

## **PROGRAMA 454M**

### **REGULACIÓN Y SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

#### **1. DESCRIPCIÓN Y FINES**

El artículo 263 de Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, asigna al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las competencias en materia de ordenación general de navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponde al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En especial son competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana las siguientes:

- Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, en relación con las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como los extranjeros cuando se encuentre en aguas en que España ejerza soberanía, derecho soberanos o jurisdicción.
- Las relativas al salvamento de vidas humanas en la mar, así como la limpieza de aguas marinas y la lucha contra la contaminación en el medio marino.
- La referente al control de la situación, del registro y abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho.
- El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto que la Comunidad Autónoma tenga competencias en la materia entre puntos o puertos de la misma Comunidad.
- La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España y de los extranjeros en los casos autorizados por los Acuerdos Internacionales, incluida la homologación de los aparatos o elementos de los buques.
- Las de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo las de material militar o que puedan afectar a la defensa.
- La ordenación y control del tráfico marítimo.

- El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de servicio público.
- Registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles y las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las mismas.
- La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración en materia de señalización marítima.
- El ejercicio de la actividad sancionadora.

Dichas competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se desarrollan en todo el litoral español, tanto en su parte peninsular, como en la insular, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de sus órganos periféricos, Capitanías Marítimas (30) y Distritos Marítimos (78).

Además, es preciso hacer mención expresa de otras competencias desarrolladas por las Capitanías Marítimas citadas expresamente en el art. 266 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

- Despacho de buques.
- Participación en el diseño y ejecución de los planes de emergencia marítimas de los puertos.
- Actuaciones concretas en materia de admisión y control de los transportes de mercancías peligrosas.
- Actuaciones concretas en materia de abanderamiento y matriculación de buques.
- Autorización de vertidos, informe en materia de dragados.
- Tramitación de expedientes de exención a la obligatoriedad de utilización del servicio de practica.
- Dirección y control organizativos de la función inspectora de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas como peligrosas, así como los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima.
- Control del cumplimiento de la normativa marítima.

- Ejercicio de la potestad sancionadora que les corresponda y tramitación de expedientes sancionadores.

En este sentido se debe significar que, tanto las funciones referidas a la Dirección General de la Marina Mercante, como aquellas que son llevadas a cabo por las Capitanías y Distritos Marítimos están directamente vinculadas al intenso tráfico marítimo que navega por nuestras costas y a los buques que arriban a nuestros puertos, tanto mercantes como de pesca y recreo, que representa un peligro intrínseco, tanto para los hombre de mar como para los bienes y el medio ambiente, que resulta preciso controlar con profesionales expresamente formados que desarrollen su labor de forma eficaz desde la Administración.

Por el Estrecho de Gibraltar navegan al año más de 93.000 buques de más de 50 metros de eslora y unos 44.000 en la zona de Finisterre con cargamentos muy diversos, en condiciones climatológicas frecuentemente adversas y con mercancías peligrosas en un importante porcentaje de los buques. Además, centenares de miles de personas navegan regularmente por nuestras aguas y visitan puertos españoles en embarcaciones de recreo. Así mismo varios millones de personas utilizan los buques de pasaje para sus desplazamientos por motivos de trabajo o para sus vacaciones. Por otra parte, nuestra flota pesquera es la más importante de Europa.

Esta realidad, unida a la insularidad propia de los archipiélagos Canario y Balear y las especiales condiciones geográficas de Ceuta y Melilla, impone al Gobierno la necesidad insoslayable de adoptar políticas muy específicas en materia de seguridad de la navegación y de protección del medio ambiente marino y costero, con unas responsabilidades especiales para los buques que enarbolan el pabellón español que han de estar correctamente inspeccionados, de acuerdo con los criterios comunes y teniendo en cuenta los avances en la normativa internacional aplicable, pero sin por ello dejar en segundo término a los buques mercantes extranjeros, particularmente aquellos que visitan nuestros puertos.

Todo lo anterior se plasma en numerosas actuaciones, de índole normativa, de inspección, etc., encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): ODS3 (Salud y bienestar), ODS5 (Igualdad de género), ODS7 (Energía asequible y no contaminante), ODS8 (Trabajo decente y crecimiento económico), ODS9 (Industria, innovación e infraestructura), ODS10 (Reducción de las desigualdades), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima), ODS14 (Vida submarina), ODS15 (Vida de ecosistemas terrestres) y ODS17 (Alianzas para lograr los objetivos).

## **2. ACTIVIDADES**

La Dirección General de la Marina Mercante ejerce las competencias que en materia de marina mercante tiene asignado el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, las cuales se plasman en el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, bajo la superior dirección de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y adscrita a la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Dependiendo de la Dirección General de la Marina Mercante, como unidades periféricas situadas a lo largo del litoral marítimo español, están las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, cuyas funciones y competencias se detallan en el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. Todo ello en el marco del artículo 263 de Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Dicha organización marítima precisa, para llevar a efecto sus responsabilidades, de la correspondiente dotación presupuestaria, que ejecutada desde los servicios centrales dé respuesta a las necesidades logísticas y operativas precisas para llevar a cabo todas sus responsabilidades.

Las actividades más importantes a las que debe hacer frente la Dirección General de la Marina Mercante, que se pretenden alcanzar o mantener con los presentes presupuestos, son:

### **1. Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección**

1. Inspecciones del Memorándum de Paris, MOU.
2. Plan Lista Blanca.
3. Buques de bandera extranjera.
4. Buques trasbordadores de carga rodada en servicio de línea regular.
5. Buques de Pesca.
6. Proyectos, reformas y análisis técnicos de estabilidad.
7. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad en las actividades inspectoras, que incluyen las inspecciones, auditorías, certificación y autorizaciones realizadas desde Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima a buques sometidos a Convenios IMO (International Maritime Organization).

8. Departamento de buques en servicio.
9. Departamento de tráfico marítimo.
10. Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo.
11. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad en los procesos de titulación y formación Marítima AFM.
12. Gestiones en relación con la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques y Planes Interiores Marítimos.
13. Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

## **2. Normativa Marítima y Cooperación Internacional**

1. Normativa Marítima.
2. Actividad Internacional.
3. Expedientes Sancionadores.

## **3. Servicios e inversiones**

1. Sistemas de Información y Procedimientos.
2. Encomiendas de gestión.
3. Contratos de obras y servicios.

## **1. Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección.**

### **1.1 Inspecciones del Memorándum de París, MOU.**

La creciente complejidad del proceso de inspección de los buques extranjeros en puertos españoles, con inspecciones ampliadas (mucho más exhaustivas) a los buques con perfil de riesgo alto, ha llevado al Memorando de París y a la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) a desarrollar bases de datos interactivas de normativa e información como apoyo a la inspección. Esto hace que sea necesario dotar a los Inspectores que realizan este tipo de reconocimientos de herramientas informáticas (fundamentalmente ordenadores portátiles con conexiones inalámbricas a Internet) que les permitan tomar las oportunas decisiones. Ello redundará en una mayor eficiencia de la actividad inspectora, así como en una mejora de la calidad de las inspecciones.

Asimismo, en cumplimiento de lo indicado en el Real Decreto 61/2006, enmendado, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y

gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo y lo indicado en la Decisión de Ejecución (UE) 2015/253, de la Comisión, de 16 de febrero, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, dentro de las Inspecciones a buques extranjeros y a los buques nacionales, dentro del Plan Lista Blanca, que más adelante se describen, se están efectuando Inspecciones del contenido de azufre de los combustibles de los buques, inspeccionándose en el 2019 un total de 1.161 buques, teniendo fijado para el año 2020 un total de 1.084 inspecciones a buques incluyendo entre ellas un muestreo y análisis del combustible utilizado por dichos buques, de un mínimo 325 muestreos (aumento de muestreos y análisis al 30% de los buques inspeccionados por requerimiento de la Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión), con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera de óxidos de azufre (SOx) procedente del combustible utilizado por el transporte marítimo.

