

PROGRAMA 454M

REGULACIÓN Y SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO

1. DESCRIPCIÓN Y FINES

El artículo 263 de RDL 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 (en adelante MITMA) 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, Pesca y Alimentación.

En especial son competencias del MITMA 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 MITMA 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 (en adelante DGMM) 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 practicaje.
- 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 DGMM, 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, certificación y sanción, y también de participación en los organismos internacionales especializados, entre otros. Estas actuaciones están encaminadas a potenciar la seguridad marítima y de la navegación, así como la protección del medio ambiente marino.

Este Programa impulsa los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas: 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), ODS11 (Ciudades y comunidades sostenibles), ODS13 (Acción por el clima) y ODS14 (Vida submarina).

A este respecto puede destacarse la representación de España ante la Organización Marítima Internacional (OMI), la impulsora de medidas y acuerdos contra la contaminación del mar por plásticos. En general, el cumplimiento de esos objetivos inspira la postura defendida por España tanto en foros internacionales como ante la Unión Europea. Asimismo, la Administración marítima española es puntera en la lucha contra la contaminación, las inspecciones de buques y las sanciones por incumplimiento de las normas reguladoras del contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

También debe destacarse el impulso que se está dando desde la Administración marítima española al uso de energías no contaminantes por los buques, entre otras medidas que tienen plasmación en la actuación de todas las áreas de la DGMM. En este sentido, dicha Dirección está participando activamente en la negociación del conjunto de normas de la Unión Europea conocidas con el nombre de Fit for 55, en especial en lo que se refiere al llamado fuel marítimo y la inclusión del sector ETS (intercambio de derechos de emisión) marítimo.

2. ACTIVIDADES

La DGMM ejerce las competencias que en materia de marina mercante tiene asignado el MITMA, las cuales se plasman en el RD 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del MITMA (recientemente modificado), bajo la 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 DGMM, 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 RD 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 RDL 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 DGMM, que se pretenden alcanzar o mantener con los presentes presupuestos, son:

- **Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección**

- Reconocimientos e inspecciones.
- Proyectos, reformas y análisis técnicos de estabilidad.
- 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) y en los procesos de titulación y de formación marítima.
- Departamento de buques en servicio.
- Departamento de tráfico marítimo.
- Gestión de títulos profesionales y de recreo.
- Prevención y lucha contra la contaminación.
- Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

- **Normativa Marítima y Cooperación Internacional**

- Normativa Marítima.
- Actividad Internacional.
- Expedientes Sancionadores.

- **Servicios e inversiones**

- Sistemas de Información y Procedimientos.
- Encargos.
- Contratos de obras y servicios.

1. Seguridad Marítima, Contaminación e Inspección.

1.1 Reconocimientos e inspecciones

Dentro de las inspecciones realizadas en diferentes áreas, caben destacar las siguientes:

- **Plan Lista Blanca:**

Las inspecciones del Plan lista Blanca son reconocimientos extraordinarios (según lo establecido en el artículo 37.2.b) del RD 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles) realizados de forma previa al despacho de un buque nacional que salga de puerto español con destino a puerto extranjero, con objeto de verificar que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados obligatorios.

Estas inspecciones se realizan con el objetivo de que nuestra bandera permanezca en la Lista Blanca de banderas del París MoU. Su alcance consiste en comprobar que el estado del buque y de su equipo se ajustan a lo indicado en los certificados que le corresponden al buque según sus características y servicio

Durante el 2022 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. Cabe destacar que seguimos permaneciendo en la Lista Blanca.

- **Buques trasbordadores de carga rodada en servicio de línea regular:**

Las inspecciones de los buques trasbordadores de carga rodada en servicio regular vienen reguladas en el RD 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 RD 1737/2010, de 23 de diciembre, y que entró en vigor el 22 de diciembre de 2019.

- Inspecciones del Memorándum de París, MOU:

Los inspectores de Capitanías y Distritos marítimos hicieron 1.730 inspecciones dentro del Memorándum de París (lo que supone un 11.23 % del total de inspecciones realizadas dentro de este Memorándum), que tiene como objetivo la mejora de la seguridad marítima y la protección del medio marino mediante la inspección coordinada y el control de los buques extranjeros que hacen escala en puertos de los Estados miembros. En 2021 España siguió ocupando, por decimicuarto año consecutivo, el primer puesto entre estos Estados, formados por países de la UE, Canadá, Islandia, Noruega, Reino Unido y la Federación Rusa.

