

12

POLÍTICA MARÍTIMA DE ESTADO

D. Rafael Lobeto Lobo

Abogado Maritimista



D. Rafael Lobeto Lobo

*Profesor de Derecho
Abogado Maritimista
Capitán de la Marina Mercante*

Miembro de los Ilustres Colegios de Abogados de Madrid y Gijón
Funcionario del Cuerpo Superior de la Administración del Estado. Nivel 30 (excedencia voluntaria)
Profesor de Derecho Marítimo en la Universidad San Pablo CEU de Madrid
Vicepresidente del Instituto Europeo de Estudios Marítimos (IEEM)
Secretario General de la FUNDACIÓN PHILIPPE COUSTEAU "UNIÓN DE LOS OCÉANOS"

1. FORMACION ACADEMICA

- Licenciado en Derecho con Examen de Grado por la Universidad de Oviedo.
- Capitán de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento.
- Capitán de Yate. Ministerio de Fomento.
- Diplomado en Derecho Comunitario, Cooperativismo, Seguro Marítimo y Productividad Industrial.

2. EXPERIENCIA PROFESIONAL

Vida Profesional Actual:

- Socio Director General de la Consultora CORPORACIÓN MARÍTIMA LOBETO LOBO, S.L.
- Socio Director del Despacho de LOBETO LOBO & ASOCIADOS S.L. – Madrid.
- Abogado Maritimista.
- Consultor de Asuntos jurídicos internacionales.
- Consultor asuntos formación empresarial.
- Socio en Europa y América latina de TAG- Spencer Abraham Group.

Otros cargos desempeñados:

- Funcionario del Cuerpo Técnico de la Administración de la Seguridad Social.
- Director General de la Marina Mercante.
- Autoridad Marítima Nacional (OTAN).
- Presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.
- Presidente del Comité de Transporte Marítimo – Planes Civiles de Emergencia.
- Presidente de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo.
- Presidente de REMOLQUES MARITIMOS, S.A.
- Presidente de COSMAR, S.A.
- Consejero Comité de Gerencia del Sector Naval.
- Consejero del ente público Puertos del Estado.
- Consejero de la Sociedad Estatal de Planes de Viabilidad para la Marina Mercante.
- Consejero de la CIA TRANSMEDITERRANEA, S.A.
- Consejero de la CIA TRANSATLANTICA ESPANOLA, S.A.
- Vocal Representante del gobierno en el Comité Nacional de la Cruz Roja Española.
- Delegado de España ante OIT – Jefe de Delegación.
- Delegado de España ante OMI – Jefe de Delegación.
- Delegado de España en el Memorándum de París – Jefe de Delegación.
- Experto y Ponente de España ante la Comisión Europea – Parlamento Europeo – y Consejo de Europa, en áreas de Política de Transportes, Política Marítima, Política Social, Cooperación, Sanidad Marítima y Formación.
- Vocal asesor COMINMAR y COMINPORT y otras diversas Comisiones Interministeriales y Grupos de Trabajo.
- Asesor del Gobierno Español ante el gobierno de Nigeria en el asunto del IZARRA y del Capitán Pecina.
- Asesor del Gobierno en el asunto del Capitán Rosales en Irán.
- Subdirector General de Acción Social Marítima – ISM M. De T. Y.SS.
- Director de la Sociedad FORTEC MARITIMO PESQUERA, S.L.
- Profesor de Derecho Marítimo en la Universidad San Pablo CEU, UIMP, Complutense y Carlos III de Madrid.
- Asesor Técnico Instituto Social de la Marina.
- Jefe del Servicio de Empleo del Instituto Social de la Marina.
- Jefe de la Asesoría Jurídica de COMME.
- Jefe de Fomento y Empleo del Instituto Social de la Marina de Barcelona y Girona.

Conferencias y Congresos:

Ha dictado y participado en Congresos, Cursos y Conferencias tanto a nivel español como europeo y americano.

Condecoraciones:

- Gran Cruz del Mérito Naval.
- Cruz Oficial de la Orden del Mérito Civil.
- Medalla de Plata de la Universidad San Pablo – Ceu de Madrid.
- Insignias de diversas Cofradías de Pescadores.