Hay que destacar que parte de los datos aportados en el presente documento están afectados por la declaración del Estado de Alarma por la epidemia del Covid19, por lo que, dicha situación ha hecho que se reduzca cierta actividad inspectora. No están todos los datos afectados, ya que después de finalizar el estado de alarma, se incrementó considerablemente dicha actividad

## 1.2 Plan Lista Blanca.

Desde 1999 el Memorándum de París clasifica a los diferentes Estados de bandera según la calidad de sus respectivas flotas, medida por el ratio nº de detenciones/nº de inspecciones en los últimos tres años, en tres listas (blanca, gris y negra). España, que había figurado siempre en la lista gris, entró en la lista blanca en 2005.

La Dirección General de la Marina Mercante ha seguido desarrollando las actividades previstas tanto en el área de inspección, encaminadas a garantizar el buen estado de los buques nacionales que entran en puertos del Memorando, como en el área de formación, en estrecha colaboración con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

Durante el 2020 se han reforzado las actuaciones previstas en el Plan Lista Blanca, con el fin de consolidar la permanencia de España en la Lista Blanca y mejorar su posición en dicha lista en próximos ejercicios.

Como resultado de estas medidas, en 2020 se han realizado 100 inspecciones en el ámbito de esta Plan.

Cabe destacar que seguimos permaneciendo en la Lista Blanca.

### 1.3 Buques de bandera extranjera.

El Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en su art. 5 establece los criterios por los que determinados buques extranjeros que toquen puerto español deberán ser sometidos a inspecciones obligatorias, fundamentalmente aquellos que representan un mayor riesgo para la seguridad de la navegación y la prevención de la contaminación.

En esta línea, cabe señalar que durante el año 2020 España realizó un total de 1300 inspecciones de control por el Estado del puerto (inspecciones MOU) a buques de pabellón extranjero, de las que 300 fueron del tipo "inspección ampliada". Con estas cifras, España se mantiene, por undécimo año consecutivo, a la cabeza de los Estados miembros del Memorando en número de inspecciones anuales realizadas.

### 1.4 Buques trasbordadores de carga rodada en servicio de línea regular.

El Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje, requiere la realización de dos inspecciones anuales (una en puerto y otra durante la navegación) a los buques trasbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que prestan su servicio en líneas regulares.

Este Real Decreto fue derogado por el Real Decreto 733/2019, de 20 de diciembre, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, y que entró en vigor el 22 de diciembre de 2020.

Durante el año 2019 se hicieron 111 inspecciones a este tipo de buques, y durante el 2020 (del 01/01/2020 hasta el 25/06/2020) España realizó 90 inspecciones a estos buques

El número de inspecciones ro-pax previstas para el 2021 es menor que en años anteriores porque la entrada en vigor del RD 733/2019 hace que en este campo sólo se tengan en cuenta inspecciones ropax realizadas a buques de bandera

española. Con la nueva normativa, las inspecciones ro-pax a buques extranjeros entran en el ámbito del RD 1737/2010 (inspecciones MoU).

#### 1.5 Buques de Pesca.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros, está exigiendo el reforzamiento de las inspecciones a los buques pesqueros, la realización de inspecciones aleatorias a los mismos y un esfuerzo añadido en la formación de los inspectores.

Además de las inspecciones programadas se están realizando inspecciones no programadas, así como otras, de forma conjunta, con el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

#### 1.6 Proyectos, reformas y análisis técnicos de Estabilidad.

Es esencial el contar con un Departamento que pueda prestar servicio a la función inspectora en su misión de autorización de los permisos de construcción de buques, apoyar con los cálculos necesarios los aspectos de seguridad de la construcción del buque (tanto estructurales como de estabilidad), dar apoyo técnico necesario a las Capitanías Marítimas y a los Servicios Centrales interpretando la normativa técnica en vigor y que, al mismo tiempo, pueda dar soporte cuando sea necesario a las propuestas técnicas que España presente tanto en Bruselas como en la Organización Marítima Internacional (OMI).

En este momento la oficina desarrolla las funciones de aprobación de proyectos de buques mercantes SOLAS (Safety Of Life At Sea) y pesqueros, desarrolla normativa específica y sigue participando como delegación en los foros internacionales.

En el ámbito de los pesqueros:

- Aprobación de los cálculos de estabilidad de los pesqueros mayores o iguales a 24m de eslora.
- Aprobación de los cálculos y certificado internacional de arqueo según el convenio internacional de arqueo de 1969 de los pesqueros de eslora mayor o igual a 24m.
- Interpretación de normativa técnica.
- Abanderamiento de pesqueros de eslora mayor o igual a 24m.

En el ámbito de los buques mercantes:

- Aprobación de los cálculos de estabilidad de los buques de eslora mayor o igual de 24m (Pasaje mayor de 12m).
- Aprobación de los cálculos de estabilidad para el transporte de grano a granel.
- Aprobación del Certificado Internacional de líneas de Carga de 1966.
- Aprobación del certificado Internacional de Arqueo de 1969.

En el ámbito del soporte informático, resulta imprescindible la compra y actualización del siguiente software:

- Renovación y mantenimiento del Software Sistema FORAN.

1.7 Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad, su alcance es el siguiente: Procesos de titulación y de formación marítima, actividades inspectoras, auditoría, certificación y autorizaciones a buques sometidos a convenios internacionales IMO desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.

Se provenía de dos sistemas de Gestión de la Calidad:

- El de las actividades inspectoras, que incluyen las inspecciones, auditorías, certificación y autorizaciones realizadas desde Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima a buques sometidos a Convenios IMO. La certificación inicial fue realizada por Lloyd's Register Quality Assurance en mayo de 2013, de acuerdo con la norma de sistema de gestión de calidad ISO 9001:2008.
- El de los procesos de titulación y formación marítima. La certificación inicial fue realizada por Bureau Veritas en diciembre de 2003, de acuerdo con la norma de sistema de gestión de calidad ISO 9001:2000.

La certificación satisface el requerimiento normativo impuesto por la Directiva 21/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento, la cual en su artículo 8 exige "elaborar, implantar y mantener un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la administración competente en materia de abanderamiento". Este requerimiento fue a su vez transpuesto al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 799/2011, de 10 de junio, por el que se establecen las obligaciones que incumben al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marina sobre buques españoles.

En su disposición adicional única establece que: "La Dirección General de la Marina Mercante, con anterioridad al 17 de junio de 2012, elaborará, implantará y mantendrá un

sistema de gestión de la calidad para las actividades de inspección, auditoría y certificación de buques y tripulación relacionadas con los convenios internacionales especificados en el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI en su parte 1. Dicho sistema de gestión de la calidad se certificará con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables”.

Tras la auditoría realizada en el período del 25 abril a 21 de mayo de 2018 se certifica la integración de ambos sistemas bajo la norma ISO 9001:2015. Ya que a partir de septiembre no se podía estar certificado bajo la norma ISO 9001:2008. Dicha auditoría resultó sin no conformidades.

La integración se ha realizado unificando manual y procedimientos generales del Sistema de Gestión de Calidad, dejando los procedimientos relacionados con la prestación de servicios independientes. Para ello se ha adecuado la aplicación que gestiona los hallazgos de tal modo que se pueda discernir si provienen de actividades inspectoras o de titulaciones y formación marítima.

Se ha adecuado la documentación del sistema para dar cumplimiento a los requisitos provenientes de la versión 2015 de la norma ISO 9001, entre ellos destacamos:

- El procedimiento de cualificación de inspectores se realiza basado en el Código III.
- Se ha realizado un estudio de los riesgos y oportunidades de la prestación de servicios por procesos.
- Se ha estudiado el contexto y partes interesadas de la Organización.
- Se ha especificado los tipos de comunicación que se emplean en la Dirección General de Marina Mercante.

Por otro lado, se ha realizado una revisión de las solicitudes que están colgadas en la sede electrónica para que todas tengan el mismo formato y que haya una solicitud para cada trámite del que es competente la Dirección General de la Marina Mercante, de tal forma que el procedimiento de otros trámites sea usado en casos excepcionales. Esto permitirá que sea más fácil la segregación de los expedientes.

