros para financiar estos contratos.

La Dirección General de la Marina Mercante ha suscrito 4 contratos de navegación en las líneas de interés público para Canarias, Ceuta y Melilla, con un presupuesto de 14 millones de euros



# Subvención a ANAVE

El Consejo de Ministros aprueba cada año una subvención, cifrada en 300.000 euros en 2022, con un único fin: que los armadores asociados a ANAVE (Asociación de Navieros Españoles) faciliten el **desarrollo de prácticas a los estudiantes de la Marina Mercante** dentro de sus buques.

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

La subvención, promovida por la DGMM, facilita que los estudiantes que se forman como piloto de segunda, oficial de máquinas de segunda y oficial radioelectrónico de segunda de la marina mercante realicen sus prácticas profesionales a bordo de buques mercantes españoles, cosa que cada vez resulta más complicada, a pesar incluso de la subvención, dada la considerable reducción de la flota nacional española y la continua reducción de costes por parte de los armadores.

La Dirección General de la Marina Mercante entiende que, dada la situación económica general y, en particular, la que rodea al sector del transporte marítimo, los armadores españoles asociados a ANAVE podrían, sin esta subvención, prescindir de embarcar alumnos, dificultando la salida de nuevos profesionales españoles a un mercado estratégico, como es el del transporte marítimo. La subvención allana el camino para que los navieros españoles admitan un número superior de alumnos en sus buques y para que la marina mercante española disponga cada vez de más profesionales cualificados en este sector.

Cabe indicar que ANAVE recibe la subvención y la distribuye íntegramente entre sus empresas asociadas, proporcionalmente al número de alumnos/mes embarcados por cada una de ellas.

Durante 2022 las empresas navieras asociadas a ANAVE embarcaron en sus buques a 365 alumnos por un periodo de embarque total de 1.580 meses, lo que significa que en torno a 132 buques han embarcado al menos a un estudiante en prácticas durante todo el año. Se ha registrado un aumento del 21,1% en el número de alumnos y del 24,2 % en el periodo de embarque.



**En 2022 la subvención ascendió a 300.000 euros y permitió que 365 estudiantes realizaran las prácticas exigidas para titular**







## La actividad preventiva

### La prevención, la principal estrategia

La actividad preventiva de la DGMM durante 2022 se ha continuado en menor medida con la protección frente al COVID-19, solicitándose distintos informes de vulnerabilidad a QUIRON de trabajadores de la DGMM, por otro lado, al mantenimiento de la salud del personal de la Dirección General mediante reconocimientos médicos. También se han adoptado medidas de protección al personal que realiza funciones de Inspección de Seguridad marítima. Se ha realizado la evaluación de Riesgos Laborales a los puestos del destino provisional en el que se encuentra ubicada la Capitanía Marítima de Gijón.

### Material de protección y prevención

Se han repartido mascarillas, en algunos casos, a demanda de los propios trabajadores, ya que seguimos ofreciéndolas, pero únicamente las cogen aproximadamente 30% de la plantilla. Seguiremos facilitándolas hasta el fin de existencias. También se han repartido unos 210 EPIS, en esta anualidad, se han suministrado botas, 3 buzos 4 protectores auditivos y mochilas, a todo el personal que realiza funciones de inspección. Se han comunicado al Servicio de Prevención 127 casos confirmados por infección de COVID-19. Se han solicitado informes de vulnerabilidad a QUIRON de trabajadores de la DGMM. Se han renovado las baterías y electrodos de los 31 equipos de desfibriladores que hay tanto en los SSCC como en todas las Capitanías Marítimas, teniendo los equipos renovados hasta el año 2026.

### Reconocimientos médicos

En 2022 se han sometido a reconocimiento médico 439 empleados siendo 250 reconocimientos especiales del personal Inspector de Seguridad Marítima. Se han investigado 5 accidentes de trabajo, todos de carácter leve, 3 de los cuales han derivado en un proceso de Incapacidad Temporal.

### Formación

Del 26 al 29 de septiembre se celebró en el Centro de Formación de Seguridad Marítima de Jovellanos en Gijón el 'Curso de Riesgos Laborales para Inspectores de Seguridad Marítima' para la nueva promoción de Inspectores Marítimos, con un total de 12 alumnos, de los cuales uno ha sido un reingreso al servicio activo procedente de una excedencia.

Para finalizar, un año más, es justo agradecer la labor de los Empleados Públicos Designados (EPD), distribuidos en las 30 Capitanías Marítimas, por su implicación en las labores preventivas, ya que ha sido decisiva para conseguir estos objetivos. Mención especial merece Federico López Cerón de Lara, que ha sido el responsable del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales hasta septiembre, dejando una huella valiosa e importante en la labor que tan eficazmente ha ejercido.



# S.G. SEGURIDAD, CONTAMINACIÓN E INSPECCIÓN MARÍTIMA

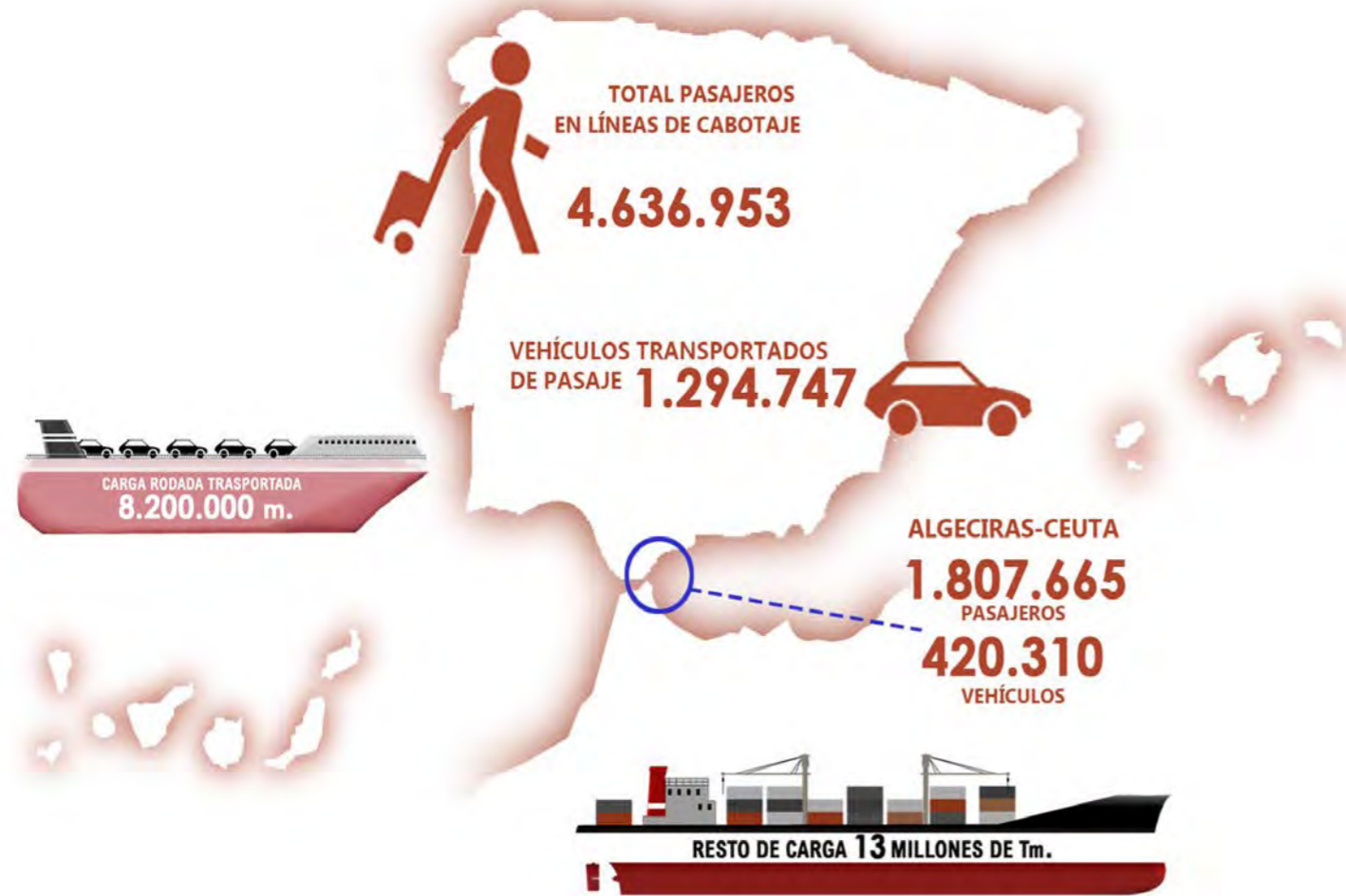
Está entre sus competencias el control del tráfico marítimo y del despacho, el registro y abanderamiento de buques, las instrucciones respecto del auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas y la ejecución de la normativa de protección marítima, la seguridad de la navegación y del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