12 • POLÍTICA MARÍTIMA DE ESTADO

D. Rafael Lobeto Lobo

Profesor de Derecho

1. INTRODUCCIÓN

El objeto de la presente conferencia es agrupar los elementos necesarios para el análisis y la reflexión relativos a los asuntos marítimos, portuarios y pesqueros y de las restantes industrias auxiliares y visualizar los múltiples retos a que se enfrenta España en una estrategia marítima sostenible 2020. Todo ello con el fin de permitir la definición integradora y coherente de una política marítima capaz de dar respuestas eficaces ante los diversos compromisos, oportunidades y riesgos existentes.

A los efectos del presente documento entendemos en el término política marítima, incluidos los sectores de la marina mercante, la pesca, el transporte marítimo, los puertos estatales y autonómicos, los astilleros y las industrias marítimas en sus definiciones españolas, europeas e internacionales generalmente aceptadas.

La relación de España con la mar está unida a su desarrollo, progreso o decadencia.

La ignorancia de este axioma produce oportunidades y progreso, o riesgos reales. La virulenta crisis económica y sus condicionantes energéticos entre otros, obligan a tratar de encontrar soluciones racionales ante un mundo globalizado y de creciente competencia y cambios. Sin sensibilidad marítima, portuaria, pesquera o industrial, sin profundos conocimientos, modelo racional, organización eficiente, integración de medios, resultará imposible o ineficiente la labor del Estado en la mar. Estado que como muchos otros, está enfrentado a problemas nuevos y antiguos de enorme complejidad y exigencias, sin posición, ni consiente, ni coherente. En ese contexto, la acción de los particulares carente de control, lleva a las graves experiencias conocidas, la última la Deepwater Horizon en el Golfo de Méjico que, por sus enormes reper-

cusiones dañara gravísimamente a BP (British Petroleum) y a miles de afectados y cambiara el mundo como ha ocurrido con otros desastres anteriores: el del Exxon Valdez en Alaska, o ataques como los de las Torres Gemelas en Nueva York.

Sin una política marítima consensuada con los diferentes sectores y territorios, no será posible encontrar soluciones a los problemas que están planteados. Sin una legislación adecuada, un modelo definido, una organización y unos medios suficientes o, en su defecto sin conciencia de las actuales carencias, no serán posibles soluciones eficaces. En términos de empleo, desarrollo social y económico, I+D+i, las oportunidades y los retos son evidentes y España tiene la responsabilidad ibérica, junto con Portugal, de consolidar su modernidad en la mar y servir en esta materia de modelo de conexión en el Mediterráneo, en el Atlántico, en Iberoamérica y EEUU, sin poder olvidar Asia donde, sin duda se están jugando y se jugarán importantes intereses del presente y del futuro.

2. ANTECEDENTES

Progreso y desarrollo siempre han ido unidos a sensibilidad marítima, conocimiento científico y política marítima. Nuestro país, a pesar de insensibilidades y carencias, es una potencia marítima que abarca desde lo náutico y lo deportivo hasta lo industrial, lo formativo, lo energético, el transporte, la logística, las Autopistas del Mar y la investigación y por supuesto, todos sus restantes intereses que alcanzan a todo lo relacionado con la mar. Pero con contextos tan variables se requieren cambios y decisiones, que partiendo de las múltiples experiencias acumuladas en estos últimos años y en el pasado, nos permitan garantizar el presente y el futuro. Veamos en breve síntesis algunos antecedentes a tener en cuenta para poder abordar la racionalidad del modelo.

Mientras fue la administración militar la encargada de la gestión marítima, o su opinión fue determinante, el principio de unidad, de doctrina, de visión e integración de los diversos sectores, se mantuvo como referencia a pesar de que sucesivamente se fueron disgregando puertos, astilleros, pesca y marina mercante en diversas etapas.

La Cominmar (Comisión Interministerial para la Reforma de la Administración Marítima) a mediados de los años 80 fue un esfuerzo de Gobierno que delimitó lo militar y lo civil, ordenó las competencias, definió el modelo, las líneas de actuación y las recomendaciones que en buena parte nos han guiado hasta la actualidad y siguen siendo un referente.