Posteriormente está previsto un estudio de la modificación de la estructura de la intranet para que sea más fácil el acceso a la documentación de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.

Y se colabora en el diseño del módulo de gestión de deficiencias e importación y exportación de informes de inspección y auditoría.

En el periodo de 1 de octubre a 30 de noviembre de 2019 se han realizado las auditorías internas a 7 Capitanías Marítimas, siendo el resultado:

- En los procesos de prestación de servicios:
  - En actividad inspectora: se detectaron 9 hallazgos, de los cuales 4 son no conformidades y 5 observaciones.
  - En titulaciones: se detectaron 8 hallazgos, de los cuales son 1 no conformidad y 7 observaciones.
- En los procesos de soporte: se detectaron 2 hallazgos que fueron calificados como observaciones.

Las labores principales que se realizan para el mantenimiento del sistema de gestión de calidad son:

- Establecimiento de objetivos anuales de Calidad.
- Seguimiento de los objetivos de Calidad para ver su grado de implantación.
- Gestión y seguimiento de los indicadores de control de los procesos del sistema.
- Realización de encuestas de satisfacción tanto a los administrados como a los Centros de Formación (en años pares al ciudadano).
- Seguimiento de las no conformidades y acciones correctivas.
- Control de los registros de calidad y de sus procesos.
- Evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades de los procesos desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.
- Elaboración de estadísticas que reflejan la carga de trabajo y la eficiencia de los procesos.
- Revisión por la Dirección del sistema.
- Análisis de las quejas que afectan a los procesos certificados.

Además de las labores propias de la certificación del sistema de calidad, dentro de las tareas del área de calidad se encuentran también las siguientes:

- Verificación del grado de implantación de los instrumentos OMI.
- Se está implantando el procedimiento de cualificación de inspectores. Mejorando el archivo y registro de la documentación relativa a su formación y experiencia. Se

está desarrollando una aplicación que permita la gestión de las cualificaciones tanto de inspectores como de auditores en las tareas relacionadas con los convenios internacionales OMI. De tal forma que se puedan guardar evidencias de los cursos e inspecciones realizadas. Se espera que esté totalmente operativo en 2021. A día de hoy se está haciendo la carga inicial de datos y viendo si hay inconsistencias.

- Preparación para la auditoría de la OMI que será realizada en agosto de 2021. Se ha creado un grupo de trabajo para gestionar las tareas a realizar antes de dicha auditoría y para que detecten los puntos débiles de la Organización.
- La participación en grupos de trabajo para la implantación del MLC en la flota pesquera, acudiendo a reuniones mantenidas con otros ministerios implicados.
- Coordinación y supervisión de las auditorías que se realizan de la Gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) y ejecución de las auditorías a las Compañías que radican en Madrid.
- Control y gestión de las inspecciones que se realizan en el extranjero.

#### 1.8 Departamento de buques en servicio

Es esencial el contar con un departamento que pueda dar apoyo técnico necesario a las Capitanías Marítimas y a los Servicios Centrales interpretando la normativa técnica en vigor, efectuando apoyo a los inspectores durante sus inspecciones, y que, al mismo tiempo, pueda dar soporte cuando sea necesario a las propuestas técnicas que España presente tanto en Bruselas como en la Organización Marítima Internacional (OMI). Se desarrollan también funciones de apoyo técnico al Área de inspección operativa.

El departamento es responsable de la supervisión y auditoría de algunos certificados internacionales de los buques en primera emisión que realizan las Capitanías Marítimas y la emisión del resto de certificados internacionales, así como otros trámites relacionados con la inspección, como concesión de prórrogas, exenciones, gestión de inspecciones de buques en el extranjero. Asimismo, también es responsable de los equipos marinos de acuerdo a la Directiva europea relacionada.

Para el desarrollo de sus labores es esencial la gestión y las inversiones relacionadas con el mantenimiento de una base de datos accesible online y de uso interno, de normativa marítima, que incluya las interpretaciones y escritos emitidos por la administración marítima, así como la compra o actualización de diversos manuales en formato papel o electrónicos de documentación técnica y legislación.

## 1.9 Departamento de tráfico marítimo.

En el Área de Tráfico Marítimo se realizan las siguientes funciones:

### 1. Control de las líneas regulares de cabotaje:

Lo que conlleva la elaboración de la estadística anual de líneas de cabotaje según normativa nacional, la elaboración de formularios y plantillas para recopilación de datos estadísticos anuales. El control mensual de las líneas de cabotaje de pasaje. Las notificaciones de nuevas líneas e incorporaciones de buques a líneas regulares de cabotaje. El control de obligaciones de servicio público en líneas de interés público según normativa nacional.

### 2. Contratos de servicio público en líneas regulares de cabotaje:

Que implica la preparación de memorias económicas y pliego de prescripciones técnicas de contratos de servicio público. La asistencia a mesas de contratación. La elaboración de las Resoluciones de modificaciones de horarios, refuerzos y sustituciones de buques y el control de cumplimiento y gestión mensuales de los contratos de servicio público, así como la elaboración de la propuesta de penalidades a aplicar cuando existe un incumplimiento del contrato.

### 3. Derechos de los pasajeros:

Se lleva a cabo la gestión de reclamaciones de pasajeros relacionadas con la seguridad marítima y/o con la accesibilidad en los buques de pasaje, según normativa nacional e internacional.

### 4. Certificación:

Emisión de los certificados del convenio de Atenas y del Reglamento 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.

### 5. Operación Paso del Estrecho:

Conlleva la elaboración del Plan de Flota, teniendo en cuenta el Convenio con el Reino de Marruecos. La elaboración de la Resolución de Intercambio de billetes, regulada en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. El control y seguimiento del cumplimiento de dicho Plan de Flota. Mantenimiento de reuniones con las navieras españolas y marroquíes a tal efecto.

#### 6. Dispensa de bandera:

Los tráficos de cabotaje nacional se encuentran protegidos por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estando reservados a buques de banderas de países de la Unión Europea. En caso de no poder cubrirse dichos tráficos por buques de bandera comunitaria se lleva a cabo un procedimiento de dispensa de bandera que implica la elaboración de modelos de solicitudes, la recepción de excepciones y casos especiales, así como reuniones con las asociaciones de navieras y las propias navieras. Trimestralmente, las Capitanías Marítimas presentan un resumen de las dispensas autorizadas en ese periodo.

#### 7. Autopistas del mar:

Desde el Área de Tráfico Marítimo, se participa en aquellas reuniones y proyectos destinados a la promoción de las autopistas del mar y el Short Sea Shipping, que incluye la Despacho de buques.

#### 8. Despacho de buques:

Apoyo técnico a las Capitanías Marítimas en temas relacionados con el despacho de buques pesqueros y mercantes. Asistencia a otras administraciones en temas relacionados tanto con el despacho y enroles de tripulaciones a bordo de buques de bandera española.

#### 9. Registro de consignatarios:

Elaboración y publicación de la base de datos con los consignatarios inscritos. Actualización y mantenimiento del registro de consignatarios. Intercambio de información con las entidades gestoras de los puertos, tanto de titularidad autonómica como estatal.

#### 10. Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo:

En materia de titulaciones náuticas, la Dirección General de la Marina Mercante tiene encomendada la gestión de las titulaciones profesionales y las de la náutica de recreo, y lleva a cabo la realización de exámenes para la obtención de titulaciones de recreo que se convocan en Madrid y en otras comunidades autónomas que no tienen transferida esta materia. Además, tiene encomendada la homologación y supervisión de los centros que imparten formación marítima profesional y de recreo.

La actividad desarrollada por la Dirección General de la Marina Mercante, en cuanto a la gestión de titulaciones profesionales de la marina mercante, certificados de especialidad de la gente de mar y titulaciones de recreo, expedidos en el año 2019, figura en esta tabla:

	<u>Número</u>
Títulos profesionales	10.278
Títulos de recreo	19.515
Certificados de especialidad	32.616
Libretas marítimas y Libretas DIM	6.927

Por otra parte, se coordina la celebración de pruebas de aptitud para las titulaciones profesionales superiores, las de habilitación para el ejercicio de Capitán y Primer Oficial en los buques españoles a los poseedores de titulaciones extranjeras con esa competencia, las de Prácticos de Puerto, las de Patrón del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y las pruebas de conocimiento necesarias para la obtención del certificado de patrón profesional de embarcaciones de recreo.

Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante el ejercicio de las funciones relacionadas con el desarrollo y ejecución de las pruebas, debiendo atender los gastos derivados de dietas y asistencias a los tribunales calificadores. El número de candidatos en los exámenes de titulaciones de recreo fue de 4.180 durante el año 2019 (convocatorias abril, junio, octubre y diciembre). Para 2020, estaba previsto realizarse, al igual que en los años anteriores, cuatro convocatorias de examen. No obstante, debido al estado de alarma declarado por la pandemia del COVID-19, solo se realizarán dos exámenes en el segundo semestre (convocatorias octubre y diciembre).

Manteniéndose en el ejercicio 2020 la tendencia observada en el ejercicio anterior, atender esta demanda exige mantener los tribunales de examen, con los gastos derivados de material, dietas y asistencia a los tribunales calificadores, y de los locales en los que se realizan las pruebas.

La gestión de titulaciones profesionales debe contar y mantener una certificación de acreditación de la calidad de los procedimientos, basada en la realización de auditorías de procedimientos externas e internas. En este sentido, en diciembre de 2003, se consiguió este objetivo logrando el Certificado de Aprobación de Bureau Veritas de acuerdo con la norma de sistema de gestión de calidad ISO 9001. Desde entonces se ha ido renovando esta certificación y actualizándose a las sucesivas versiones de la norma (ISO 9001:2008 e ISO 9001:2015). El certificado actual, emitido por Lloyd's Register Quality Assurance tiene una vigencia hasta el 1 de marzo de 2022.

Durante el ejercicio 2020 se continuará con la sustitución de la libreta marítima por el nuevo documento del marino, a que nos obliga una vez ratificada la Convención nº 185 de la O.I.T. sobre los documentos de identidad de la gente del mar.

## 11. Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad en los procesos de titulación y formación Marítima AFM.

La certificación del Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001:2000 en los procesos de Titulación y Formación Marítimo profesional se obtuvo por primera vez el 30 de diciembre de 2003. Dicha certificación se obtuvo para satisfacer los requerimientos del Convenio Internacional STCW, 1978, en su forma enmendada en 1975, y de la Directiva 2001/95 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. Desde entonces se ha renovado cada tres años, primero en la versión ISO 9001:2015 . Actualmente está integrada, tal y como se especifica en el punto 1.7.

Las principales actuaciones que se realizan dentro de este sistema son:

- Establecimiento de objetivos anuales de Calidad tanto en Servicios Centrales como en las Capitanías Marítimas.
- Desarrollo de los mismos en Planes Específicos de Calidad que se concretan principalmente en el Plan Anual de visitas de inspección a centros homologados para la impartición de formación marítima profesional.
- Seguimiento de los mismos mediante los indicadores de calidad implantados.
- Realización de encuestas de satisfacción tanto a los administrados como a los Centros de Formación.
- Seguimiento de las no conformidades y acciones correctivas.
- Control de la formación en calidad de las personas que prestan sus servicios en los procesos de titulación y formación marítima profesional.
- Control de los registros de calidad y de sus procesos.
- Evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades de los procesos desarrollados por la Dirección General de la Marina Mercante.

## 12. Gestiones en relación con la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos de los buques.

En el 2019 se hicieron 209 a flota española y 5 a extranjeros, en total 214. Para el 2020 se estiman las mismas inspecciones que en el año 2019, es decir, 209 a flota española y 5 a extranjeros, en total 214.

Aprobación de los Planes Interiores Marítimos de los Puertos de Interés General, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la Contaminación Marina. Para la aprobación de los mismos es conveniente la realización de un ejercicio previo para comprobar la adecuación de los medios de lucha contra la contaminación disponibles en el puerto, normalmente los costes de estos ejercicios son sufragados por el mismo puerto. A fecha de 6 de febrero de 2020, lo tienen aprobado los puertos de A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Carboneras, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Gandía, Gijón, Huelva, La Gomera, La Palma, Las Palmas, Mahón, Málaga, Marín, Melilla, Motril, Palma de Mallorca, Pasajes, Sagunto, San Cipriano, SC de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarifa, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía.

### 13. Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

Enfocada a gestionar, coordinar y procedimentar, principalmente, la actuación en las diferentes capitanías y distritos marítimos relativos a abanderamientos, bajas y actuaciones intermedias durante la vida del buque o embarcación, inscripción de embarcaciones de recreo y motos náuticas así como el Registro de Empresas Navieras, ya sean dichas actuaciones derivadas del registro ordinario o del registro especial de Canarias.

**Abanderamientos:** Los procesos de abanderamiento que se inician requieren de un examen exhaustivo de la documentación del buque difiriendo ésta si es debida a construcciones nacionales, extranjeras, en serie, por aficionados, importaciones de recreo o provenientes de otras banderas, subastas, hallazgos, etc. Así mismo, la tipología del buque a abanderar hace que sea necesario tener comunicación con otros Ministerios como puede ser el caso de buques pesqueros o embarcaciones de recreo. Dentro del abanderamiento a su vez, se da una matrícula al buque, imprescindible para que éste quede bien registrado y anotándose todo tipo de características del buque/embarcación, distintivo de llamada, número OMI, número NIP, distintivo EAV, clasificación administrativa, clasificación SOLAS, etc en la hoja de asiento correspondiente, necesaria además para la inscripción posterior en el Registro de Bienes Muebles en el caso de buques/embarcaciones que realicen algún tipo de tráfico comercial.

**Bajas:** La tramitación de las bajas (cambios de pabellón, desguaces, siniestro u oficio) también requiere de una adecuada coordinación tanto a nivel interno (dentro de la propia administración marítima ) como externo. Dicho hecho se debe a la necesidad de

solicitud de informes a otros organismos como pueden ser la Dirección General de Ordenación de Pesquera, Instituto Social de la Marina, SASEMAR, así como la coordinación de la documentación con Exteriores en el caso de que la baja del buque se lleve a cabo en un país extranjero.

Vida intermedia del buque: todo cambio en las características del buque conlleva una adecuada anotación en la hoja de asiento. A su vez, es necesaria, en la mayor parte de las ocasiones, la comunicación de esta información a otros organismos como pueden ser la Dirección General de Ordenación Pesquera y RBM para su adecuación en los registros de su competencia. Desde el área del registro central de buques se coordinan dichas actuaciones. También es competencia de esta área la actualización de datos referentes a cambios de propietario (compraventa, subasta, fallecimiento) siendo necesario la actualización y adecuación de formularios que ayuden al interesado en la puesta al día de la documentación de la embarcación.

Mejora de los procedimientos de inscripción de embarcaciones no sujetas a matriculación y registro de motos náuticas así como propuestas de mejora en las respectivas aplicaciones informáticas.

El Registro de Empresas Navieras y todos los cambios relativos a CIF, denominación social, domicilio es otra labor del área junto con la adecuada coordinación en las capitanías marítimas para su debida adecuación en las hojas de asiento de los buques, embarcaciones y motos náuticas de su propiedad.

Así mismo, de forma habitual, se facilita información de peticiones provenientes de Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, AEAT, TGSS, Justicia, etc necesaria para que puedan llevar a cabo sus investigaciones.

## **2. NORMATIVA MARITIMA Y COOPERACION INTERNACIONAL**

### **2.1 Normativa Marítima.**

La aprobación de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, supuso la culminación de un trabajo liderado por el Ministerio de Justicia, con el objeto de actualizar, entre otras materias, el Libro III del Código de Comercio de 1885, y en cuya realización la Dirección General de la Marina Mercante ha participado activamente, desde el seno de la Comisión General de Codificación hasta su aprobación definitiva.

