An aerial photograph of a coastal region, showing a large bay or inlet surrounded by rugged, mountainous terrain. The water is dark, and the land is a mix of green and brown, indicating vegetation and rocky areas. The sky is a pale, hazy blue.

# Gestión Portuaria y Logística

**Pinola, F. (Edit.)**

**un**  
i Universidad  
Internacional  
de Andalucía  
**A**

**un**  
**i** Universidad  
Internacional  
de Andalucía  
**A**

# **Gestión Portuaria y Logística**

**Piniella, F. (Edit.)**

EDITA: UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA  
Monasterio de Santa María de las Cuevas  
Calle Américo Vespucio, 2  
Isla de la Cartuja. 41092 Sevilla  
[www.unia.es](http://www.unia.es)

COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN: Universidad Internacional de Andalucía.

COORDINADOR:  
Piniella, F.

COPYRIGHT DE LA PRESENTE EDICIÓN:  
Universidad Internacional de Andalucía

COPYRIGHT:

FECHA:  
2009

EDICIÓN:  
500 ejemplares

ISBN: 978-84-7993-078-3

DEPÓSITO LEGAL:

MAQUETACIÓN Y DISEÑO:  
Olga Serrano García

IMPRESIÓN:

# Ponencias

## **El transporte marítimo en el siglo XXI. Retos para la seguridad marítima y la protección medioambiental.**

**Francisco Piniella Corbacho**, Universidad Cádiz

## **Planificación portuaria.**

**Alberto Camarero Orive**, Universidad Politécnica de Madrid

## **Competitividad económica de los puertos.**

**María del Mar Cerbán Jiménez**, Universidad de Cádiz

## **Supply Chain Management.**

**Rachid EL Felahi**, Atlas Bottling Company (Coca-Cola)

## **La gestión de los recursos humanos en el sector portuario.**

### **El modelo de gestión por competencias.**

**Mercedes Villanueva Flores**, Escuela de Estudios Jurídicos y Económicos del Campo de Gibraltar

## **La seguridad y el medio ambiente en la gestión portuaria.**

**Manuel Moreno**, Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras

## **Las carencias del sector portuario en marruecos y las oportunidades del desarrollo con el proyecto Tánger-Mediterráneo.**

**Azzariohi Ahmed**, Universidad de Cádiz



# **El Transporte Marítimo en el Siglo XXI retos para la Seguridad Marítima y la Protección Medioambiental.**

## 1. Introducción

### 1. El Transporte Marítimo en la Aldea Global

El Mundo del Siglo XXI ha cambiado sustancialmente en los últimos veinticinco años, el fenómeno de la globalización y la polarización de la riqueza en el frente Norte-Sur ha generado escenarios que influyen decisivamente en el papel del transporte por vía marítima. El grupo de países ricos que componen el G7 gestiona casi la mitad de la economía mundial (un 44%) con sólo un 12% de la población. La demanda de transporte de crudo y productos del petróleo crece una media de un 4 a un 5% a principios del Siglo XXI. El tráfico de crudo y productos del petróleo por vía marítima superó, ya en el 2000, los dos mil millones de toneladas. En la actualidad se mueve algo más de seis mil millones de toneladas de mercancías, con un aumento del 4.5% anual. Siendo la distancia media de unas cuatro mil millas. El número total de buques es de unos cincuenta mil buques. Y en general, la demanda de exportaciones crece a medida que las economías avanzan