- Inspecciones del contenido de azufre de los combustibles de los buques:

Se efectúan Inspecciones del contenido de azufre de los combustibles de los buques tanto nacionales como extranjeros. En el año 2021 se realizaron un total de 1.525 inspecciones y se analizaron muestras de combustible en 332 buques, teniendo fijados para el año 2022 unos objetivos de 1.045 inspecciones y análisis de 313 muestras de combustible utilizado por dichos buques, de un mínimo 316 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.

- Inspecciones de embarcaciones de pesca:

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

1.2 Proyectos, reformas y análisis técnicos de Estabilidad

- Aprobación de proyectos de construcción y reformas de buques mercantes SOLAS (Safety Of Life At Sea), pesqueros y embarcaciones auxiliares.
- Desarrollo de normativa específica y participación como delegación española en los foros internacionales.
- Soporte técnico necesario a las Capitanías Marítimas y a los Servicios Centrales interpretando la aplicación de la normativa técnica en vigor.
- Soporte a las propuestas técnicas que España presente tanto en Bruselas como en la Organización Marítima Internacional (OMI).

1.3 Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad, bajo la norma 9001:2015, 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 DGMM y apoya a los procesos de titulación y de formación marítima en la gestión de calidad.

Las funciones fundamentales son las siguientes:

- Mantenimiento del sistema de gestión de calidad.
- Revisión de los formatos de solicitudes disponibles en la sede electrónica.
- 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.
- Verificación del grado de implantación de los instrumentos OMI, así como la evaluación del desempeño de la DGMM y el seguimiento de las medidas establecidas para dar cumplimiento al Plan Anual de Actuación. Implantación del procedimiento de cualificación de inspectores. 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. Esta aplicación permite archivar y consultar las evidencias de los cursos e inspecciones realizadas por cada técnico. Al ser un desarrollo tecnológico de reciente implantación, requiere la realización de pruebas, verificaciones y validaciones periódicamente para ajustar los parámetros de programación a las necesidades reales.
- Desarrollo de las tareas resultantes de la auditoría de la OMI (marzo 2022) que requerirá, entre otros, la coordinación de la DGMM con el resto de organismos de la Administración marítima española para acometer los compromisos derivados de la Estrategia para la implantación de los instrumentos de la OMI 2022-2024 y dar respuesta a los hallazgos correspondientes al ciclo de auditorías actual.
- 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 y dando apoyo en remoto a auditorías en otras ubicaciones.

- Control y gestión de las inspecciones que se realizan en el extranjero.
- Implantación del módulo de gestión de deficiencias e importación y exportación de informes de inspección y auditoría. Definición de la codificación relativa a los certificados nacionales. Ajuste y desarrollo de las funcionalidades de implantación reciente. Apoyo en las auditorías internas. Anualmente se auditan internamente 16 centros de la DGMM.
- Realización de encuestas de satisfacción a centros de formación y al ciudadano.
- Evaluación y gestión de los riesgos y oportunidades de los procesos desarrollados por la DGMM.
- Evaluación del desempeño de la DGMM en las actividades incluidas en el alcance del sistema de gestión de la calidad y definición y gestión de los objetivos anuales.

1.4 Departamento de buques en servicio

Las funciones principales son:

- 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.
- 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. Asimismo, también es responsable de los equipos marinos de acuerdo a la Directiva europea relacionada.

1.5 Departamento de tráfico marítimo

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

- 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 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.

- 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.

- 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.

- Certificación:

Asistencia en la 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.

- 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.

- 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.

- 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 asistencia a reuniones y colaboraciones en grupos de trabajo con Puertos del Estado.

- 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.

- 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.