También se ocupa del control y/o supervisión de los procesos de construcción y obras de reforma de los buques, de su estabilidad, de su correcta certificación, del control de la actividad de las Organizaciones ajenas a la Administración que tienen tareas delegadas de inspección. Además, vela por el cumplimiento de la normativa europea y de vigilancia del mercado en lo que a la instalación de equipos marinos a bordo de los buques se refiere. Esta Subdirección colabora a nivel técnico con otras Administraciones y también se encarga de la homologación y control de centros de formación de enseñanzas profesionales marítimas, la coordinación de las emergencias marítimas, la ordenación de la actividad náutica de recreo y la gestión de sus titulaciones, así como del registro y control del personal marítimo. Por otra parte, dirige la prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de embarcaciones y se encarga de la limpieza de las aguas marinas, entre otras. En el ámbito de la inspección, se ocupa de la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos y estructurales y de equipamiento de buques, entre otros cometidos.

También aprueba proyectos de construcción, de abanderamiento, obras de reforma y cálculos de estabilidad de los buques y realiza asesoramiento técnico interno y en asuntos relacionados con la UE y la OMI.



# Tráfico Marítimo



En el área de Tráfico y Seguridad de la Navegación se realiza el control de las líneas regulares de cabotaje, se supervisa que se cumplen los contratos de servicio público en las líneas regulares de cabotaje y se atienden otras cuestiones, como la elaboración, control y gestión del Plan de Flota de la Operación Paso del Estrecho o la gestión de reclamaciones de pasajeros relacionadas con la seguridad marítima, entre otras funciones.

La navegación de cabotaje tiene su origen y destino entre puertos españoles y es competencia de la Administración del Estado cuando se trata de puertos ubicados en diferentes comunidades autónomas. En 2022 se ha producido un aumento de la demanda en las líneas de transporte de pasaje y vehículos, recuperación ya iniciada en 2021.

El número total de pasajeros en las líneas regulares de cabotaje ascendió a 4.636.953. El principal flujo de pasajeros se concentró en la línea Algeciras-Ceuta, con un total de 1.807.665 pasajeros, 904.698 en sentido Ceuta-Algeciras y 902.967 en sentido Algeciras-Ceuta.

El número de vehículos transportados en régimen de pasaje ascendió a 1.294.747 vehículos más que en 2021. Igualmente, la línea Algeciras-Ceuta fue la más concurrida, con un total de 420.310 vehículos, 211.218 en sentido Ceuta-Algeciras y 209.092 en sentido contrario.

La carga rodada transportada superó los 8,2 millones de metros lineales y el resto de la carga ascendió a unos 13 millones de toneladas.

En 2022 volvió la Operación Paso del Estrecho con normalidad y eso repercutió en el incremento sustancial del tráfico marítimo en España, tanto de pasaje como de vehículos



# Registro de buques

Esta competencia afecta al Registro Marítimo Central de Buques (RO) y al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (RE) e integra toda la "línea de vida" de la embarcación, desde su construcción, abanderamiento y baja. Tanto de buques en servicio como de embarcaciones de recreo y de motos náuticas. Incluye también el registro de empresas navieras.

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

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

En 2022 se resolvieron un total de 3.759 expedientes relacionados con los procesos de abanderamiento, nuevas construcciones, inscripciones definitivas o bajas de buques y embarcaciones. En el RO se tramitaron y resolvieron 81 expedientes de abanderamientos de buques mercantes procedentes del extranjero y 5 en el RE. En lo relativo a buques y embarcaciones de recreo se resolvieron 1.463 expedientes de abanderamiento y matriculación. Además, se inscribieron un total de 3.225 de embarcaciones de recreo de menores de 12 m de eslora por el régimen especial establecido en artículo 8 del Real Decreto 1435/2010. En este período se abrieron 221 expedientes por inicio de construcción y otros 804 por proceso de construcción de buques.

En este ejercicio se abrieron un total de 29.895 incidencias registrales en el RO y 226 en el RE. En total, se gestionaron 47.787 trámites y se expidieron 50 patentes de navegación en el RO y 31 en el RE. Otro dato para destacar: se resolvieron 13.437 expedientes para la concesión o renovación del permiso de navegación a embarcaciones de recreo.