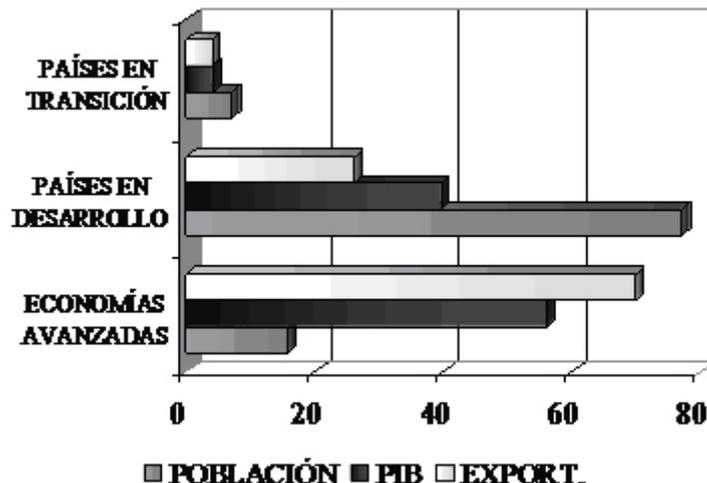


Figura 1

Patrones de relación de los valores económicos entre los diferentes tipos de países  
Fuente: Fondo Monetario Internacional (FMI 2004)

Económicamente los factores que impulsan a un país son el reparto espacial de actividades, la migración de capitales a países en desarrollo (sin que exista una dependencia radical en términos de financiación, como son los casos asiáticos y sobre todo de América Latina) y a nivel del Comercio las políticas aperturistas de los países en desarrollo, con la liberación del propio comercio y la incorporación de las tecnologías de la información por el avance imparable del comercio electrónico. En la misma dirección el transporte en general, y el marítimo en particular se ve incrementado en sus valores a través de una economía de escala y con tarifas y fletes en descenso. Por el contrario unas infraestructuras y servicios insuficientes de transporte paralizan el crecimiento del país.

Podemos decir, por tanto, que el Mundo del Siglo XXI se caracteriza porque el comercio internacional es aún más pujante, si cabe, que la propia producción mundial.

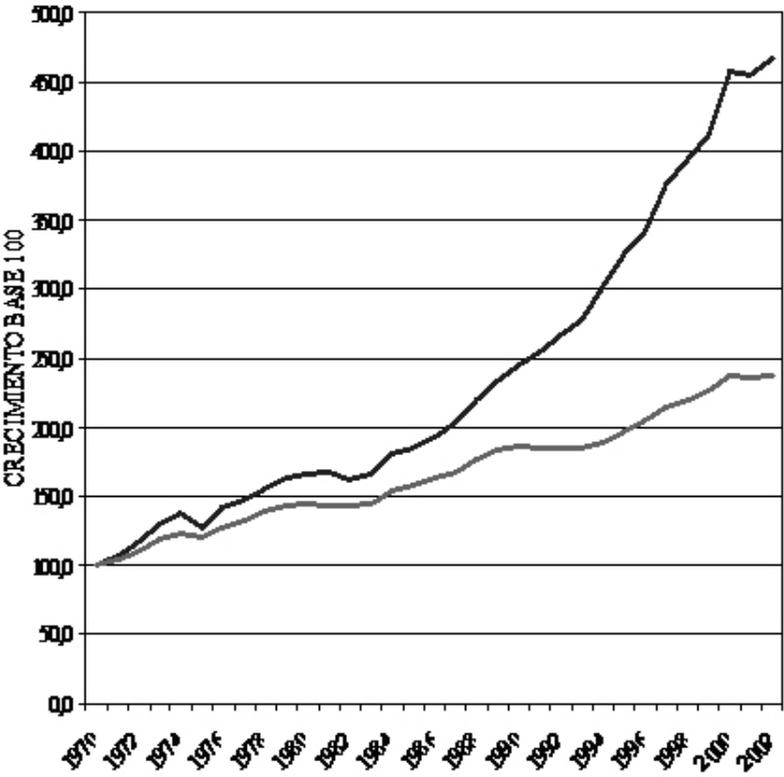


Figura 2  
Comparativa del crecimiento del comercio exterior (superior) con la producción mundial (inferior). Fuente: FMI 2004

## 2. Los nuevos roles internacionales, el papel de OIT

En la Figura 3 puede apreciarse el cambio de ranking entre los puertos mundiales. En estos momentos hay que bajar hasta un séptimo puesto para encontrar un puerto europeo entre los de mayor tráfico. Asia ha dado un vuelco significativo al escenario en el que nos encontrábamos no hace más de veinticinco años. Si comparamos el papel de tres registros marítimos clásicos con tres registros abiertos como Panama, Liberia o Bahamas podremos comprobar cómo se ha producido una verdadera crisis en cuanto a la identidad de lo que es la bandera de un buque, tema al cual, en apartados posteriores analizaremos en profundidad.