1.6 Gestión de Titulaciones profesionales y de recreo

En materia de titulaciones náuticas, la DGMM tiene encomendado lo siguiente:

- Realización de exámenes para la obtención de titulaciones de recreo que se convocan en Madrid. El número de candidatos en los exámenes de titulaciones de recreo fue de 5.363 durante el año (convocatorias febrero, abril, julio, octubre y diciembre). En 2021, se convocó un examen extraordinario en el mes de febrero, para compensar la falta de convocatorias celebradas en 2020 como consecuencia del estado de alarma declarado por la pandemia del COVID-19, que se limitó a una única convocatoria en diciembre de 2020. Para 2022, se han convocado cuatro convocatorias de examen, dos en cada semestre, habiendo participado en el primer examen del mes de abril un total de 1.054 candidatos.
- Homologación y supervisión de los centros que imparten formación marítima profesional y de recreo. En el ámbito profesional actualmente hay homologados 120 centros repartidos por toda la geografía nacional. Estos centros son visitados

de forma aleatoria para verificar el cumplimiento de las condiciones de homologación relativas al sistema de calidad y de formación.

- Coordinación de 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.
- Sustitución de la libreta marítima por el nuevo documento del marino.

1.7 Prevención y lucha contra la contaminación.

- Cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos en los buques:

En el 2021 se hicieron 245 inspecciones. Para el 2022 se estiman las mismas inspecciones que en el año 2021.

- Plan Interior Marítimo:

Aprobación de los Planes Interiores Marítimos de los Puertos de Interés General, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del RD 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 05 de mayo de 2022, lo tienen aprobado los puertos de A Coruña, Algeciras, Alicante, Almería, Arrecife, 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, Puerto del Rosario, San Cipriano, SC de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarifa, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía.

1.8 Registro Marítimo Central de Buques y Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias.

- Gestiona, coordina y procedimenta, 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 espacial de Canarias.

- 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 Marítima y Cooperación Internacional.

2.1 Normativa Marítima.

El Derecho marítimo español cuenta con dos leyes principales:

- La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, en la que se contienen las normas principales de la ordenación administrativa de la navegación y las normas de Derecho privado de este sector.
- El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante RDL 2/2011, de 5 de septiembre, en el que, además del régimen general de los puertos de interés general, contiene las normas reguladoras de la Administración marítima española.

A partir de estas leyes, el trabajo de carácter normativo que actualmente se desarrolla es el siguiente:

- Una puesta al día de determinados contenidos de esas leyes, con la finalidad de mejorar el funcionamiento de la Administración marítima española y el marco normativo del sector de la navegación marítima en España.
- Un trabajo de actualización, simplificación y refundición de las numerosas normas reglamentarias que desarrollan esas leyes. Así sucede en materia de equipos seguridad de las embarcaciones de recreo, titulaciones profesionales de la marina mercante, el régimen del despacho de buques, verificación de la masa bruta de los contenedores, recepción en puertos de desechos procedentes de buques, entre otras.

Se da así continuidad al trabajo que se está desarrollando estos últimos años, en materias como la ampliación de las inspecciones a cargo de las organizaciones reconocidas, la regulación de las habilitaciones anejas a las titulaciones de recreo, las condiciones de seguridad de las motos náuticas y las normas de seguridad en las

actividades de buceo en aguas marítimas españolas. Estas reformas se proponen superar la descoordinación existente entre muchas de esas normas, evitar su desfase y reducir el número de cargas que suponen para el sector.

2.2 Actividad internacional

En el ámbito internacional esta Dirección General desarrolla una intensa actividad que se articula principalmente mediante nuestra participación en la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Dentro de la actividad internacional la estrategia que debe desarrollar la DGMM pasa por la permanencia estructural en los foros fundamentales del ámbito marítimo y la presencia puntual en aquellos 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 UE con competencia en política marítima, que cuentan con la participación de funcionarios de la DGMM y personal de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) en la práctica totalidad de organismos, comités y grupos de trabajo. Como consecuencia de la pandemia provocada por el COVID 19, muchas de las reuniones se celebran en la actualidad a través de sistemas de videoconferencia.

En el ámbito de la marina mercante, la actividad internacional se dirige a la mejora de los estándares de seguridad de la navegación y, de manera creciente, a la mejora de la contribución del sector marítimo a la mejora de medio ambiente y la lucha contra el cambio climático. En este sentido, esta actividad internacional se encuentra alineada en gran medida con los objetivos de desarrollo sostenible fijados por Naciones Unidas, como ya se apuntó anteriormente.