Las reformas del periodo 1989/1995 y en especial la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Ley 27/92), y la creación de la Administración Marítima Civil, de SASEMAR, etc, y la plena integración

y participación europea nos han llevado hasta la actualidad con reconocido éxito, a pesar de que no todos los elementos de la Cominmar fueron aplicados y de que aún hoy en día existen importantes elementos sin adecuado desarrollo o cumplimiento. A ello es necesario añadir que los retos actuales son de una dimensión impensable hace 15 años. El terrorismo internacional exige medidas de vigilancia y control de máxima sofisticación, la inmigración ilegal, la crisis energética y los transportes de petróleo, gas y productos químicos entre otros, o los grandes siniestros, los cambios en la pesca o las oportunidades en las industrias marítimas, son en la actualidad elementos nuevos en sus actuales dimensiones e impensables en el pasado. Todo ello nos coge con un aparato estatal obsoleto, muy compartimentado y corporativizado, y que a pesar de los sustanciales avances en materia de coordinación, resulta de todo punto desbordado ante retos insuperables sin nuevas formulaciones. Sensibilidad, análisis, reflexión, estudio de modelos comparados y de su evolución y de diferentes alternativas, junto a transparencia y firmeza en la acción del Gobierno y en la definición de una política marítima de Estado, son las fórmulas que deberían servirnos de guía para el trabajo pendiente.

El Gobierno de España no puede mantener un viejo sistema donde la confusión de competencias, funciones, organización y procedimientos es total y exige de los servidores públicos enormes esfuerzos para superar carencias y redundancias. Mientras, se dilapidan cuantiosos medios que oportunamente organizados y gestionados servirían de auténtico modelo de servicios públicos. Así pues, si reservamos las cuestiones de la soberanía y la defensa al Ministerio de Defensa y a la Armada Española, y ésta a su vez participa en misiones de colaboración, de cooperación, de apoyo, de vigilancia, de control, de policía, de salvamento, de protección del medio, etc., veremos que el Ministerio de Hacienda tiene una organización propia a través del Departamento de Aduanas para el control de las fronteras y los espacios marítimos, el Ministerio del Interior tiene la Guardia Civil del Mar y la Policía Nacional en misiones de orden público, más parte de las anteriores, el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino tiene la responsabilidad en materia de medioambiente, pesca y costas y el Ministerio de Fomento tiene las suyas en materia portuaria, marina mercante, seguridad, salvamento, lucha contra la contaminación, etc., en Industria permanecen las competencias relativas a las actividades de astilleros e industrias auxiliares, mientras la investigación está en el nuevo departamento de Universidades e Investigación, y el de Cultura debe vigilar y proteger a nuestro rico Patrimonio Histórico Sumergido, en colaboración con las Comunidades Autónomas y el apoyo de la Guardia Civil. Todo ello sin una definición precisa de las respectivas competencias y funciones, sin una regulación actualizada de los espacios marítimos y de la legislación aplicable, sin modelos operativos orgánicos y funcionales, hacen que el des-

pilfarro de recursos, las duplicidades y la inevitable confusión e ineficacia sean muy difíciles de superar.

Sin duda que todo el esfuerzo de mejora e inversión y trabajo del Gobierno, de sus Delegados y Subdelegados y del conjunto de los funcionarios y profesionales que arriesgan su vida día a día merecen que igual que se ha hecho en otros ámbitos, se afronte una modernización de lo marítimo, tanto a nivel central como en lo que se refiere a la colaboración con las Comunidades Autónomas litorales que sufren las anteriores carencias con preocupación y cierta impotencia ante la inexistencia de un modelo de referencia generalmente aceptado y operativo, que evite que en siniestros como en el del "Prestige" se favorezcan los enfrentamientos entre el Gobierno Central y los Autonómicos y se agraven los daños y los efectos de las catástrofes mal gestionadas.