Los registros abiertos que se establecieron con el objetivo específico de ofrecer un servicio a los armadores, como un medio de obtener ingresos para el Estado de bandera, han generado una verdadera conmoción internacional. Las condiciones que ofrecen estos registros abiertos (FoC) varían dependiendo de la política del país en cuestión. Mientras algunos son muy profesionales y hacen cumplir los convenios internacionales sobre seguridad, otros lo son menos, y constituyen el verdadero abrigo del buque subestándar.

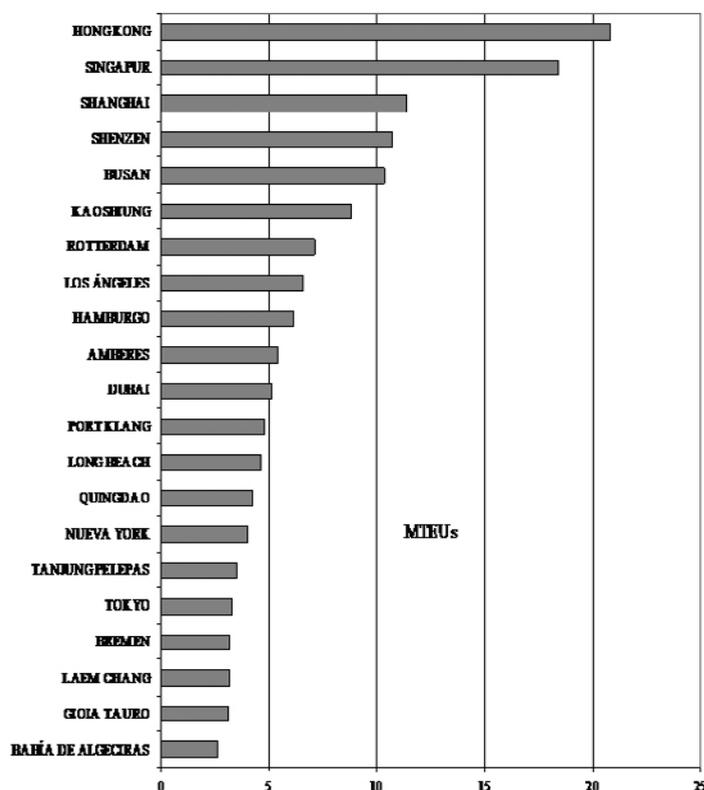


Figura 3  
Movimiento de  
Contenedores en MTEUs  
Fuente: UNCTAD 2004

Embarcadores (ISF) y sindicatos (ITF) coinciden en la sensación de que son fundamentalmente los motivos económicos los que producen desigualdades en las condiciones de seguridad de los buques y en las condiciones de vida a bordo. Afortunadamente y aunque no con la celeridad que se esperaba, la Organización Internacional del Trabajo ha desarrollado una labor de protección importante. Así, dentro de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el sector marítimo está integrado por cuatro subsectores; el del transporte marítimo, los puertos, la pesca y el transporte interior. El objetivo del programa marítimo es promover el progreso social y económico.