Al objeto de asegurar la mejor coordinación de toda la actividad internacional en el ámbito marítimo se puso en marcha un calendario común de reuniones en las que participa personal de la DGMM y de 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.

I. Organización Marítima Internacional (OMI)

La OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan principalmente los siguientes comités y subcomités:

- 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) coordina las actividades encaminadas a la prevención y contención de la contaminación.

Estos dos comités cuentan con varios subcomités: 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 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.

El MITMA cuenta con una representación permanente ante la OMI formada por el Consejero de Transporte, el Agregado de Asuntos Marítimos y una persona adicional con participaciones puntuales, el Agregado de Transportes e Infraestructuras. En muchos casos se hace imprescindible la asistencia de personal técnico experto de esta Dirección General que asista a las reuniones dada la importancia para la flota y los armadores españoles de los acuerdos que allí se alcanzan. Además, tras la firma del nuevo convenio de cooperación técnica con la OMI se van a ir definiendo proyectos de cooperación y a proceder a su desarrollo

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 que en cada período se acuerden por 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.

En estos momento se tramita el paquete legislativo conocido como Fit for 55, cuyo objetivo es conseguir una reducción de emisiones de GEI del 55% en 2030 (respecto a 1990), como paso previo a la neutralidad climática del sistema económico de la UE en 2050. Su aprobación obligará a adaptar la normativa y llevar a cabo una planificación estratégica en los distintos sectores y actividades. La DGMM también está participando activamente en aquellas normas que le afectan como son los llamados ETS marino (comercio de emisiones de gases de CO₂) y el fuel EU (para promover los combustibles bajos en carbono).

En el segundo semestre del año 2023 corresponderá a España ejercer la presidencia del Consejo europeo, lo que conllevará la necesidad de asumir el liderazgo de determinados trabajos de la Unión Europea en relación con temas marítimos, así como la celebración de algunos encuentros o reuniones para debatir asuntos de actualidad en este ámbito.

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 y que se reúne trimestralmente.

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. Los proyectos con Marruecos son de especial interés para 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, que se reúne cada dos o tres meses.

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 MITMA.

En 2014 se aprobó la Estrategia Europea de Seguridad Marítima y su Plan de Acción. Desde el año 2016 hasta la actualidad, 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 DGMM.

- 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 dio respuesta tecnológica a la puesta en marcha del CISE.

Concluido el proyecto EUCISE 2020, la Comisión está organizando la siguiente fase de implementación operacional del CISE, como fase de transición en la que se pretende 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 decidió que sea la EMSA quien coordine a partir de ahora esta fase.

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 DGMM, que asistirán a las cuatro reuniones que se celebran cada año en la sede de EMSA o en Bruselas.

- Proyecto SHAREMARE:

El proyecto SHAREMARE da continuidad a nivel nacional del EUCISE 2020, 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-DGMM, 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 ECGFF 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 se tratan tanto la coordinación como los asuntos relativos a las reuniones de la OMI como las propuestas de actualización de la normativa de la UE en esta materia.

II.III. EMSA

La EMSA se creó en 2003 y se encarga de prestar apoyo técnico y dar asesoramiento en los ámbitos de la seguridad marítima, contaminación por buques y protección marítima a la Comisión Europea y los Estados miembros, así como de supervisar la correcta aplicación de la legislación comunitaria

También tiene responsabilidades en materia de 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, en marzo, abril y noviembre.

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.

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 navieras españolas.

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

Los temas a tratar afectan a todas las funciones técnicas de las subdirecciones de la DGMM, así como algunos organismos externos como la Comisión nacional de investigación de accidentes e incidentes marítimos, por ello se coordina desde la Subdirección General 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 DGMM.

En el Comité COSS se están revisando varias Directivas y Reglamentos para actualizarlas e introducir las nuevas reglas aprobadas por la OMI.

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.

Entre estos grupos, la Comisión creó el Foro para un Transporte Marítimo Sostenible (European Shipping Sustainable Forum), que por los temas que trata tiene un fuerte impacto en sectores económicos de nuestro país. y Por ello 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 DGMM 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 RDL 2/2011, de 5 de septiembre, establece y regula la potestad sancionadora de la Administración en su ámbito competencial. Sus preceptos en esta materia se complementan con el Anexo II del RD 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 esta materia se encuentra también regulada en 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 DGMM, y los servicios periféricos de la Administración Marítima (compuesta por 30 Capitanías Marítimas y 78 Distritos en todo el territorio nacional), han venido generando una actividad creciente para sancionar adecuadamente las infracciones que ponen en peligro la seguridad de la navegación y el medio ambiente marino. En estos momentos se están resolviendo anualmente alrededor de 1.500 expedientes.