¿Cómo abordar esta situación?, ¿por dónde empezar?. Sin duda son necesarios cambios de mentalidad, de perspectiva, de paradigma y en consecuencia, legislativos, organizativos, de modelo, formativos, competenciales, funcionales y de racionalización de medios que al estar pensados desde tantas posiciones e intereses se contradicen y se hacen ineficaces. Otros países se han enfrentado a los mismos problemas y Europa como tal y España en particular, requieren una política marítima integrada que de respuesta a las cuestiones planteadas.

3. RETOS

Ante los problemas acumulados, como puedan ser la inmigración ilegal, el terrorismo internacional, la crisis energética o los diversos siniestros, se han ido dando respuestas puntuales y realizando esfuerzos por adaptarse a retos crecientes, pero sin abordar las carencias del modelo marítimo en su conjunto ni entender, ni resolver el agotamiento y desfase del actual reparto competencial que impide la gestión racional de los espacios marítimos y la necesaria acción del Gobierno tanto a nivel central como periférico. Tratar de dar soluciones parciales en materia marítima y portuaria sin abordar los cambios de modelo y tener presente las múltiples dependencias y relaciones, no servirán para resolver las actuales necesidades ni mucho menos para aprovechar las oportunidades de presente y de futuro.

En relación con las Comunidades Autónomas señalar que, en general y debido a diversas causas, no han ejercido plenamente sus competencias marítimas ni portuarias y a menudo ignoran su significado y contenido real.

La carencia de un modelo marítimo del Estado, la confusión y dispersión competencial en el propio Estado y en relación con las Comunidades Autónomas, las incongruencias acumuladas en el proceso de transferencias hace que el conjunto del sistema se encuentre en una

cierta encrucijada que debería ser resuelta racional y cooperativamente y no en términos de enfrentamiento y diferenciación por afectar a los intereses generales y a su necesaria y eficaz protección.

Solo a modo de ejemplo, basta recordar las cuestiones relativas a los Puertos de Interés General, de titularidad estatal pero controlados de forma creciente por las Comunidades Autónomas, o los puertos autonómicos y las nuevas legislaciones portuarias autonómicas, o el salvamento en las aguas territoriales de competencia autonómica compartida pero gestionada exclusivamente por SASEMAR, o todo lo relacionado con el medio ambiente, el control del tráfico marítimo, la inmigración, la seguridad marítima, la pesca, las industrias marítimas, la formación, o el debido cumplimiento de la normativa internacional, europea y estatal necesitada de implantación real, seguimiento y control no solo formal o de apariencias, sino basado en la racionalidad, la responsabilidad, la cooperación entre el Estado Central y Autonómico y por supuesto sin olvidar a los Ayuntamientos y otros entes menores llamados a conocer y mejorar su propias competencias y funciones marítimas.

4. EMPRENDEDORES DE LA MAR Y OTROS “STAKEHOLDERS” MARÍTIMOS

Armadores, naveros, marinos, pescadores, ingenieros, biólogos, investigadores, abogados marítimos, rederas, mejilloneras, astilleros, servicios portuarios, estibadores, por citar solo algunos, son todo un mundo de excelencia profesional que forma parte de nuestro acervo marítimo. No somos Noruega, ni Suecia, ni Grecia, ni Chipre, ni Inglaterra, ni Dinamarca, ni Francia, pero en el pasado hemos sido un referente marítimo mundial y podemos ser lo que nos proponemos. En el ámbito marítimo tenemos tradición y capacidades, junto con centros universitarios y de investigación y medios capaces de competir con cualquier otro país para lograr que seamos un modelo de referencia y excelencia en lo marítimo.

Muchos países que disponen de cuantiosos recursos, nos piden cooperación y que apoyemos y participemos en la gestión de sus diversos recursos pesqueros, sus astilleros, sus industrias marítimas, sus explotaciones petrolíferas o sus necesidades crecientes de buques, tanto públicos como privados. Nuestros empresarios y profesionales demuestran día a día sus capacidades y potencialidades.

Las oportunidades de expansión, desarrollo y generación de empleo en este sector son evidentes y en términos de nicho de mercado, son coherentes con nuestras otras capacidades y experiencias industriales, bancarias, de infraestructuras o turísticas y de servicios o de tecnología y aplicaciones.