OIT cuenta desde su fundación con una Comisión Paritaria Marítima que asesora al Consejo de Administración sobre los asuntos marítimos y también organiza reuniones especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo exclusivamente encargadas de elaborar y adoptar normas sobre el trabajo marítimo. Desde 1920, la Conferencia Internacional del Trabajo ha adoptado más de 60 normas sobre el trabajo marítimo. Ya en octubre de 1996 se adoptaron siete instrumentos muy importantes para el trabajo de la gente de mar que abarcan temas muy diversos, como la edad mínima de admisión en el empleo, la contratación y la colocación, los reconocimientos médicos, los contratos de enrolamiento, las vacaciones pagadas, la seguridad social, las horas de trabajo y los períodos de descanso, el alojamiento de la tripulación, los documentos de identidad, la seguridad y salud en el trabajo, el bienestar en el mar y en los puertos, la continuidad del empleo, la formación profesional y los certificados de aptitud. El código internacional de la gente de mar influye directa e indirectamente, tanto en las disposiciones de los convenios colectivos como en la legislación nacional del trabajo marítimo.

En los últimos años se ha prestado asimismo mucha atención a la revisión de ciertas normas vigentes en este ámbito. En la Oficina Internacional del Trabajo, los asuntos marítimos incumben al Departamento de Actividades Sectoriales (SECTOR). Para el nuevo siglo XXI, el programa marítimo de la OIT se centra esencialmente en la promoción de las normas marítimas del trabajo y se lleva a cabo con todos los medios de acción de que dispone la Organización. La labor de la OIT ha entrañado también la adopción de repertorios de recomendaciones prácticas, directrices e informes que versan sobre asuntos de interés para la gente de mar. La OIT coopera con otros organismos del sistema de Naciones Unidas, competentes en el sector marítimo como, por ejemplo, la Organización Marítima Internacional (IMO) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), con sede en Ginebra. Se mantienen estrechas relaciones con el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y las oficinas regionales de Naciones Unidas. El suministro de información y asistencia a los Estados Miembros sobre las normas marítimas de la OIT y en la preparación de leyes y reglamentos sobre el sector debe continuar siendo una prioridad. Tanto los ministerios de trabajo como los de transporte (o de la Marina Mercante en donde existe) de los países interesados deberán participar en un futuro, en la implementación de las normas marítimas de la OIT.

OIT, ISF e ITF han puesto en marcha en los últimos años el “Programa Internacional para el trabajo decente en la Industria Marítima”, una iniciativa al objeto de reforzar las condiciones sociales y económicas de la industria marítima en un todo y particularmente para los marineros como parte del objetivo de la OIT que prescribe la “promoción de oportunidades para hombres y mujeres para obtener un trabajo decente y productivo, en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad humana”. Este objetivo se encuentra descrito en el concepto de Trabajo Decente, el cual ha recibido el apoyo unánime de los constituyentes paritarios de la OIT.

Es fundamental por ello que en los próximos años estos cambios en los roles internacionales pasen por una implantación del nuevo Convenio refundido sobre el trabajo marítimo, 2006. Aunque se encuentra en fase de ratificación, este Convenio refundido sobre el trabajo marítimo firmado el 7 de febrero de 2006, es el fruto de cinco años de trabajo de OIT junto con sus interlocutores como ITF, para mejorar la situación laboral que establecía el antiguo C147 de Normas Mínimas para la Marina Mercante. Este Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. En lo sucesivo, el presente Convenio entrará en vigor para cada Miembro doce meses después de la fecha en que se haya registrado su ratificación. Este Convenio constituirá el cuarto pilar en el que se basará el sistema reglamentario internacional junto al SOLAS, MARPOL y STCW; y pone al día más de sesenta y cinco convenios laborales marítimos de la OIT y proporcionará por primera vez a más de 1,2 millones de marinos de todo el Mundo la protección social completa. El Convenio establece las prescripciones mínimas para la gente de mar que trabaja a bordo de un buque y cuenta con disposiciones relativas a las condiciones de empleo, alojamiento, instalaciones de recreo, alimentos y ‘catering’, salud, cuidados médicos, bienestar y protección de seguridad social. Un aspecto particularmente crucial es que este convenio es obligatorio, por lo que los estados rectores de los puertos no permitirán que los buques a los que tenga aplicación se hagan a la mar sin los certificados que prueben que satisfacen normas clave de trabajo, salud y seguridad. Nuevas disposiciones relativas, entre otras cosas, a los procedimientos a seguir por los marinos en caso de queja y la mejora de las inspecciones por los estados rectores de los puertos contribuirán al cumplimiento del convenio. Este convenio solamente tiene aplicación directa a los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que lo haya ratificado. Valga señalar, sin embargo, que las disposiciones relativas a su aplicación contienen una cláusula sobre “trato no más favorable”. Esto quiere decir, por ejemplo, que un buque con el pabellón de un país que no ha ratificado el convenio podría experimentar problemas durante una inspección portuaria por no cumplir con las normas establecidas en el convenio.