Como resultado de dicha entrada en vigor de la citada norma y de los plazos establecidos para adaptar los cambios que se han producido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto

Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, la labor normativa futura a desarrollar, directa o indirectamente con la colaboración de esta Dirección General, se estima que será objeto de un incremento sustancial respecto a las actuaciones de elaboración normativa, que normalmente viene realizando, relativas al transporte marítimo, seguridad marítima y prevención de la contaminación marina, ya sean normas reglamentarias de desarrollo directo de las disposiciones legales antes mencionadas o bien las aprobadas como consecuencia de la incorporación al ordenamiento jurídico español de Directivas comunitarias o de Instrumentos internacionales que afectan a estas áreas.

Sobre la base de estas dos leyes se pretende, en una primera fase, llevar a cabo una actualización de diversas normas reglamentarias, en relación con las cuales existe una cierta urgencia al objeto de proporcionar un mejor marco normativo al sector marítimo español. Entre las normas que se impulsan en estos momentos está la de modernización de las normas correspondientes a las titulaciones profesionales de la marina mercante, la verificación de la masa bruta de los contenedores, la ampliación de las inspecciones a cargo de las organizaciones reconocidas, la actualización de las normas de seguridad de las embarcaciones de recreo y de las motos náuticas y del régimen de sus inspecciones. Ya se ha llevado a cabo la regulación de las habilitaciones anejas a las titulaciones de recreo y la actualización de las condiciones de seguridad de las motos náuticas y de las condiciones de seguridad de las actividades de buceo en aguas marítimas españolas.

Y en una segunda fase, es importante abordar un proceso de simplificación de esas normas reglamentarias que supere el exceso de reales decretos existentes en la actualidad, adolece de una falta de coordinación, desfase y exceso de cargas para el sector. Así se hará en breve con la normativa actualmente dispersa en materia de náutica de recreo.

Junto a lo anterior, se acaba de iniciar la tramitación de un anteproyecto de ley que pretende modificar tanto el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante como la Ley de Navegación Marítima. El propósito es actualizar algunos contenidos claramente desactualizados (como es el régimen de las tasas de la Marina Mercante) o en los que se han detectado diversas disfuncionalidades.

## **2.2 Actividad internacional**

En el ámbito internacional esta Dirección General desarrolla una intensa actividad tanto en las instituciones y países europeos ante la Organización Marítima Internacional (OMI) y ante la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Dentro de la actividad internacional la estrategia que debe desarrollar la Dirección General de la Marina Mercante pasa por la permanencia estructural en foros indispensables del ámbito marítimo y la presencia puntual en lugares donde se deba de manifestar criterio o influir en el proceso de toma de decisiones.

En este sentido se considera de interés estructural la participación en la OMI y en los órganos de la U.E. con competencia en política marítima.

## **I. OMI.**

La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités. Entre ellos se puede mencionar:

- El Comité de Seguridad Marítima (CSM) es el comité principal que lleva gran parte de los asuntos técnicos sobre seguridad marítima por intermedio de varios Subcomités cuyos nombres revelan las materias técnicas de que se ocupan.
- El Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) fue establecido por la Asamblea en noviembre de 1973, y se encarga de coordinar las actividades de la Organización encaminadas a la prevención y contención de la contaminación.

Estos dos comités cuentan con varios subcomités cuyas denominaciones indican los temas de los que se ocupan:

Transporte de cargas y contenedores (CCC), Factor humano, formación y guardia (HTW), Implantación de los instrumentos de la OMI (III), Navegación comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR), Prevención y lucha contra la contaminación (PPR), Proyecto y construcción del buque (SDC), Sistemas y equipo del buque (SSE).

- El Comité Jurídico fue constituido inicialmente para ocuparse de los problemas jurídicos resultantes del accidente sufrido por el Torrey Canyon en 1967, pero posteriormente adquirió carácter permanente; se encarga de examinar todas las cuestiones de orden jurídico que son competencia de la Organización.
- El Comité de Cooperación Técnica coordina el trabajo de la OMI en lo concerniente a la provisión de asistencia técnica, particularmente a los países en desarrollo.
- El Comité de Facilitación se encarga de las actividades y funciones de la OMI relativas a la facilitación del tráfico marítimo internacional, con el fin de reducir las formalidades y simplificar la documentación que se exige a los buques.

Los comités y subcomités especializados de la OMI están integrados por representantes de los Estados Miembros.

En el calendario anual de reuniones previstas para el año 2020 hay programadas 36 reuniones del Consejo, Asamblea, Comités, Subcomités, diferentes grupos de trabajo y otros eventos especiales. Este número de reuniones tanto para 2020 como para 2021 se ha visto afectado por la pandemia originada por el COVID-19, lo que se ha traducido en que muchas de ellas se hayan visto sustituidas por reuniones a través de internet.

Si bien el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuenta con una representación permanente ante la OMI formada por 2 personas, el Consejero de Transporte, el Agregado de Asuntos Marítimos y una persona adicional con participación puntuales, el Agregado de Transportes e Infraestructuras, que participan en estas reuniones, en muchos casos se hace imprescindible la asistencia de personal técnico experto de esta Dirección General que asista a las mismas dada la importancia para la flota y los armadores españoles de los acuerdos que allí se alcanzan. Hay que recordar que las normas que se aprueban en la OMI son de obligado cumplimiento para los Estados Miembros. Además, tras la firma en 2019 del nuevo convenio de cooperación técnica con la OMI se van a ir definiendo proyectos de cooperación y a proceder a su desarrollo.

Al objeto de asegurar la mejor coordinación de toda la actividad internacional en el ámbito marítimo se ha puesto en marcha un calendario común de reuniones en las que participa personal de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), que permite saber los asistentes a las reuniones y acceder a la documentación de las mismas.

Por lo demás, destacar el trabajo de coordinación que se lleva a cabo por la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, que se desarrolla a través de un estudio de los informes que acompañan a cada reunión y la determinación de sus aspectos más importantes para ponerlos en conocimiento de las distintas unidades a las que afecta y cuyo trabajo se facilita de manera considerable.

## **II. UNIÓN EUROPEA.**

En el ámbito marítimo se destacan los siguientes bloques:

### **II.I. Política Marítima Integrada (PMI).**

La Política Marítima Integrada es una importante herramienta para alcanzar los objetivos de la estrategia 2020 de la Unión Europea. La importancia de los mares y océanos europeos en la economía, sostenibilidad y prosperidad de Europa ha hecho necesaria una aproximación estratégica de Europa hacia los asuntos marítimos. La agenda marina y marítima para el crecimiento y la creación de empleo ha dado con la Declaración de Limasol

en octubre del 2012 un gran paso adelante para el desarrollo y aplicación de esta nueva política.

El núcleo de la PMI lo configuran tres iniciativas transversales que versan sobre el intercambio de información sobre vigilancia marítima, la organización de los datos sobre el medio marino y la planificación marítima espacial.

Asimismo, se han ido creando estrategias regionales con el objetivo de favorecer el desarrollo de cada región según sus especiales características, son especialmente importantes para España la Estrategia Atlántica y la Estrategia Mediterránea. La Comisión tiene asignado un fondo monetario para que dentro de cada estrategia se realicen Eventos y se subvencionen proyectos que permitan la utilización de los recursos marinos y marítimos de una manera sostenible, siendo especialmente interesantes los proyectos relacionados con el Turismo marino y marítimo sostenible, Energía marina renovable y Conocimiento Marino. Más concretamente y en relación a las estrategias regionales por cuencas marítimas destacamos:

#### Foro Atlántico

Este es un grupo que se ha creado para tratar los asuntos relacionados con la Estrategia Atlántica. Este grupo se reúne una vez al trimestre para debatir los asuntos relacionados con esta estrategia. A estas reuniones asiste personal de la Dirección General de la Marina Mercante.

España ha presentado un gran número de proyectos y se considera muy interesante para el sector conseguir financiación para ellos.