**47.787**

TRÁMITES

**29.895**

INCIDENCIAS REGISTRALES

**13.437**

EXPDT. RENOVACIÓN PERMISO RECREO

**3.759**

EXPEDIENTES DE ABANDERAMIENTO Y OTROS

**3.225**

EXPDT. INSCRIPCIONES DE RECREO

**1.463**

EXPDT. RECREO MENOR

**804**

EXPDT. PROCESO CONSTRUCCIÓN

**221**

EXPDT. INICIO CONSTRUCCIÓN

**50**

PATENTES DE NAVEGACIÓN

**El Registro de buques integra la línea de vida de una embarcación e incluye también el registro de empresas navieras**

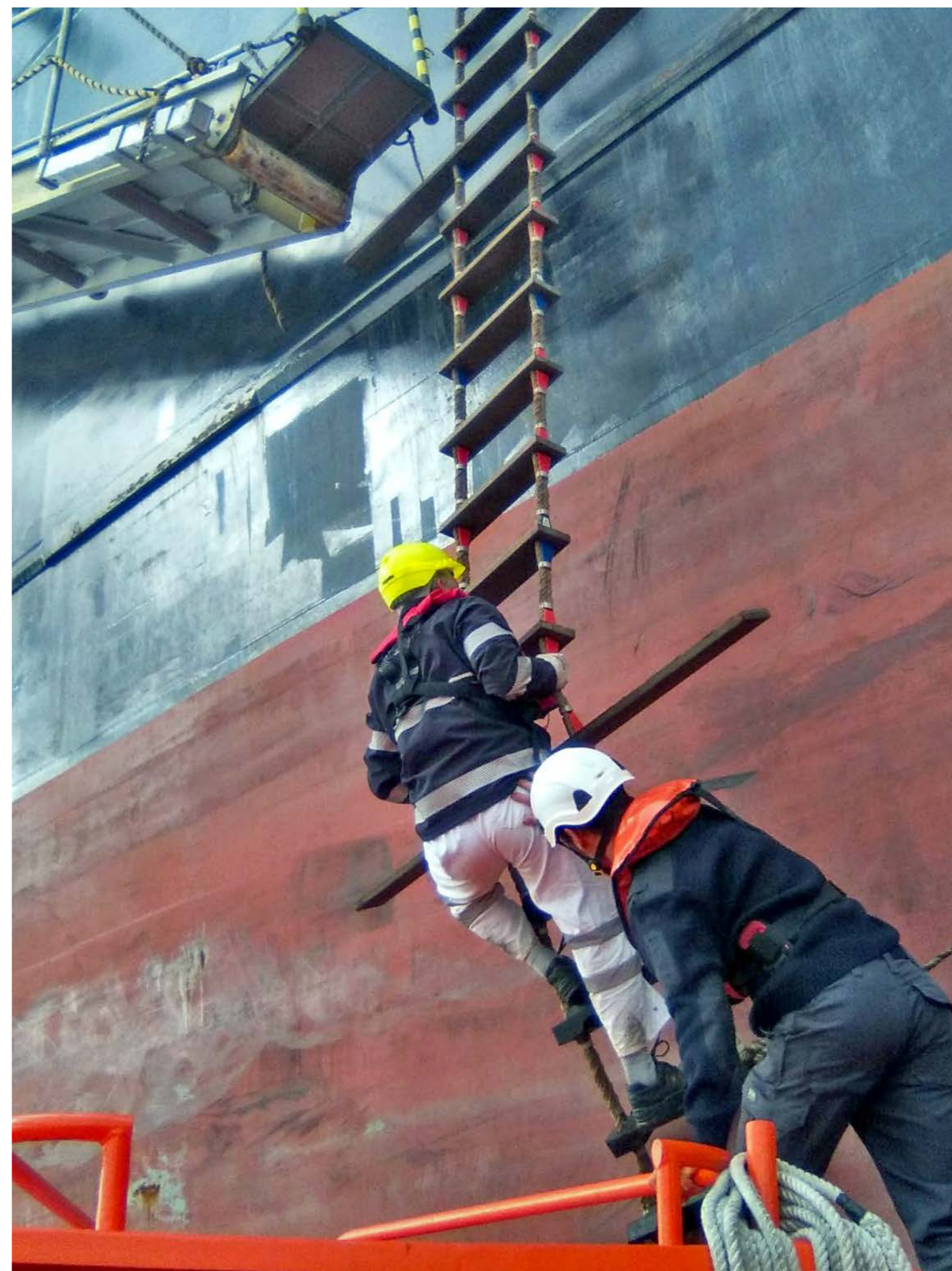


# La actividad inspectora

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

En el año 2022 los servicios de inspección se han desarrollado con total normalidad, tras los años de pandemia.

Los inspectores de Capitanías Marítimas y Distritos son una pieza clave para garantizar la seguridad en el transporte por mar



## Inspecciones a buques y embarcaciones de pabellón español

En el año 2022 se han gestionado un total de 29.089 trámites en los certificados de los buques de pabellón español. Su clasificación sería la siguiente:

- 3.767 se realizaron en certificados de embarcaciones con marcado CE.
- 2.815 correspondientes a la anotación de autocertificaciones en pesqueros.
- 1.627 llevados a cabo por las organizaciones autorizadas en nombre de la Administración española.
- 20.860 se corresponden con los gestionados en el resto de la flota, tales como certificados iniciales, provisionales, refrendos, prórrogas y exenciones.

## Inspecciones MoU a buques de pabellón extranjero

Los inspectores de Capitanías y Distritos llevaron a cabo 1.546 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 2022 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 y Noruega. La Federación Rusa tiene suspendida su membresía desde mayo de 2022 hasta nuevo aviso.



## Inspecciones Lista Blanca

En el año 2004 se puso en marcha el plan Lista Blanca, consistente en la realización de inspecciones extraordinarias a buques españoles con el objetivo de mejorar nuestros resultados en el Paris MoU y permanecer en la lista Blanca de banderas. Dentro de este plan, las Capitanías marítimas han llevado a cabo en 2022 un total de 114 inspecciones, una cifra ligeramente superior a 2021 (101).

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

En este ámbito la DGMM ha superado el objetivo marcado, ya que las Capitanías Marítimas inspeccionaron 1.337 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 334 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.

En colaboración con la EMSA y por segundo año consecutivo se desarrolló un proyecto piloto con un dron desplegado en El Estrecho para realizar mediciones de azufre en buques. Se llevaron a cabo 347 en unos tres meses.



# Salvamento marítimo

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Presidida por el director general de la Marina Mercante, Benito Núñez, es el brazo ejecutor de las competencias que asume la DGMM en materia de salvamento de vidas humanas en el mar y en la lucha contra la contaminación, bajo la supervisión de las Capitanías Marítimas y, en su caso, de la propia Dirección General. Esta Sociedad dispone de 20 Centros de Coordinación de Salvamento dispersos por las costas españolas.

## Salvamento de vidas humanas

En el año 2022 Salvamento Marítimo ha rescatado, asistido o buscado a 39.594 personas (una media de 108 diarias) en toda España. Con medios de SASEMAR se rescataron 20.012 personas, la mayoría (97%) procedentes de embarcaciones precarias y/o sobrecargadas con origen en la inmigración irregular. Las personas rescatadas por la inmigración irregular disminuyeron un 24% con respecto al 2021.

Han prestado asistencia y rescate a 5.829 embarcaciones: 2.826 embarcaciones de recreo, 1.208 embarcaciones precarias, 508 buques mercantes y 406 pesqueros, entre otros.

## Lucha contra la contaminación

Este año se han vigilado en torno a 259 millones de kilómetros cuadrados de mar y a más de 180.000 buques en navegación. Un total de 136 buques han sido sospechosos de realizar descargas en el mar.

## Control del tráfico marítimo

En 2022 se han contabilizado en aguas españolas 303.980 embarcaciones, 34.003 más que en el año 2021. En los dispositivos de separación de tráfico de Fisterra, Tarifa, Cabo de Gata y Canarias Occidental y Oriental se identificaron un total de 150.997 buques. En las entradas y salidas de los puertos españoles se detectaron 152.983 embarcaciones.





## Radiocomunicaciones marítimas

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

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

A través de las autorizaciones a las empresas instaladoras, recogidas en el Registro de la DGMM, se garantiza un correcto servicio a los buques y embarcaciones en la instalación y mantenimiento de estos equipos, entre los que se encuentran las EPIRB de 406 MHz., de las que tenemos una base de datos con más de 21.500 balizas registradas.

Todo ello sin dejar de lado las actualizaciones tecnológicas y normativas que conlleva trabajar con dispositivos electrónicos, que siguen avanzando en su desarrollo, y la incorporación de tecnologías digitales, haciendo los sistemas de comunicación más seguros y fiables, pero sin dejar de controlar todo el equipamiento para la emisión de Licencias Estación de Barco y los Certificados de Seguridad Radioeléctrica.

En este año 2022 entraba en vigor una resolución MSC.471 (101) que introduce cambios significativos en las radiobalizas de localización de siniestros de 406 MHz, entre los que se encuentran inclusión de un sistema de posicionamiento y transmisión en frecuencias AIS. En Europa se ha dado una moratoria de un año.

**Este año ha entrado en vigor una nueva normativa que introduce cambios significativos en radiobalizas de localización de siniestros de 406 MHz**





# Formación marítima y titulaciones náuticas



**En 2022 se han gestionado 17.938 expedientes de titulaciones de recreo**

En materia de titulaciones náuticas, la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendada la gestión de la formación de los títulos profesionales y las de la náutica de recreo y 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. Además, tiene encomendada la aprobación y supervisión de los centros que imparten formación marítima profesional, así como de las escuelas náuticas situadas en comunidades autónomas que no hayan asumido competencias en materia de enseñanzas náutico-deportivas y de las federaciones de vela y motonáutica.

## **Títulos de recreo**

En 2022 se celebraron cuatro convocatorias de examen en los meses de abril, junio, octubre y diciembre. En junio y diciembre 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 abril y octubre se examinó de PNB y PER.

En total, en 2022 se presentaron 2.885 aspirantes a patrón de embarcaciones de recreo, con un porcentaje de aprobados en torno al 55,5%. Al examen de patrón para navegación básica concurren un total de 543 aspirantes, con un porcentaje de aprobados próximo al 74,4%. En el caso de las pruebas para patrón de yate, el número de aspirantes ascendió a 312, con una media de aprobados superior al 57,7%. Por último, un total de 175 personas concurren a las pruebas de capitán de yate, con un porcentaje de aprobados cercano al 72%.