5. CONCLUSIONES

Podemos sintetizar las ideas hasta aquí formuladas para, a modo de conclusiones, establecer carencias y oportunidades.

CARENCIAS:

- Ausencia de un Modelo de Acción del Estado en la Mar.
- Ausencia de Estrategia y de Política Marítima Integral Española coherente con la Europea y la Internacional.
- Ausencia de un modelo y de una Organización Marítima Española que de un uso racional a los recursos existentes y proteja los intereses españoles.
- Deficiente y confuso marco legal, orgánico, competencial y funcional.
- Defectuosos modelos de colaboración y coordinación entre los diversos responsables competentes militares y civiles y de estos entre sí.
- Incumplimiento de los compromisos electorales y programáticos, y especialmente de los graves errores orgánicos y operativos, detectados en el siniestro del Prestige.
- Incoherencia de la organización central y periférica del Estado en materia marítima.
- Inexistente regulación sobre el papel de los Delegados del Gobierno y Subdelegados y de su función de coordinación de cada Departamento competente que funcionan en régimen cerrado.
- Ausencia de una definición precisa de competencias, funciones y procedimientos, lo que representa duplicidades de misiones, medios y recursos para las mismas funciones.
- Falta de definición legal suficiente de Autoridades Marítimas y sus responsabilidades.
- Insuficiente cumplimiento de los estándares de seguridad marítima, seguridad portuaria y protección medioambiental debidos a las propias incongruencias del sistema y a la falta del rigor en los criterios de calidad y funcionamiento.
- Existencia de riesgos de protección respecto al transporte marítimo, la marina mercante, la flota pesquera y deportiva tanto en aguas españolas como en el exterior.
- Existencia de riesgos de protección portuaria y de instalaciones marítimas.
- Aumento de los riesgos de la navegación civil y de nuevas figuras que exigen replantearse las capacidades operativas y de respuesta.

- Importantes avances tecnológicos al lado de graves vacíos en las cadenas de seguridad.

OPORTUNIDADES Y NECESIDADES:

- Reconsiderar la visión, la posición, la organización y la acción del Estado en la Mar.
- Definir una estrategia marítima Española al nivel de sus restantes capacidades.
- Definir un modelo y una organización capaz de responder a las necesidades de los ciudadanos, superando viejas visiones corporativas y cerradas (militares, civiles, etc.)
- Impulsar las oportunidades de empleo, modernidad y nuevas tecnologías que representan nuestras potencialidades marítimas: flotas, astilleros, industrias marítimas, autopistas del mar, cooperación marítima europea con África, el Mediterráneo y América.
- Racionalización del empleo de recursos marítimos públicos y privados.
- Impulso de políticas marítimas activas generadoras de empleo.
- Impulso de las capacidades Españolas de liderazgo en la materia. Junto a la energía la banca, los servicios y el turismo, etc., la Mar es un elemento estratégico vital económico y social y debe de ser un espacio de oportunidades, de igualdad y de modernidad además de servir de soporte de la cooperación internacional.

6. PROPUESTAS PARA UNA ESTRATEGIA MARÍTIMA SOSTENIBLE 2020

La mayor dispersión legislativa que algunos propugnan añadiendo más leyes marítimas y portuarias a las existentes, regulando la relación con el mar con visiones parciales y fragmentarias, solo aumentará el actual caos e irá en contra de las nuevas perspectivas, realidades y estrategias europeas y mundiales. Es necesario abordar la necesaria reforma legislativa integral, de racionalización, organización competencial y de modelo, tanto a nivel central como periférico, y para ello la creación de un Guardacostas o de un Servicio Marítimo Estatal coordinado y una Escuela de Formación de su personal que por supuesto puede y debe contar con todos los actuales departamentos competentes y con sus miembros activos, tanto militares como civiles, y aprovechar su inestimable experiencia, nos parece una experiencia clave. Tratar de reformar el Libro III del Código de Comercio de 1885 olvidando su estrecha

relación con la Ley 27/1992 de Puertos y Marina Mercante y dejando pendiente regulaciones que exigirán nuevas leyes, es una técnica legislativa confusa y obsoleta. Mantener los puertos estatales o autonómicos, sin los debidos sistemas de control de seguridad y sin corregir desvíos y aplicar las experiencias positivas existentes, es poco aceptable. Mantener la Aviación Española con legislaciones de 1960, solo parcialmente corregidas y la Marina con legislaciones de 1885 son pruebas evidentes de abandono, insensibilidad, de falta de visión y no facilitan la seguridad y eficacia, ni la modernidad que los tiempos actuales exigen.