#### Política Marítima Integrada del Mediterráneo:

Un aspecto importante de la estrategia Mediterránea es que busca un acercamiento a los países mediterráneos no europeos, Egipto, Túnez, Argelia, Marruecos, haciendo especial hincapié en el desarrollo de proyectos conjuntos que serían subvencionados por la Comisión. Esta Dirección general dada su especial conexión con Marruecos en temas marítimos está muy interesada en presentar algún proyecto de este tipo con Marruecos.

El grupo se reúne una vez al trimestre y asiste personal de esta Dirección General.

La Comisión cuenta con un Grupo de Expertos sobre Política Marítima Integrada en la que participan los expertos de los Estados Miembros. Este Grupo se reúne cada dos o tres meses para intercambiar información sobre el progreso y los avances realizados en la Política Marítima tanto a nivel nacional como comunitario y proporciona además una base para el intercambio de las mejores prácticas.

La delegación española que asiste a estas reuniones está formada por funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, que actúa como “focal point” en España para la Política Marítima Integrada, funcionarios del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Ministerio de Defensa, del Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dada la cantidad de temas que se tratan, que son competencia de este centro directivo, la Dirección General de la Marina Mercante participa en estas reuniones con el fin de conocer de primera mano los avances que se están realizando.

Aprovechando el impulso generado por el principio inspirador de la Política Marítima Integrada, se aprobó en el 2014 la Estrategia Europea de Seguridad Marítima y su Plan de Acción. Durante el 2016, 2017, 2018 y 2019, la Comisión Europea ha estado analizando la implementación de la citada estrategia y su plan, para lo que, tanto a nivel de grupo de expertos, como a nivel de Consejo de la Unión Europea, se han dinamizado encuentros multilaterales con el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación para fijar la postura española en temas de seguridad marítima. Así mismo se está reforzando la presencia de la administración marítima en foros internacionales como parte imprescindible del binomio civil-militar. A estos foros acude la Guardia Civil, la Armada, SASEMAR, representantes de la Dirección General de la Marina Mercante.

Proyecto EU CISE 2020 Proyecto europeo de intercambio de datos relativos a la actividad marítima.

El objetivo de los trabajos de la Política Marítima Integrada, y de la propia Estrategia de Seguridad Marítima Europea es conseguir una mayor coordinación entre las autoridades competentes para favorecer el intercambio de información sobre las actividades que se desarrollan en la mar con repercusiones en la seguridad y protección marítimas, control de fronteras, contaminación marina, control de pesca, defensa e intereses económicos de la UE, con el fin de facilitar la toma de decisiones adecuadas. En este contexto, se crea el CISE (Entorno Común de intercambio de información sobre cuestiones marítimas), con el objetivo de que se convierta en un entorno que optimice los procesos para el intercambio de información.

El proyecto EUCISE 2020 debe dar respuesta tecnológica a la puesta en marcha del CISE. El “grant agreement” de este proyecto se firmó en noviembre de 2014, el proyecto tiene una duración de 2 años comenzando en marzo de 2015. En el proyecto participan SASEMAR y esta Dirección General junto con la Guardia Civil, la Armada, SEGEPESCA y Aduanas. El trabajo está dividido en varios paquetes y están previstas varias reuniones al

año, ya que en el proyecto participan también otros países y está liderado por Italia. En el Proyecto participa esta Dirección General.

Una vez concluido el proyecto EUCISE2020, la Comisión está organizando la siguiente fase de implementación operacional del CISE. El principal objetivo de esta fase de transición es dar más apoyo a los esfuerzos de los Estados Miembros para implementar la interoperabilidad del sistema en el sistema de cada uno de los Estados. Por ese motivo se ha decidido que sea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) quien coordine a partir de ahora esta fase.

Las actividades y la gobernanza específica de la fase de transición se sometieron a discusión durante las sesiones del Sub-grupo "Member States Expert Sub-Group on Integration of Maritime Surveillance and Security (MSEsG)" y el Grupo de Amigos de la Presidencia para el EUMSS también fue informado puntualmente de ello. La estructura de gobierno diseñada para la fase de transición prevé el establecimiento del "CISE Stakeholders Group", que será responsable de proporcionar las directrices y orientaciones necesarias. Entre los miembros de este grupo están los Estados Miembros, agencias relevantes de la UE (EMSA, EFCA, EBCGA, EDA, SatCen), la Comisión y el EEAS. Cada Estado debe designar un Representante Principal y un Sustituto para el CISE Stakeholders Group. En el caso de España, el Representante Principal es un miembro de la Dirección General de la Marina Mercante. Éstos, asistirán a reuniones periódicas en la sede de EMSA o en Bruselas, que serán unas cuatro al año.

Proyecto SHAREMARE:

El proyecto SHAREMARE da continuidad a nivel nacional del EUCISE2020, pretende desarrollar una plataforma de información compartida y desplegada en un marco real. A nivel nacional, esta plataforma se convertirá en el marco CISE para que Guardia Civil, SASEMAR-Dirección General de la Marina Mercante, Puertos del Estado y SEGEPESCA trabajen conjuntamente en operaciones comunes y compartan información valiosa para el desarrollo de su actividad cumpliendo al mismo tiempo con los compromisos de EUCISE.

Foro de Guardacostas Europeo (ECGFF):

El Foro de Guardacostas Europeo es un foro independiente, amparado por FRONTEX y formado por los responsables de los Guardacostas o equivalentes en cada país miembro de la UE y estados Schengen asociados. El Foro promueve la coordinación y cooperación a través de todas las políticas y áreas operacionales y la mejora de la implementación de la legislación en vigor en materia de funciones guardacostas, en un

momento en el que preocupa la gestión de las fronteras exteriores de Europa, así como las lagunas en los mecanismos existentes.

El foro convoca varias reuniones al año, así como también seminarios y reuniones de expertos en donde se hace necesaria la presencia de personal de esta Dirección General.

## **II.II. Transporte Marítimo.**

En el Grupo de transporte marítimo, además de tratar los asuntos relativos a las reuniones de la OMI y coordinar la postura a defender durante las mismas, este año se va a estudiar el “Reglamento por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos” y una serie de directivas sobre seguridad de pasajeros que naveguen en buques de pasaje. Asisten a las reuniones personal de esta Dirección General.

## **II.III. EMSA.**

La Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) se creó en 2003 y se encarga de prestar apoyo técnico y dar asesoramiento a la Comisión Europea y los Estados miembros en ámbitos clave de la seguridad y de supervisar la correcta aplicación de la legislación comunitaria por los diferentes Estados miembros y las organizaciones comunitarias en los ámbitos de la seguridad marítima, contaminación por buques y protección marítima.

También tiene responsabilidades en la prevención y la lucha contra los vertidos de hidrocarburos, el control de los buques y la identificación y el seguimiento de buques a larga distancia (LRIT). Las principales actividades de la EMSA son:

- Ayudar a evaluar las sociedades de clasificación que figuran como organizaciones reconocidas" por los países miembros de la UE.
- Ayudar a evaluar los sistemas de formación y certificación marítimas en los países que no pertenecen a la UE.
- Verificar que los buques que lleguen a los puertos de la UE sean convenientemente inspeccionados.
- Inspeccionar los sistemas nacionales de seguimiento del tráfico marítimo y las instalaciones de recepción de residuos y los planes para su manipulación en los puertos de la UE.
- Proporcionar ayuda para la investigación uniforme de los accidentes marítimos que se produzcan en toda la UE.

- Impartir formación y promover el intercambio de buenas prácticas sobre aspectos de seguridad y protección marítima y cuestiones medioambientales.
- En caso de grandes vertidos, la EMSA puede desplazar, en cuestión de horas y a cualquier país de la UE, buques que presten servicios de recogida de petróleo en el mar.

Consejo de Administración, Cooperación Técnica y Formación:

Su Consejo de Administración se reúne tres veces al año. Para 2020, como en años anteriores, se prevén sesiones trimestrales en marzo, abril y noviembre. Se considera indispensable la asistencia a todas ellas, dada la importancia de sus decisiones, siempre asiste personal de la Dirección General de la Marina Mercante al más alto nivel.