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 el año 2021 se procedió a licitar un nuevo contrato con la misma finalidad, considerándose muy positiva la contribución al buen trabajo de esta unidad orgánica.

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 UE, 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 DGMM 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 2022 la DGMM está acometiendo la actualización y mejora de las aplicaciones de backoffice de Titulaciones y Formación Marítima, de Registro de Buques, de Comunicaciones Internas y del Sistema de Información Integral del Buque, 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 estos sistemas de información de backoffice con las herramientas de administración electrónica que proporciona la Subdirección General de Tecnologías de la Información y Administración Digital (SGTIAD) del MITMA.

Por otro lado, la Dirección General también está colaborando con la mencionada SGTIAD en el desarrollo de nuevas plataformas funcionales integradas con la administración electrónica (frontales y backoffice) en los siguientes ámbitos:

- Nueva aplicación de Despacho de buques, en virtud de un nuevo Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, que previsiblemente entrará en vigor en los próximos meses.
- Nueva plataforma web de inspección marítima con gestión de citas que permita dar servicio a todos los usuarios de la administración marítima en el ámbito de la inspección de buques y embarcaciones de una forma integrada y sencilla
- Nueva aplicación de Expedientes Sancionadores, que además de mejorar su funcionalidad tendrá una integración con las herramientas de administración electrónica, así como una gestión total del expediente electrónico.
- Nuevo sistema de seguimiento y monitorización de incidentes de contaminación marítima en el que figure la información del ciclo completo (desde la detección hasta la sanción si es el caso) de los sucesos de contaminación marina y que permita visualizar rápidamente los puntos calientes, realizar análisis e incluso elaborar modelos predictivos para anticipar dichos sucesos.

En el ejercicio 2023 continuará el proceso de mejora de los Sistemas de Información corporativos más estratégicos 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 DGMM con las herramientas de administración electrónica que proporciona la SGTIAD del MITMA, según se vayan desarrollando nuevas funcionalidades.

Durante el ejercicio 2023, también 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.

3.2 Encargos

Los Encargos que debe continuar manteniendo esta DGMM para garantizar los servicios, que justifican la necesidad de presupuesto en este programa, están vinculados al desarrollo y mantenimiento del Sistema de Información Integral del Buque (TRAGSATEC). En 2020 se inició un 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, que finalizó en el tercer trimestre de 2021. También se ha iniciado en 2021 un nuevo encargo con el CEDEX para la realización de la asistencia técnica, investigación y desarrollo tecnológico en materias de competencia de la DGMM, que se extiende hasta 2023.

3.3 Contratos de obras y servicios

Los Contratos que debe continuar manteniendo la DGMM 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 los encargos señalados en el punto anterior, y a los contratos de mantenimiento, seguridad, limpieza de las distintas unidades administrativas, 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 DGMM; 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 2023 está prevista la reparación del sistema de climatización de la Capitanía Marítima de Gijón, así como a la realización de diversas obras de reforma, reparación o conservación en diversas unidades administrativas.

3. ÓRGANOS ENCARGADOS DE SU EJECUCIÓN

El centro gestor responsable de la ejecución del programa es la DGMM.

4. OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO

OBJETIVO					
1. Gestión del Tráfico Marítimo					
INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu-Puestado	Realizado	Presu-puestado	Ejecución Prevista	Presu-puestado
De resultados					
— Despacho de buques mercantes y recreo (nº)	182.000	60.043	182.000	62.000	182.000
— Despacho de buques pesqueros (nº)	36.00	29.29	36.000	29.295	36.000

OBJETIVO
2. Gestión del Registro de Buques

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Altas y Bajas en los Re- gistros de Buques (nº operaciones)	14.000	11.113	14.000	13.000	14.000
— Registro de incidencias vi- da de buques (nº opera- ciones)	45.000	44.101	45.000	45.000	45.000
— Documentación Patentes de Navegación (nº opera- ciones)	12.000	15.161	12.000	14.000	16.000
— Documentación gestión Ar- chivo General (nº opera- ciones)	750	613	750	750	800