Simultáneamente al proceso de racionalización, integración, organización, definición funcional, etc, en el nivel estatal, deberán establecerse los mecanismos de coordinación con las Comunidades Autónomas litorales y desarrollar el trabajo y los procedimientos de colaboración conjunta, para la gestión tanto habitual como para la de siniestros o actuaciones extraordinarias. Un simple guión recordatorio de asuntos pendientes podría ser el siguiente:

IDEAS PARA UN PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO GENERAL

Estudio y análisis de las necesidades estratégicas en relación con:

- Principios de protección de la vida humana en la mar y los derechos básicos de los ciudadanos en su vinculación con la mar.
- Regulación de los espacios marítimos.
- Protección de los recursos marítimos y sus infraestructuras críticas.
- Potenciación de las oportunidades de empleos sostenibles.
- Impulso de la responsabilidad social corporativa e igualdad en el sector público y privado de ámbito marítimo.
- Establecimiento de nuevos paradigmas de “sostenibilidad marítima” en su enfoque económico, laboral y de medio ambiente.
- Impulso de las Autopistas del Mar.
- Impulso de nuevas oportunidades en las industrias marítimas y auxiliares y a los proyectos tecnológicos y de innovación marítima.
- Potenciación de la visión y conexión Europea e Internacional.
- Planteamiento y debate transparente de alternativas estratégicas, institucionales, técnicas, legales, de modelo, operativas, procedimentales, económicas, sociales de empleo, etc.

PLAN DE TRABAJO ESPECÍFICO 2010 – 2020

Los ejes temáticos de de una nueva y renovada estrategia marítima sostenible serían:

- A. Administración Marítima y Servicios Públicos Marítimos.
- B. Seguridad Marítima y Protección Integrada de la vida humana en la Mar.
- C. Seguridad Ecológica y Sostenibilidad Medioambiental.
- D. Salvamento Marítimo y Dispositivos de Prevención y Respuesta ante Emergencias Marítimas.
- E. Política Integrada Marítima y Cooperación Internacional
- F. Legislación Marítima e Innovación Marítima

A. ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA Y SERVICIOS PÚBLICOS MARÍTIMOS.

- Implantación de sistemas de gestión con indicadores de avance anual, para la medición de la relevancia, eficacia y eficiencia de los servicios públicos marítimos prestados a los ciudadanos.
- Identificación de fórmulas institucionales idóneas para una mejor coordinación y ejercicio de competencias marítimas por los distintos Departamentos y Administraciones.
- Creación de un modelo de gestión por competencias propio de la Administración Marítima. Formación y aprendizaje permanente. Fortalecimiento de la cultura de formación permanente en el personal de la Administración Marítima y apertura de formulas de coaching para la transferencia de conocimiento de nuevas incorporaciones.
- Elaboración de políticas públicas marítimas con apertura permanente y colaboración intersectorial y consulta a los agentes involucrados.
- Creación de portales temáticos en materias marítimas como dialogo e intercambio de información de la Administración Marítima con sus grupos de interés (náutica de recreo, legislación marítima nacional e internacional, construcción de buques y equipos, prevención de riesgos laborales en el sector marítimo, titulaciones marítimas, inspecciones de seguridad, prevención de la inmigración ilegal por vía marítima, prevención de la piratería, etc.).
- Creación del I Observatorio de Sostenibilidad con el enfoque estratégico de Cohesión Social y Territorial en el ámbito marítimo. Con tres áreas de desarrollo que serían: empleo público, enfoque económico donde se incluyen aspectos de sostenibilidad y austeridad

financiera así como la integración del rol del sector privado, además estaría contenido el enfoque medioambiental y de seguridad.