Grupo de Cooperación Técnica CNTA:

Tiene el objetivo de consensuar con los Estados Miembros la programación y carga docente de los cursos que ofrece la EMSA cada año y acude un representante de la Dirección General. Se reúne una vez al año de forma ordinaria en el mes de septiembre-octubre, pudiendo convocarse de forma extraordinaria cuantas veces se estime oportuno.

Cursos de formación y *workshops* (talleres):

El Departamento de Formación de EMSA organiza una media de 12 cursos de formación al año, a todos estos cursos invitan a un funcionario por Estado Miembro al que financia el viaje. También organiza cursos de formación específicos para los Inspectores MOU, para los inspectores que trabajan en las Comisiones de Investigación de accidentes, Cursos sobre Equipos Marinos, Cursos sobre inspecciones de azufre del combustible de los buques, SafeseaNet, etc. En total otros 10 o 12 seminarios y talleres a los que asiste el personal técnico experto de esta Dirección General.

La EMSA al ser una agencia que depende de la Comisión recibe encargos de la misma para estudiar y poner en marcha novedades técnicas que hagan el transporte marítimo más seguro, eficiente y respetuoso con el medio ambiente. En este sentido cabe destacar la creación de un grupo de expertos para estudiar la introducción del LNG como combustible en los buques, este es un tema de máxima actualidad en el que están interesadas varias empresas españolas y a las reuniones asiste un funcionario de esta Dirección General.

#### **II.IV. Comité COSS.**

Este Comité fue establecido por el Parlamento Europeo y del Consejo a través del Reglamento del 2099/2002, del 5 de noviembre. Es un Comité eminentemente legislativo

en el que se discuten las modificaciones a la normativa existente, así como se propone y se evalúa la necesidad de nuevos instrumentos legislativos.

El Comité, como ha sucedido en el 2018, ha realizado 2 reuniones el 2019, en los meses de marzo y noviembre, correspondientes a la 45 y 46 ediciones. En el 2020 también se realizarán dos reuniones.

Los temas a tratar afectan a todas las funciones técnicas de las subdirecciones de la Dirección General de la Marina Mercante así como algunos organismos externos como la Comisión nacional de investigación de accidentes e incidentes marítimos, por ello se coordina desde la S. G. de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, que en colaboración con los responsables de las distintas actividades prepara la reunión concretando la postura española sobre cada uno de los puntos que se incluyen en el orden del día de cada reunión. Asiste un representante de la Dirección General de la Marina Mercante.

Durante el 2018, 2019 y 2020 se han discutido varias decisiones para reconocer a los certificados de marinos de terceros países de acuerdo con el Convenio STW y sobre la posibilidad de modificar la normativa sobre seguridad en buques de pasaje, para lo cual se ha creado un grupo de trabajo, que se ha estado reuniendo varias veces a lo largo del año. Se está trabajando sobre la aplicación de la Normativa sobre puertos de refugio, equipos marinos o sobre Organizaciones Reconocidas. También se están revisando varias Directivas y Reglamentos para actualizarlas introduciendo las nuevas reglas aprobadas por la OMI. Se prevé continuar con esta actividad para el 2021.

Hay que recalcar que las decisiones que se toman en dicho Comité no son objeto de debates ulteriores, siendo publicados en el DOUE con el consiguiente valor normativo para los Estados Miembros, lo cual hace imprescindible la asistencia a sus reuniones.

#### **II.V. Grupos de Trabajo de la Comisión Europea.**

La Comisión Europea, en el proceso de elaboración normativa crea Grupos de Trabajo que formulan opiniones útiles para elaborar proyectos de Directivas o de Reglamentos que posteriormente van a ser discutidos por el Consejo.

Hay determinadas directivas, por ejemplo sobre seguridad de buques de pasaje, equipos marinos, Directiva 1999/32/EC, de 26 de abril, enmendada, y la Directiva (UE) 2016/802, de 11 de mayo, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, Reglamento UE 2015/757, de 29 de abril, para seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques, o sobre motores cuyo combustible sea el GNL, para lo que la Comisión creó el Foro para un Transporte Marítimo

Sostenible (European Shipping Sustainable Forum), con un fuerte impacto en sectores económicos de nuestro país y es fundamental intentar acomodar los proyectos a nuestros intereses, tanto participando activamente en tales foros como propiciando alianzas con Estados miembros que tengan intereses similares a los nuestros. A estas reuniones de trabajo de la Comisión no suele asistir nadie de la REPER, tanto por imposibilidad de agenda, como por su marcado carácter técnico. En consecuencia, se revela imprescindible la presencia de personal técnico experto de la Dirección General de la Marina Mercante en tales reuniones.

### **2.3 Expedientes Sancionadores.**

Dentro del ámbito de la Marina Civil, el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, establece y regula la potestad sancionadora de la Administración en su ámbito competencial, norma que se ve complementada por el Anexo II del Real Decreto 1772/94, de 5 de agosto, que aprueba el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 26 de noviembre. Todo ello, teniendo en cuenta que, desde el 2 de octubre de 2016, entró en vigor la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. La primera de las normas, integra las normas que rigen la relación de los ciudadanos con las Administraciones, y la segunda, es comprensiva del régimen jurídico de las Administraciones Públicas.

El Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, establece la obligatoriedad de ejercer la potestad sancionadora, así como de generar las denuncias que sean del caso y atender aquellas que las autoridades marítimas, y los funcionarios vinculados a ellas presentan, descartando con dicho mandato cualquier vis potestativa que la Administración Marítima pudiera advertir tras conocer, bien de ciencia propia, bien por comunicación o denuncia.

Por ello, y en virtud de la obligación que establecen las citadas normas, la Dirección General de la Marina Mercante, y los servicios periféricos de la Administración Marítima (compuesta por 30 Capitanías Marítimas y 78 Distritos en todo el territorio nacional), ha venido generando una actividad creciente.

Lo precedente, debe ser puesto en relación con la escasez de personal en la Unidad de Expedientes sancionadores y la disminución del personal existente en las Capitanías Marítimas que repercute negativamente en la gestión de los procedimientos.

Debe señalarse que en junio de 2017 este Centro Directivo celebró un contrato de servicios con una duración de dos años, que fué prorrogado por otros dos años más, con objeto de paliar la situación señalada.

En materia sancionadora debe destacarse la puesta en marcha de nuevos procedimientos de control de contaminación que se desarrollan de manera homogénea por los distintos Estados miembros de la Unión Europea, como es derivado de los incumplimientos de la cantidad de azufre en el combustible de los buques.

### **3. Servicios e inversiones.**

#### **3.1 Sistemas de Información y Procedimientos**

Con el objetivo genérico de modernizar y racionalizar la gestión de la Dirección General de la Marina Mercante con sus Capitanías y Distritos Marítimos, los Sistemas de Información están en un continuo proceso de mejora y modernización, con un enfoque hacia la optimización, tanto de la gestión propia de la Dirección General, como de la relación de la Administración con el ciudadano.

En el ejercicio 2020 se desarrollaron las siguientes actuaciones:

- Actualización y mejora de las aplicaciones de Despacho de Buques, Sistema de Información Integral del Buque, Titulaciones, Registro de Buques, Comunicaciones Internas y Expedientes Sancionadores, al objeto de mejorar las interfaces con el usuario e incrementar la funcionalidad y apoyar la toma de decisiones. Así mismo la Dirección General está inmersa en un proceso de mejora continua de la integración de dichos sistemas de información con las herramientas de la Administración Electrónica que proporciona la Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Digital (SGTIAD) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Actualización y mejora del Sistema de Información de Gestión de Ayudas estatales al transporte marítimo en servicios regulares de los españoles y extranjeros de países pertenecientes a la Unión Europea residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Así mismo en el ejercicio 2021 se va a continuar el proceso de mejora de los Sistemas de Información corporativos más estratégicos (Despacho de Buques, Sistema de Información Integral del Buque, Titulaciones, Registro de Buques, Comunicaciones Internas y Expedientes Sancionadores y el Sistema de Información de Gestión de Ayudas estatales al transporte marítimo en servicios regulares de los españoles y extranjeros de

países pertenecientes a la Unión Europea residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla) que soportan la gestión y toma de decisiones en las áreas de actividad más relevantes. Entre los objetivos planteados se mantiene el de la continuación del proceso de la optimización o mejora de la integración de los sistemas de información de la Dirección General de la Marina Mercante con las herramientas de Administración electrónica que proporciona la SGTIAD del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, según se vayan desarrollando nuevas funcionalidades.