OBJETIVO
3. Gestión de Titulaciones Profesionales y de Recreo

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Titulaciones profesionales gestionadas (nº)	12.000	9.223	12.000	10.500	12.000
— Titulaciones de recreo ges- tionadas (nº) (*)	16.000	19.251	19.000	19.500	20.000
— Certificados de especiali- dad gestionados (nº)	45.000	46.491	45.000	48.000	48.000
— Libretas Marítimas (nº)	7.000	4.022	7.000	4.700	6.000
— DIM (nº)	-	-	-	-	3.000

(*) Expedientes tramitados, que incluyen la expedición de nuevos títulos, así como la renovación de los ya existentes.

OBJETIVO
4. Inspección Marítima

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Inspecciones a buques mercantes extranjeros, MOU (nº)	1.800	1.730	1.800	1.800	1.800
— Inspecciones de control de la flota española, Plan Lista Blanca (nº)	250	101	130	130	130
— Inspecciones ampliadas re-alizadas (nº)	360		450		
— Inspecciones de azufre del combustible de los buques (nº)	1.054	1.525	1.054	1.550	1.049
— Muestreos y análisis del contenido de azufre del combustible de los buques (nº).	316	332	312	335	315
— Inspecciones operativas de líneas regulares de buques de pasajeros y transporte rodado, R.D. 1907/2000 (nº).	80	35	80	80	80
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados efectuados (emisión, refrendo, renovación, prórroga, exención, Aplicación de Inspección) (nº)	32.000	25.280	32.000	32.000	30.000
— Flota Nacional, trámites realizados en certificados por OA (nº)	1.200	1.912	1500	2.000	2.500

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

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
1. De medios					
— Inversiones (miles)	431,73	232,80	431,73	431,73	586,00
2. De resultados					
— Edificios nuevos (en construcción) (nº)	0	0	0	0	0
— Actuaciones significativas de reforma, rehabilitación, ampliación y acondicionamiento de edificios existentes (nº)	1	0	1	1	1
— Otras actuaciones de acondicionamiento y mejora de edificios (nº)	10	8	10	10	10

OBJETIVO
6. Sistemas de información y procedimientos de gestión.

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
1. De medios					
— Inversiones (miles)	1.334,00	844,88	1.334,00	1.334,00	1.334,00
2. De resultados					
— Sistemas de información de gestión actualizados y mejorados (nº)	7	7	7	7	7

OBJETIVO
7. Normativa Marítima.

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Leyes (nº)	0	0	1	0	1
— Reales Decretos (nº)	2	6	6	6	6
— Órdenes Ministeriales (nº)	2	2	4	2	4
— Resoluciones (nº)	5	5	10	5	10
— Recursos de Alzada (nº)	100	85	100	85	100

OBJETIVO
8. Relaciones internacionales

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Reuniones Comités OMI (nº)	4	1	4	3	5
— Reuniones Subcomités OMI (nº)	7	4	7	5	7
— Otras Reuniones OMI (nº)	21	12	21	15	40
— Reuniones PMI (nº)	4	2	8	3	8
— Reuniones MARSEC (nº)	3	1	3	1	3
— Reuniones SWP (nº)	30	6	30	10	52
— Reuniones COSS (nº)	3	1	2	1	2
— Reuniones grupo trabajo Comisión (nº)	6	2	6	3	17
— Reuniones C.Admon. EMSA (nº)	3	0	3	1	3
— Talleres EMSA (nº)	12	4	12	8	12

OBJETIVO
9. Expedientes sancionadores

INDICADORES	2021		2022		2023
	Presu- puestado	Realizado	Presu- puestado	Ejecución Prevista	Presu- puestado
De resultados					
— Expedientes iniciados (nº)	2.000	1.737	2.000	2.000	2.000
— Expedientes resueltos (nº)	2.000	1.553	2.000	2.000	2.000
— Recursos de Alzada (nº)	380	52	380	167	380
— Recursos Contencioso- Administrativos (nº)	100	18	150	43	100