En el ejercicio 2022 se gestionaron 17.938 expedientes de titulaciones de recreo. De ellos, 5.526 se correspondían a la expedición de nuevas titulaciones, un 57,8% de patrón de embarcaciones de recreo (3.194), seguido de títulos de patrón para navegación básica (901), patrón de yate (815) y capitán de yate (616).



## Formación y titulación profesional

Durante el 2022 la Dirección General ha continuado con la excelente labor de evaluación de los candidatos a la obtención de títulos profesionales en colaboración con las universidades y los centros de formación profesional repartidos por toda la geografía española. Tanto los alumnos procedentes de las diferentes especialidades de las escuelas y facultades de náutica universitarias, como los estudiantes de la formación profesional de la familia marítimo-pesquera, realizan las correspondientes pruebas de idoneidad en las que se evalúa el nivel de competencia y su idoneidad para el cargo de acuerdo a los estándares prescritos en el Convenio STCW (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar).

Durante el año 2022 se celebraron 35 exámenes para la FP lo que supone una disminución del 14 % con respecto al año anterior, volviendo a cifras similares a las de 2021. En el caso del número de pruebas realizadas para los alumnos de la universidad ha sido 46, lo que supone un aumento del 6 % en comparación con el 2022. Cabe citar, que durante este año se ha realizado un examen para la obtención del título de Oficial electrotécnico siguiendo la tendencia de años anteriores. Por otra parte, se han celebrado 2 pruebas más en comparación con el año precedente donde solo hubo una sola prueba. Sin duda un resultado positivo.

Los candidatos que han superado la formación académica y las pruebas tienen



derecho a solicitar el correspondiente título profesional. En este sentido, se han expedido 455 títulos profesionales, lo que significa un aumento leve de 4% más, de los cuales 121 son de piloto de segunda de la marina mercante, 65 de oficial de máquinas de segunda de la marina mercante, 1 de oficial radioelectrónico de segunda de la marina mercante, 12 oficiales electrotécnicos, 102 de patrones de altura, 104 de mecánico mayor naval, 33 de patrones de litoral y 17 de mecánico naval. El aumento de mecánicos mayor naval sigue progresando, pero no con tanto avance como el año pasado.

De los 4.242 cursos realizados en los centros de formación marítima han aprobado 43.416 alumnos. La tendencia es idéntica a la del año precedente, con un muy escaso 1% de aumento en la ratio de aprobados.

Por otra parte, se realizan los exámenes para la obtención del título de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo, conocido por las siglas PPER. En las convocatorias de 2022 se matricularon 944 aspirantes, se presentaron 762 y aprobaron 469.

Durante el 2022, entre toda la administración marítima se han autorizado 10.505 expedientes de títulos profesionales, aumentando un uno por ciento la tendencia de 2021, y 44.403 expedientes de certificados de suficiencia, entre nuevas expediciones y revalidaciones de títulos y certificados expedidos. Se ha producido un descenso natural de certificados de entorno al 10% con respecto al año 2022.





En mayo dejó de emitirse la libreta marítima/DIM y se empezó a emitir la nueva tarjeta DIM

### Implantación del Documento de Identidad del Marino en formato tarjeta

En este ejercicio se expidieron 3.189 títulos profesionales, 303 títulos más que el año anterior, y 44.403 certificados de suficiencia y formación marítima. Además, se han gestionado 5.323 Libretas Marítimas/DIM, indispensables para embarcar, lo que supone un aumento considerable en comparación a las 3.867 Libretas/DIM emitidas en 2021. Es necesario indicar que en mayo de 2022 la Libreta de Marítima/DIM dejó de emitirse, por cambio de formato y utilidad y se empezó a emitir el DIM en formato tarjeta como documento de identificación del marino. La libreta marítima pasó a denominarse Libreta de Navegación Marítima y continuó con su propósito de registrar la experiencia profesional del marino en los buques de pabellón nacional. En 2023 se emitieron 2.013 unidades de DIM.

La emisión del nuevo Documento de identidad del Marino es un trámite obligatorio, una vez ratificada la última modificación del Convenio nº 185 de la O.I.T. sobre los documentos de identidad de la gente del mar.

La otra gran novedad fue la publicación del Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.

En materia de formación y titulación se celebró un curso de Patrón y Mecánico del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

Durante el 2022 continuaron las actuaciones extraordinarias en materia de formación y titulación puestas en práctica por la Dirección General: por un lado, las medidas para ampliar las caducidades de determinados certificados del Convenio STCW necesarios para embarcar. A este respecto se ha continuado con las medidas para eximir de los cursos de actualización de formación básica en seguridad a determinadas tripulaciones, con el objetivo de aliviar la presión en el sector por la gran demanda de cursos, colaborando estrechamente otro año más con el Instituto Social de la Marina y los centros de formación homologados por la Marina Mercante. También queremos destacar el apoyo del área de informática de la Dirección General para la consecución de las metas y objetivos.



# La actividad náutica de recreo

En 2022 el sector náutico ha mantenido una situación de estabilidad, pese al contexto económico y la crisis logística, destacando la mejora en los datos de matriculaciones de embarcaciones de recreo en el último trimestre, tanto en el mercado global como en el del chárter náutico.

Este año se matricularon 5.847 embarcaciones, un -14,94% menos que en 2021, pero en el mes de diciembre, un mes que históricamente ha venido registrando las cifras más bajas de matriculaciones del año, se ha roto esta tendencia y en 2022 se ha producido un crecimiento del 31% de las matriculaciones con respecto al mismo mes de 2021.

El mercado del chárter náutico (alquiler de embarcaciones de recreo) mejora también las cifras medias del ejercicio, con un crecimiento de las matriculaciones de embarcaciones de recreo para uso comercial del 1,24% con respecto a 2021. También el mes de diciembre ha sido especialmente positivo para el chárter náutico, con un crecimiento de las matriculaciones del 125%.

Con respecto a 2021, **el mercado náutico sigue representado mayoritariamente por las embarcaciones de hasta 8 metros de eslora (87,8% de cuota), seguidas en el ranking por los barcos entre 8 y 12 metros de eslora, que representan el 8,3% del mercado.** Las esloras a partir de 12 metros suponen el 3,9% del mercado. En el consolidado del ejercicio 2022 cabe destacar el buen comportamiento de las matriculaciones de barcos mayores de 16 metros, que crecen un 5,9%. El resto de las esloras caen, con mayor incidencia en los segmentos de esloras medias, entre 8 y 16 metros, que han disminuido un 24,9%. Por tipo de embarcaciones, los barcos a motor representan la mayor cuota del mercado náutico nacional (46,2%), aunque han disminuido un 12% las matriculaciones respecto a 2021. Las motos de agua son el siguiente mercado con más cuota (21,9%), pero el que mayor caída ha experimentado en 2022 (-27,4%). Tampoco los veleros o las embarcaciones neumáticas ya sean semirrígidas o plegables, han experimentado un incremento en su demanda en 2022, siendo la reducción global del mercado náutico nacional en este sector del 14,9% respecto a las cifras del 2021.

TÍTULOS RECREO	ASPIRANTES PRESENTADOS	PORCENTAJE APROBADOS
PER	2.885	55,5%
PNB	543	74,4%
CY	175	72%
PY	312	57,7%
NUEVAS TITULACIONES		5.526
TOTAL EXPEDIENTES GESTIONADOS		17.938



**En 2022 el sector náutico ha mantenido una situación de estabilidad, pese al contexto económico y la crisis logística**





**El área de proyectos  
ha aprobado 49 proyectos  
de buques y 39 obras  
de reforma**

**El área de Tecnología y Apoyo  
Técnico ha tramitado 300  
expedientes**

## La 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 2022 se han aprobado un total de 49 nuevos proyectos de buques de  $L \geq 24$  metros y también 39 obras de reforma.

Además, se han aprobado 69 libros de estabilidad.

Por otra parte, se han autorizado 15 ampliaciones de períodos restringidos, 18 abanderamientos.