Igualmente, durante el ejercicio 2021 se va a continuar con la implantación y actualización de los procedimientos que definen, uniformizan y simplifican la gestión de las diferentes unidades, Servicios Centrales y Capitanías Marítimas.

Adicionalmente a las dotaciones ordinarias se prevé que, para el Plan de Acción Departamental de Transformación Digital, será necesario un incremento de la dotación del entorno de 300.000,00 euros, ya que será preciso realizar en el marco de dicho plan y como consecuencia de su puesta en funcionamiento, nuevos desarrollos que amplíen la funcionalidad actual de los sistemas y los integren con las plataformas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

### 3.2 Encargos.

Los Encargos que debe continuar manteniendo esta Dirección General para garantizar los servicios, que justifican la necesidad de presupuesto en este programa, están vinculadas al desarrollo y mantenimiento del Sistema de Información Integral del Buque (TRAGSATEC), y a la bonificación al transporte marítimo para residentes y familias numerosas (INECO). En 2020 se ha iniciado un nuevo encargo a INECO para el análisis de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público y el apoyo en el desarrollo de instrumentos para garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con territorios no peninsulares.

### 3.3 Contratos de obras y servicios.

Los Contratos que debe continuar manteniendo esta Dirección General para garantizar los servicios, que justifican la necesidad de dotaciones presupuestarias en este programa, están vinculados al desarrollo de las distintas aplicaciones informáticas no contenidas en las encomiendas señaladas en el punto anterior, a las obras de nueva construcción, reformas, ampliación o mantenimiento de las distintas unidades administrativas y a los contratos de mantenimiento, seguridad, limpieza, así como al contrato relativo a la realización de distintas actuaciones sobre procedimientos administrativos sancionadores y al contrato de gestión del sistema de control de calidad de

la Dirección General de la Marina Mercante; así como los contratos menores de obras y suministro para la adecuación de los edificios de las Capitanías y Distritos Marítimos.

Asimismo, se considera de especial interés continuar con la contratación en materia de asistencia técnica para la ayuda a la iniciación-tramitación-resolución de expedientes sancionadores por infracciones en materia de marina mercante/contaminación marina, dada la escasez de personal para tales tareas, tanto en Capitanías Marítimas como en los Servicios Centrales.

En el cuarto trimestre de 2020 esta previsto el traslado de la Capitanía marítima de Las Palmas al nuevo edificio sede de la Capitanía Marítima y Centro de Coordinación de Servicios Portuarios de Las Palmas de Gran Canaria.

### 3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El centro gestor responsable de la ejecución del programa es la Dirección General de la Marina Mercante.

### 4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO					
1. Gestión del Tráfico Marítimo					

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- Puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>1. De resultados</b>					
— Despacho de buques mer- cantes ,pescay recreo (nº)	180.000	180.055	180.000	170.000	182.000
— Despacho de buques pes- queros (nº)	32.00	34.17	35.000	25.500	36.000

OBJETIVO					
2. Gestión del Registro de Buques					

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>1. De resultados</b>					
— Altas y Bajas en los Regis- tros de Buques (nº)	14.000	10.460	14.000	10.000	14.000

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
— Registro de incidencias vida de buques (nº)	45.000	40.285	45.000	40.000	45.000
— Documentación Patentes de Navegación (nº)	12.000	12.603	12.000	10.000	12.000
— Documentación gestión Archivo General (nº)	1.000	387	750	250	750

**OBJETIVO**

**3. Gestión de Titulaciones Profesionales y de Recreo**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>1. De resultados</b>					
— Titulaciones profesionales gestionadas (nº)	14.000	10.278	12.000	9.000	12.000
— Titulaciones de recreo gestionadas (nº)	16.000	15.965	16.000	19.515	16.000
— Certificados de especialidad gestionados (nº)	53.000	32.616	45.000	20.500	45.000
— Libretas Marítimas (nº)	7.000	6.227	7.000	5.000	7.000

**OBJETIVO**

**4. Inspección Marítima**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>1. De resultados</b>					
— Inspecciones a buques mercantes extranjeros, MOU (nº)	1.700	1.518	1.700	1.300	1.800
— Inspecciones de control de la flota española, Plan Lista Blanca (nº)	300	115	300	100	250
— Inspecciones ampliadas realizadas (nº)	360	344	360	300	400

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
— Inspecciones de azufre del combustible de los buques (nº)	1.065	1.161	1.065	1.054	1.054
— Muestréos y análisis del contenido de azufre del combustible de los buques.	213	213	213	316	316
— Inspecciones operativas de líneas regulares de buques de pasajeros y transporte rodado, R.D. 1907/2000 (nº).	140	111	140	90	80
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados efectuados (emisión, refrendo, renovación, prórroga, exención, Aplicación de Inspección) (nº)	32.000	29.453	32.000	27.500	32.000
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados por OA (nº)	1.200	1.196	1200	1.600	1200

#### OBJETIVO

#### 5. Construcción, Rehabilitación y acondicionamiento de Servicios Centrales y Capitanías Marítimas

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>1. De medios</b>					
— Inversiones (miles €)	800,00	627,57	331,73	331,73	431,73
<b>2. De resultados</b>					
— Edificios nuevos (en construcción y previsto finalizar en el ejercicio) (nº)	1	1	0	0	0
— Edificios nuevos (en construcción) (nº)	0	0	0	0	0
— Actuaciones significativas de reforma, rehabilitación, ampliación y acondicionamiento de edificios existentes (nº)	0	0	0	0	1

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
— Otras actuaciones de acondicionamiento y mejora de edificios (nº)	15	15	10	10	10

**OBJETIVO**

**6. Sistemas de información y procedimientos de gestión.**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>1. De medios</b>					
— Inversiones (miles de euros)	900,00	947,68	934,00	806,13	1.334,00
<b>2. De resultados</b>					
— Sistemas de información de gestión actualizados y mejorados (nº)	7	7	7	7	7

**OBJETIVO**

**7. Normativa Marítima.**

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>2. De resultados</b>					
— Reales Decretos (nº)	2	8	2	5	6
— Órdenes Ministeriales (nº)	2	1	2	2	4
— Resoluciones (nº)	5	7	5	5	10
— Recursos de Alzada (nº)	100	94	100	75	100

<b>OBJETIVO</b>
<b>8. Relaciones internacionales</b>

INDICADORES	2019		2020		2021
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>2. De resultados</b>					
— Reuniones Comités OMI (nº)	4	4	4	0	4
— Reuniones Subcomités OMI (nº)	7	7	7	4	7
— Otras Reuniones OMI (nº)	21	21	21	8	21
— Reuniones PMI (nº)	4	4	4	2	8
— Reuniones MARSEC (nº)	3	3	3	1	3
— Reuniones SWP (nº)	30	30	30	6	30
— Reuniones COSS (nº)	3	2	3	2	2
— Reuniones grupo trabajo Comisión (nº)	6	6	6	2	6
— Reuniones C.Admon. EMSA (nº)	3	3	3	1	3
— Talleres EMSA (nº)	12	12	12	5	12

<b>OBJETIVO</b>
<b>9. Expedientes sancionadores</b>

INDICADORES	2019		2020		2020
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución	Presu- puestado
<b>2. De resultados</b>					
— Expedientes iniciados (nº)	2.000	1.629	2.000	1.207	2.000
— Expedientes resueltos (nº)	2.000	1.408	2.000	1.034	2.000
— Recursos de Alzada (nº)	350	121	380	97	380
— Recursos Contencioso-Administrativos (nº)	100	37	100	39	150