- Elaboración e implantación del I Plan de Igualdad y de Responsabilidad Social Corporativa de la Administración Marítima.
- Implantación de un Código de conducta para los empleados de la Administración Marítima.

B. SEGURIDAD MARÍTIMA Y PROTECCIÓN INTEGRADA DE LA VIDA HUMANA EN LA MAR.

- Elaboración de una estrategia española de seguridad marítima 2010-2020 que incluya en el contexto de la normativa internacional la prohibición de buques deficientes en espacios marítimos españoles y el establecimiento de un régimen ampliado de responsabilidades a toda la cadena de transporte marítimo para la reducción de los riesgos específicos del transporte marítimo.
- Actualización de protocolos de coordinación entre Autoridades Marítimas y Centros de Coordinación y con entidades externas (Autoridades Portuarias, Servicio de Vigilancia Aduanera, Inmigración, practicaje, etc.).
- Apoyo a las acciones de política internacional de prevención y represión de actos de piratería e inmigración ilegal por vía marítima en coordinación con Organismos Internacionales (OMI y FRONTEX).
- Anticipación de cumplimiento del sistema LRIT (sistema de identificación y seguimiento de buques a larga distancia) para buques españoles.
- Potenciación de los sistemas de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo por vía satélite.
- Refuerzo y mejora de los controles sobre el nivel de cumplimiento en España de las enmiendas al Código IGS relativo a la seguridad operacional de buques y del nivel de cumplimiento de las enmiendas al SOLAS en lo relativo al Código de Estabilidad.
- Incremento de los ratios de seguridad de la flota española con elevación de posiciones en la “lista blanca” del Memorando de París.
- Intensificación de los estándares de seguridad en buques de pasaje y en los buques de pesca de menos de 24 metros.
- Best practices de navegación segura. Intensificación de campañas informativas y de sensibilización de buenas prácticas de navegación especialmente para buques de pesca y de recreo y con especial refuerzo en periodos estivales.

- Adopción de protocolos de inspección técnica de buques, operativa de tripulaciones y mayor control de las actividades de las sociedades de clasificación.
- Anticipación del nivel de cumplimiento de las medidas de seguridad del transporte de petróleo para buques españoles (Erika I, II y III).
- Apoyo en sedes internacionales a la introducción acelerada de petroleros de doble casco y control del estricto cumplimiento del RD Ley 9/2002 de prohibición de entrada en puertos españoles, terminales o zonas de fondeo de petroleros de casco único que transporte fuel pesado y petróleos pesados.
- Anticipación del cumplimiento del Convenio STCW-F para buques pesqueros españoles en España pese a todavía no su entrada en vigor y control de estricto cumplimiento del RD 543/2007 que regula las nuevas normas de seguridad y prevención de la contaminación de pesqueros de pabellón español de eslora inferior a 24 metros (certificado de conformidad).
- Adopción de protocolos de investigación de accidentes marítimos.
- Actualización de los protocolos de actuación que permitan una mayor eficacia en caso de accidente y mejor utilización de los puertos o lugares de refugio.

C. SEGURIDAD ECOLÓGICA Y SOSTENIBILIDAD MEDIO-AMBIENTAL

- Elaboración de una estrategia española de prevención y respuesta a la contaminación derivada de la operación de buques y de contribución a la lucha contra el cambio climático 2010-2020.
- Actualización de protocolos de coordinación entre Autoridades Marítimas y Centros de Coordinación y con entidades externas
- Potenciación de inspecciones de control de derrames de combustible líquido en aguas portuarias.
- Ampliación de Instalaciones de Recepción de residuos en puertos españoles y control de obligatoriedad de uso por los buques que arriben o fondeen en puertos españoles.
- Estudio de localización de posibles nuevas Zonas Marinas Especialmente Sensibles y tramitación internacional para la protección de entornos ecológicos marinos en aguas españolas.

- Liderazgo internacional en la adopción y ratificación del convenio internacional de reciclaje de buques (Mayo 2009) y del régimen internacional en elaboración sobre eficiencia energética en la explotación de los buques.