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.

## Tecnología y apoyo técnico

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

Este año se han tramitado 206 expedientes de emisión de certificados y 93 expedientes de solicitudes de prórrogas de reconocimientos, exenciones, dispensas o equivalencias. Asimismo, se han propuesto para sanción por incumplimiento de la normativa marítima a 7 buques en lo que a los reconocimientos y certificación se refiere.

Esta área también está participando en grupos de trabajo de la Comisión Europea y colabora con otras autoridades en el cumplimiento de su propia normativa. A este respecto, hay que mencionar que en 2022 se han desarrollado 21 actuaciones enmarcadas en un acuerdo de colaboración con las autoridades pesqueras españolas.



# La gestión de calidad

## Los procesos

La Dirección General de la Marina Mercante tiene certificado bajo la norma de calidad ISO 9001:2015. La gestión de calidad abarca los procesos de titulación y formación marítima, de actividades inspectoras, auditoría, certificación y autorizaciones a buques sometidos a convenios internacionales IMO. Ambos están sometidos a normas de sistema de gestión de calidad ISO 9001:2015. Para mantener el sistema de gestión de calidad se establecen objetivos anuales, control de los registros de calidad, se realizan encuestas de satisfacción, se llevan a cabo auditorías externas e internas tanto en las Capitanías Marítimas como en los Servicios Centrales o se analizan las quejas, entre otras labores. Los procesos son auditados de forma externa por la entidad certificadora, la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), la Organización Marítima Internacional (OMI) y por la Inspección General de Servicios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Se trata de un sistema de gestión consolidado. Los objetivos están íntimamente relacionados con el contexto, riesgos, oportunidades, indicadores y el resultado de la evaluación de los hallazgos, estableciéndose las acciones necesarias para ir evolucionando el sistema de gestión, teniendo en cuenta los recursos humanos y las infraestructuras posibles.

Durante el 2022 se ha cambiado la forma de acceso a la aplicación de gestión de certificados debido a que se cambió la tecnología que emplea el Ministerio. Esto supuso un esfuerzo adicional del personal que emplea dicha plataforma y en el personal de informática de la Dirección General para ir superando las dificultades de la puesta en marcha del sistema para que fuera compatible con todas las funciones a desplegar. También se realizó la puesta en marcha de la aplicación que gestiona las cualificaciones del personal inspector. Se presentó al programa de simplificación porque ha supuesto un ahorro para la Administración para la gestión de las cualificaciones del personal de los centros de 81.979 € y de 102 días al año y para la gestión de cualificaciones del personal de otros centros por servicios centrales de 60.420 € y de 50 días al año.

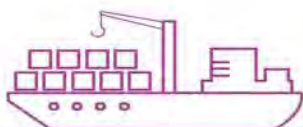
Desde el área se dio apoyo para la gestión de la preparación y ejecución de la **auditoría que recibió España por parte de la Organización Marítima Internacional, OMI**. Esta auditoría es para ver en qué medida se dan efectivo cumplimiento a las obligaciones y responsabilidades previstas en diversos tratados de la OMI. La Administración española la forman en este caso: Marina Mercante, Puertos, Sasemar y el Centro Hidrográfico del Ministerio de Defensa. En la auditoría se hace un seguimiento de las obligaciones contraídas en virtud de los instrumentos de la OMI.

Por otra parte, la satisfacción del ciudadano se mide mediante la evaluación de sus opiniones recibidas durante las encuestas, reuniones con el sector y del tratamiento de las quejas y sugerencias. Durante el 2022 se han recibido en la Dirección General 90 quejas y 2 sugerencias.



# S.G. NORMATIVA MARÍTIMA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Se ocupa de elaborar propuestas de regulación sectorial, en particular las referidas a despacho de buques, registro y abanderamiento, titulaciones que permitan el acceso a las profesiones de la marina mercante e inspección de buques. También ejerce labores de asesoramiento jurídico interno, tramita los expedientes sancionadores y emite informes y propuestas de resolución de recursos administrativos contra resoluciones de la Administración Marítima. Esta Subdirección General coordina la actividad internacional de la DGMM, sobre todo en lo que respecta a la UE y la OMI, incorpora a derecho español la legislación derivada de normas comunitarias europeas o de organizaciones internacionales y gestiona, en coordinación con la D.G. de Aviación Civil, las actuaciones relativas a las bonificaciones al transporte de mercancías con los territorios no peninsulares.



# La actividad sancionadora

## Procedimientos en general

Esta unidad y la extensión de la organización en los servicios periféricos de la Administración marítima ha incrementado su actividad. Es de especial relevancia el esfuerzo dedicado a la investigación y prosecución de los casos de contaminación.

Durante el año 2022 se han iniciado 1.965 expedientes administrativos sancionadores (1.754 por infracciones graves y 211 por infracciones leves) y se han resuelto 1.787, incluidos procedimientos iniciados en el 2022 y años anteriores. Asimismo, se han tramitado 94 recursos de alzada y 25 recursos contencioso-administrativos.

## Sanciones por contaminación

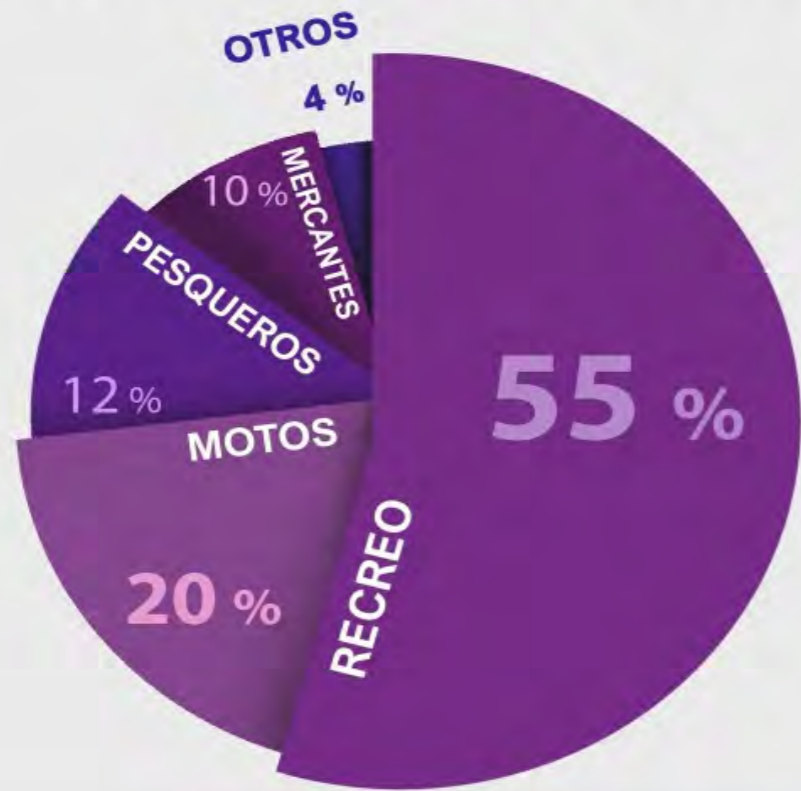
En relación con la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en el año 2022 se resolvieron en la Dirección General de la Marina Mercante 40 procedimientos administrativos sancionadores. Se impusieron multas que oscilaron entre 2.000 y 550.000 euros. Las más comunes que se han sancionado siguen siendo: descargas ilegales de hidrocarburos procedentes de buques atracados en puerto y consumo de combustible con alto contenido en azufre por parte de los buques atracados o fondeados en puertos nacionales.

Este año se resolvieron en la DGMM 40 procedimientos administrativos sancionadores, con multas que oscilan entre los 2.000 y los 550.000 euros

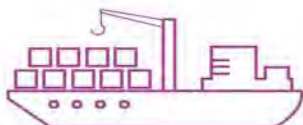
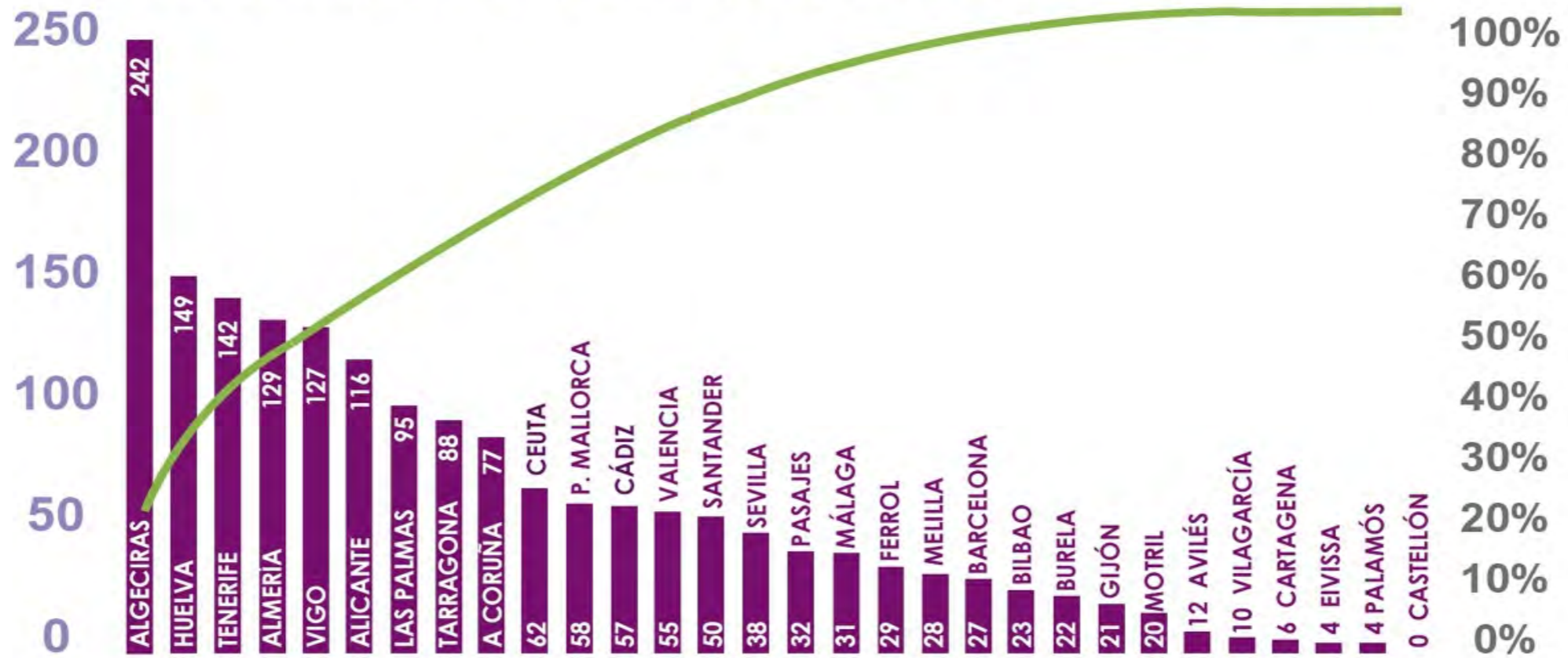




### INFRACCIONES GRAVES 2022



### EXPEDIENTES GRAVES INICIADOS POR CAPITANÍAS



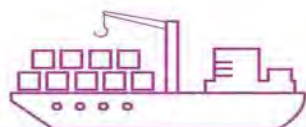


## La producción normativa

En este ámbito cabe destacar que este año se han publicado los reales decretos que regulan las instalaciones portuarias receptoras de desechos y los títulos profesionales de la Marina Mercante. También se han modificados diversas normas reglamentarias para ajustar aspectos que facilitan la actividad marítima.

Por otro lado, durante este año 2022 el Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo) ha desestimado (STS 3869/2022 - ECLI:ES:TS:2022:3869) el recurso interpuesto contra el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo, por el que se regula el equipo de seguridad y de prevención de la contaminación de las embarcaciones de recreo. El Tribunal Supremo ha avalado el procedimiento seguido para su tramitación y ha rechazado las objeciones dirigidas contra ciertos preceptos del real decreto, en otros, el referido a su ámbito de aplicación (todas las embarcaciones de recreo que naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que sean sus propietarios o tengan su uso y disfrute, personas físicas o jurídicas con residencia o domicilio social en España).

Este año se han publicado los reales decretos que regulan las instalaciones portuarias receptoras de desechos y los títulos profesionales de la Marina Mercante



## Normativa 2022

A continuación se enumeran las principales normas aprobadas durante el año 2022, en cumplimiento del objetivo de actualizar el marco regulatorio de la marina mercante:

- Anteproyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima, aprobado por el Consejo de Ministros de 1 de marzo de 2022 (primera lectura), a los efectos previstos en el artículo 26.4 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.
- Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques
- Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante.
- Real Decreto 587/2022, de 19 de julio, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima.
- Orden TMA/1184/2022, de 28 de noviembre, por la que se determinan para el año 2021 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el Real Decreto 552/2020, de 2 de junio, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, con origen o destino en las Islas Canarias.
- Orden TMA/1183/2022, de 28 de noviembre, por la que se determinan para el año 2021 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.



La Dirección General ha trabajado en la actualización de normativas tan importantes como la regulación de títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante





**ORGANIZACIÓN  
MARÍTIMA  
INTERNACIONAL**

## Cooperación internacional

### REPER en la Organización Marítima Internacional

La DGMM mantiene una política de constante incremento de su presencia en los foros internacionales que tienen relación con sus competencias. Para atender la actividad generada en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), que es la agencia de la ONU reguladora del transporte marítimo internacional, cuenta con una **Representación Permanente en Londres (en adelante, REPER OMI)** que, bajo la supervisión del director general de la Marina Mercante y la colaboración con la estructura administrativa nacional que conforma nuestra administración marítima, permiten la coordinación de la actividad marítima internacional más relevante y significativa.

### Grupos de trabajo para la armonización de convenios

Un año más, la REPER OMI ha contado también con el apoyo de expertos de la Secretaría General de Pesca (SGP), que han participado activamente en diferentes grupos de trabajo para armonizar los convenios STCW y STCW-F de la OMI para la formación de los profesionales del mar que trabajan a bordo de buques mercantes y pesqueros. En 2022 esta participación se vio reforzada con la colaboración de expertos del Instituto Social de la Marina (ISM).

### Lucha contra la contaminación

La REPER OMI, junto con expertos de la SGP y SASEMAR, han continuado colaborando en el desarrollo de las líneas de trabajo derivadas del plan de acción y estrategia de la OMI para luchar contra la contaminación por basura plástica marina generada desde los buques y por las artes de pesca

descartadas y abandonadas, presidiendo un grupo de trabajo por correspondencia.

La REPER OMI ha continuado participando en todas las actividades que se han celebrado en la OMI en relación con la cuestión del ruido submarino, principalmente por el impacto que produce en la fauna marina y especialmente en los mamíferos marinos, destacando el apoyo de España a la revisión de las Directrices de 2014 sobre esta materia y nuestra participación y seguimiento a la labor del grupo de trabajo encargado de revisar dichas Directrices bajo el mandato del Comité de protección del medio marino. Para esta labor se ha contado con la colaboración de expertos españoles en ruido y vibraciones como TSI.

### Buques autónomos y otros asuntos

Con el soporte de expertos de la DGMM y de diferentes capitanías marítimas, así como de la Comisión de mercancías peligrosas de MITMA, ha participado también y ha aportado posición en grupos de trabajo relacionados con los buques autónomos, nuevos combustibles, análisis del ciclo de vida, contaminación atmosférica, desarrollo de índices de intensidad de carbono, dispositivos de salvamento, riesgos de incendio en buques Ro-Ro, armonización de nuevas versiones de los códigos IMDG e IMBSC en español con otros idiomas, actualización e inclusión de nuevas fichas de nuevas mercancías del código IMBSC, proyecto de nueva codificación para las mercancías contenidas en el código IMBSC, guías para la inspección bajo el sistema armonizado de inspección y certificación e inspecciones remotas entre otras actividades.