D. SALVAMENTO MARÍTIMO Y DISPOSITIVOS DE PREVENCIÓN Y RESPUESTA ANTE EMERGENCIAS MARÍTIMAS

- Elaboración y ejecución del VI Plan Nacional de servicios esenciales de salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (2010-2013) que mejore y refuerce 15 años de servicio público y garantice la plena responsabilidad española de deber irrenunciable de auxilio marítimo ante emergencias marítimas en zonas SAR españolas. Reforzamiento de los programas de prevención y seguridad para buques pesqueros y de recreo.
- Modernización de la estructura organizativa de SASEMAR para la posible implantación gradual de una Agencia Estatal de Guardacostas o Servicio Marítimo coordinado o integrado, que conlleve un mayor aprovechamiento de la capacidad logística de equipos y tripulaciones.
- Potenciación del número y calidad de los medios materiales (buques, lanchas, patrulleras SAR, helicópteros y aviones de búsqueda).
- Apertura a la colaboración público-privada en la gestión de las emergencias y rescates marítimos y optimización de uso para funciones públicas en colaboración con otras Administraciones o Departamentos.
- Creación de un cuadro de mando integral en la estructura de organización de SASEMAR con determinación de indicadores de gestión de medición anual de avance para todos sus Departamentos, Centros de Control y unidades marítimas y aéreas y reforzamiento de los principios de relevancia, transparencia, eficiencia y eficacia en los servicios propios de su objeto social.
- Dialogo multi-stakeholder. Incorporación en el sistema de gestión de SASEMAR de la gestión de los principales Grupos de interés (tripulaciones, pasajeros, propietarios de buques, armadores, operadores portuarios, náuticos de recreo y deportivos, clubs náuticos etc.).
- Puesta en marcha de un protocolo uniforme de competencias y funciones de los Centros de Control del Tráfico Marítimo y de los Centros Portuarios con delimitaciones de las contribuciones a la seguridad de la cadena del transporte de los distintos servicios portuarios (amarre, fondeo, practicafe, estiba y desestiba de buques, etc.).
- Fortalecimiento de redes de cooperación con otros servicios públicos de Salvamento Marítimo con ejercicios conjuntos con países vecinos.

E. POLÍTICA INTEGRADA MARÍTIMA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL

- Liderazgo internacional en la OMI en Londres en los procesos de debate y reforma de los convenios internacionales marítimos.
- Liderazgo de las medidas y acciones de política de seguridad marítima adoptadas por la Comisión Europea y ejecutadas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).
- Liderazgo conjunto con Portugal, en cooperación técnica con países de América Latina y África para el Transvase de conocimiento, experiencias y buenas prácticas en seguridad marítima y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Liderazgo ibérico –Portugal, España- y potenciación de la contribución conjunta a las “Autopistas del Mar Europeas” que conecten a puertos europeos y españoles como alternativa colaborativa con el transporte terrestre, ferroviario y abierto a las respectivas fachadas atlánticas, sur y mediterránea en sus perspectivas globales e integrales.

F. LEGISLACIÓN MARÍTIMA E INNOVACIÓN MARÍTIMA

- Modernización de la normativa marítima nacional con adaptaciones que se precisen a los textos de reforma en tramitación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la futura Ley General de Navegación Marítima con deslinde del régimen de ordenación y responsabilidades públicas (penales y administrativas) y privadas (civiles) de protección de la seguridad marítima y el medio marino estableciendo mecanismos de enlace y coordinación de los aspectos de Derecho Público y de Derecho Privado y con delimitación de los espacios marítimos.
- Mantenimiento de acuerdos con la industria naviera española y los interlocutores sociales para la adopción de enmiendas a instrumentos internacionales aunque con priorización de los intereses públicos más relevantes e impulso en coordinación con el sector privado de proyectos de innovación marítima.
- Fortalecimiento del marco regulatorio de incentivos al Registro Especial de Empresas Navieras (REBECA) como instrumento estratégico de mantenimiento de una flota española.

Madrid, 2 de junio de 2010