### Memorando de Entendimiento de Torremolinos

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

### Acuerdo de Ciudad del Cabo

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

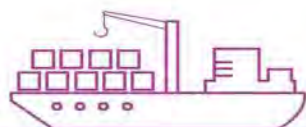
que España lidera Junto a Islandia y la OMI para dar a conocer las disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para la seguridad de los buques pesqueros y la experiencia adquirida en el proceso de aplicación del Acuerdo por los Estados árticos y otros países, reconociendo la importancia de la seguridad de los buques pesqueros en el Ártico debido al aumento del tráfico de este tipo de buques en la región.

### Otros ámbitos de interés

Además de las cuestiones estrictamente derivadas de la labor de la OMI, existen otros ámbitos de interés vinculados con la labor de la OMI donde la REPER OMI también centra sus esfuerzos. De esta manera, durante el año 2022 desde la REPER OMI se ha seguido participando en las reuniones y en las actividades relacionadas con el grupo de trabajo PAME para estudiar y mitigar el impacto del transporte marítimo en el Ártico, así como para mejorar la implementación del Código Polar de la OMI que entró en vigor en 2017. (esto fue en 2021).

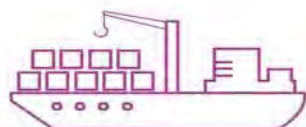
### En EQUASIS

Finalmente, la REPER OMI España ha continuado participando en 2022 en las reuniones de en los órganos ejecutivos de EQUASIS. EQUASIS es un proyecto internacional financiado, entre otros estados por España, que permite disponer de una base de datos internacional centrada en la seguridad de los buques como herramienta fundamental para reducir los buques sub-estándar en nuestros mares y promover la transparencia y el intercambio de información imparcial sobre el transporte marítimo internacional.





La Jornada Técnica sobre Descarbonización contó con una participación masiva del sector marítimo y tecnológico



## La DGMM en la UE

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

### Paquete Fit for 55. Posición de liderazgo

Durante 2021 la Comisión propuso su paquete Fit for 55 para dar cumplimiento a su política en el denominado "Pacto Verde". El paquete legislativo afecta al sector marítimo en cuatro medidas: extensión de la directiva de régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (ETS), reglamento Fuel EU Marítimo (FUEL EU), reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR), revisión de la Directiva sobre fiscalidad de combustibles (DFE) acompañado de una revisión de la directiva sobre fuentes de energía renovables (RED II).

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

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

### Jornada Técnica sobre Descarbonización

Además, durante el año 2022 se organizó un evento en el CEDEX para exponer al sector el estado de desarrollo de la norma y extender el conocimiento del paquete Fit for 55 y el futuro normativo a nivel de la OMI. A finales del 2022 se alcanzó un acuerdo sobre el mercado de derechos de emisión, por lo que el trabajo de la DGMM ha culminado, si bien continuará colaborando con la Oficina Española de Cambio Climático en la labor de implantación de esa directiva, para las que la DGMM ha conseguido importantes logros, como el puerto transparente o las derogaciones para islas y territorios ultraperiféricos.

Asimismo, participamos activamente en el grupo de trabajo sobre gases de efecto invernadero (GEI) coordinado por la Comisión en la que se debaten las políticas y los aspectos técnicos a presentar por los EEMM de la UE en la Organización Marítima Internacional.

### En la EMSA

Esta Dirección General es además la representante de la Administración española en el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), entidad de la UE encargada de ofrecer asesoramiento técnico y asistencia operativa para mejorar la seguridad y la protección marítimas y la lucha contra la contaminación. La mayor parte de las tareas de la Agencia son preventivas, como el seguimiento de la aplicación de determinadas leyes y la evaluación de su eficacia global. Pero también ofrece a los países de la UE los buques de recuperación de hidrocarburos, en caso de grandes vertidos en el mar, y colabora en la detección de la contaminación marina a través de la vigilancia por satélite, una labor que en España es muy significativa y aporta grandes resultados a la hora de la prevención de la contaminación marina de nuestros mares. La colaboración con la EMSA no es solo a nivel técnico sino también logístico, proporcionando además personal de apoyo bajo la figura del Experto Nacional Destacado.

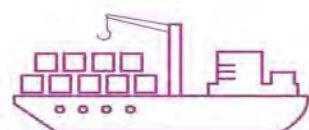
### En otros organismos

Por otra parte, la DGMM colabora con otros organismos internacionales de especial trascendencia marítima, como por ejemplo el OIEA (Organismo Internacional de Energía Atómica) y la IALA (Asociación Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima y Autoridades de Faros). Desde el año 2017, el OIEA y la UE han trabajado en un proyecto de manera conjunta para incrementar las capacidades de los países mediterráneos no pertenecientes al espacio comunitario en su respuesta a posibles emergencias nucleares y radiológicas en los ámbitos marítimo y portuario. La DGMM ha estado directamente involucrada en dicho proyecto casi desde su origen. Desde el OIEA se propuso en 2020 que la Secretaría Técnica de dicho proyecto la gestionara España, por lo que el Consejo de Seguridad Nuclear, máxima autoridad nacional en este sentido, invitó a la DGMM a coordinar con dicho Consejo esta secretaria. Ambos organismos coordinan por tanto los aspectos marítimo y radiológico gestionando las actividades del proyecto.

Por otro lado, en los últimos años se ha venido discutiendo el proyecto de Tratado constitutivo de la IALA mediante un texto de Convención para que ésta alcanzase la condición jurídica de Organización Intergubernamental, manteniendo su carácter técnico y consultivo. En la Conferencia Diplomática que tuvo lugar del 25 al 28 de febrero de 2020 en Kuala Lumpur (Malasia), se adoptó el texto de la Convención por la cual la IALA pasa a denominarse "Organización Internacional de Ayudas a la Navegación Marítima".



La participación de la DGMM en organismos internacionales es, en muchos casos, de liderazgo, dada la importancia del sector marítimo en nuestro país



# UNIDAD DE APOYO

Como su propio nombre indica, se trata de un servicio de apoyo a las competencias del director general y se extiende sobre distintos ámbitos, como la comunicación, el protocolo o la elaboración de informes







## 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 24 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, 8 expedientes se resolvieron facilitando la documentación requerida, y 16 fueron inadmitidos por diversas razones en aplicación de la normativa vigente.

Por lo que respecta a las actuaciones relacionadas con el Defensor del Pueblo, se tramitaron 2 quejas.

La DGMM también recibe quejas y sugerencias que el ciudadano puede expresar de forma presencial, solicitando el libro de quejas y sugerencias, o bien de forma electrónica o por carta. Este año se han presentado 81 quejas y 1 sugerencia.

**La Dirección General de la Marina Mercante ha gestionado 24 expedientes solicitados desde el Portal de Transparencia**



# Noticias y eventos

En este apartado vamos a destacar algunas de las noticias que se han difundido desde la DGMM en estos 12 meses y también algunos de los eventos en los que miembros de esta Dirección General han participado como representantes de la Administración Marítima.

La información que emana de la DGMM, tanto a nivel interno como externo, cobra mayor interés a medida que se desarrollan estrategias de comunicación destinadas a visibilizar un sector estratégico para España, como lo es el transporte marítimo, que continúa viviendo una situación compleja a nivel global.

La Dirección General de la Marina Mercante trabaja para dar visibilidad a las competencias de Mitma en el ámbito del transporte marítimo



EJERCICIO NACIONAL DE LUCHA CONTRA  
LA CONTAMINACIÓN MARINA  
**POLEX 2022**  
Bilbao, 16 de noviembre



## Simulacros de emergencias en las Capitanías Marítimas

Durante todo el año se han llevado a cabo en el litoral español un total de 12 ejercicios relacionados con la lucha contra la contaminación marina y otros 350 más con emergencias medioambientales. El desarrollo de los simulacros se considera esencial por parte de las autoridades marítimas españolas para mejorar la capacitación de las tripulaciones, evaluar la capacidad de respuesta y coordinación ante distintas emergencias y para que los operativos se familiaricen con las técnicas utilizadas para afrontar de la mejor manera posible episodios reales.

Los simulacros están dirigidos por los capitanes marítimos y coordinados con operativos de Salvamento Marítimo. Cuentan también con la participación de distintas entidades implicadas, en cada caso, en servicios de emergencia marítima.

Este año el ejercicio de ámbito internacional PolEx se ha celebrado en Bilbao con la participación de más de un centenar de profesionales.

Para la DGMM este tipo de actividades que desarrollan las Capitanías Marítimas son una muestra más de su compromiso con la excelencia profesional, ya que siempre son útiles para analizar las carencias y comprobar que el trabajo en equipo funciona.

El desarrollo de los simulacros se considera esencial por parte de la DGMM para mejorar la capacitación de las tripulaciones y evaluar la coordinación y la calidad de la respuesta



# Noticias y eventos



**Enero: España preside, por primera vez, el Consejo de la OMI**

Víctor Jiménez será el presidente del Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) durante los próximos dos años. Ha sido elegido en diciembre en primera vuelta por la mayoría absoluta de los miembros de este órgano ejecutivo de la OMI, esencial en la toma de decisiones para establecer el marco estratégico del transporte marítimo en todo el mundo. Esta es la primera vez que España preside el Consejo de la OMI.

**Febrero: El mar sega la vida de 21 tripulantes del Villa de Pitanxo**

El mes de febrero de 2022 queda ya marcado en el calendario con una fecha maldita: la madrugada del día 15, cuando el pesquero gallego Villa de Pitanxo naufragó, segando la vida de 21 de los 24 tripulantes a bordo, a unos 450 kilómetros al este-sureste de Terranova (Canadá). El drama es, si cabe, aún mayor, porque 12 de los tripulantes continúan desaparecidos, desgraciadamente para sus familias y para el resto de la sociedad, que ha vivido con especial atención la mayor tragedia en el mar de las últimas décadas en nuestro país.



**Marzo: El Gobierno aprueba el R.D. sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos de buques**

Tiene por objeto la protección del medio ambiente, al tiempo que se garantiza el buen funcionamiento del tráfico marítimo, Mitma refuerza su compromiso con la sostenibilidad y la defensa del medio ambiente. El Real Decreto traspone a la normativa española la Directiva (UE) 2019/883, del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019 relativa a las instalaciones portuarias receptoras, a efectos de la entrega de desechos de buques, incluidos por primera vez las embarcaciones de recreo que hagan escala en puertos españoles.

**Abril: La DGMM se examina ante la OMI**

Audidores de la Organización Marítima Internacional han examinado a la Administración Marítima española con el fin de evaluar su nivel de coordinación y verificar la implantación en nuestro país de los instrumentos y la normativa de esta Organización, perteneciente a las Naciones Unidas e integrada por 174 Estados. Esta evaluación se lleva a cabo cada 7 años y tiene como objetivo comprobar que cumplimos los compromisos adquiridos con la OMI tanto en materia de seguridad en el transporte marítimo como a la hora de establecer los mecanismos adecuados para prevenir la contaminación del medio marino.





**Mayo: Aprobado el R.D. por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante**  
 La Dirección General de la Marina Mercante ha elaborado el Real Decreto por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, con el fin de establecer las condiciones esenciales de los títulos para los miembros de la dotación de los buques civiles españoles, indicar los requisitos generales para la formación y evaluación de los marinos con titulaciones universitarias y de formación profesional, los requisitos mínimos de los sistemas de normas de calidad establecidos en su formación, las condiciones generales para la tramitación de los títulos de los marinos y su registro y las medidas de inspección y control, entre otros.

**Junio: Vuelve la Operación Paso del Estrecho 2 años después**

La Dirección General de la Marina Mercante es uno de los principales agentes implicados en el Plan Especial Operación Paso del Estrecho, que en el año 2022 cumple 34 ediciones, tras el parón de dos años provocado por la pandemia. La principal tarea de la DGMM en esta OPE es realizar el Plan de Flota y planificar los posibles problemas que puedan surgir derivados del transporte marítimo. El Plan de Flota ha establecido, inicialmente, un total de 13 líneas de transporte marítimo, concentradas en Algeciras, Tarifa, Almería, Motril, Málaga, Valencia y Alicante. Buena travesía.



**Julio: Campaña de seguridad en la náutica de recreo. "El mar es inmenso, tu responsabilidad también"**

Entre el 15 de junio y el 15 de septiembre la DGMM pone en marcha, en colaboración con Salvamento Marítimo, la **campaña de verano de seguridad en la náutica de recreo**, destinada a prevenir accidentes y concienciar a los usuarios que practican distintas actividades náuticas en los meses de verano, principalmente. Este año Mitma ha desarrollado una campaña de promoción enfocada a las pequeñas embarcaciones y las motos náuticas.

**Agosto: Aprobadas nuevas normas de seguridad marítima**

Se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad marítima que afectan a la seguridad de los buques y sus equipos, a la seguridad marítima en la actividad de la náutica de recreo y a la función inspectora de la DGMM. El objetivo es facilitar la actividad marítima en el ámbito de la flota civil española y en la consecución de los objetivos generales de la política de la marina mercante.





**Septiembre: Nuevas medidas para apoyar a los marinos ucranianos embarcados en buques españoles**

El Gobierno ha aprobado una serie de medidas dentro del plan nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, que incluye algunas relacionadas con el transporte marítimo. La norma, entre otras, establece medidas para mejorar la protección de los buques españoles en aguas sujetas a piratería y ofrece una solución coyuntural para ayudar a los marinos ucranios embarcados en buques españoles. Se exceptúa para ellos las limitaciones en materia de nacionalidad de las dotaciones, lo que les proporciona el mismo tratamiento que a los nacionales españoles o de otro país del Espacio Económico Europeo.

**Octubre: I Jornada Técnica sobre Buques Autónomos**

Este encuentro, organizado por la DGMM, ha reunido a investigadores, ingenieros y expertos en el sector marítimo, entre otros, para la difusión de los proyectos e iniciativas que los diferentes actores están desarrollando en este campo. Desde la creación del Grupo de Trabajo Nacional sobre Buques Autónomos en 2020, varias empresas, asociaciones, instituciones y organismos han intercambiado opiniones e información con la finalidad de crear una red nacional en la materia. Se ha hablado de proyectos en marcha y su desarrollo, las posibles aplicaciones de los buques autónomos, la interacción de estos con usos tradicionales del mar y de su desarrollo normativo nacional e internacional.



**Noviembre: los capitanes marítimos se reúnen en Gijón**

Se trata de la primera reunión presencial que se celebra después de la declaración de la pandemia, en marzo de 2020. En las sesiones de trabajo se habló sobre avances normativos, retos en materia de seguridad marítima, el control de la contaminación marítima procedente de buques o la eficacia en la inspección a buques, entre otros asuntos de interés.

**Diciembre: ve la luz el Comité Nacional de Bienestar de la Gente de Mar**

Integrado por la DGMM, Puertos del Estado, la organización Stella Maris-apostolado del mar, la Asociación de Navieros Españoles (Anave), el Instituto Social de la Marina (ISM), la Asociación Española de Consignatarios de Buques (Asecob) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). El objetivo de este comité es la colaboración conjunta para mejorar las condiciones de vida de la gente de mar en nuestro país.



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

Esta memoria se terminó de maquetar el día 3 de agosto de 2023. Ese mismo día, hace 531 años, Cristóbal Colón partió de Palos de la Frontera hacia el 'Nuevo Mundo'





Los duclos