### 3. El papel de los Estados de abanderamiento

El Estado de abanderamiento o Estado bajo cuya bandera navega el buque, es la autoridad jurídica principal. Con el acto jurídico del registro se convierte al buque en una extensión del territorio nacional. Por tanto es esa la autoridad que regula y la que se hace responsable de velar por todos los aspectos del funcionamiento comercial y operativo del buque.

Son los Estados de bandera a través de los Convenios Internacionales, principalmente de IMO los que establecen las normas internacionales de seguridad. De esta manera tanto el buque, como su propio armador quedarán sujetos a todas las leyes del Estado de bandera.

La protección es el origen de los registros. Los armadores siempre han evitado que los gobiernos y las administraciones a lo largo de los siglos reglamentaran el transporte marítimo, de hecho la regulación del propio francobordo es relativamente reciente, un par de siglos. Pero el registro, la bandera, lleva consigo a su vez, el derecho a su protección.

Como establecen algunos autores, en el registro se produce una interdependencia entre los siguientes factores:

- la normativa jurídica;
- la normativa económica;
- la explotación del buque;
- la elección del registro.

Y resulta fundamental su elección, pues puede extender y hacer más riguroso el control impuesto por la normativa marítima sobre las operaciones marítimas a través de los convenios internacionales.

Existen países que han llevado a cabo un tratamiento especial del negocio marítimo, que han facilitado o relajado, o adaptado sus normas generales, para atraer a navieros de otros países al objeto de que participen en sus registros con el consiguiente ingreso para la economía de la nación. Además de la propia existencia de una legislación especial, en estos casos, surge una gran controversia en el tema de los registros cual es la necesidad o no, de que exista un vínculo del armador con el Estado de abanderamiento.

Según STOPFORD (1997) las consecuencias principales de la elección del Estado de registro son:

1. Normativa fiscal, mercantil y financiera.

La compañía queda sujeta a su derecho mercantil: pago de impuestos, normas en

materias como organización de la compañía, auditorías de cuentas, condiciones laborales de los empleados y limitación de responsabilidad.

#### 2. Cumplimiento de los convenios marítimos sobre seguridad.

Registrarse en un estado que ha ratificado el Convenio SOLAS de 1974 y que lo hace cumplir rigurosamente no deja al armador otra opción que mantener los más altos niveles en la operación del buque. A la inversa, en uno que no lo haya ratificado, puede permitir a los armadores economizar en equipo y mantenimiento.

#### 3. Tripulación del buque y condiciones de empleo.

La selección de la tripulación y sus condiciones de trabajo. Algunos estados de bandera, por ejemplo, exigen el empleo de nacionales.

#### 4. Protección naval.

Era una razón antigua, incluso hoy día de menor importancia. Pero por ejemplo durante la guerra entre Irán e Irak, en la década de 1980, hubo armadores que cambiaron a pabellón estadounidense para conseguir la protección de las fuerzas navales de EE.UU. en el Golfo.

Podemos definir por todo ello tres tipos de registros:

##### - Registros Tradicionales.

Son registros nacionales de países normalmente de tradición marítima en los que sólo se permiten empresas nacionales, la legislación nacional se aplica como a cualquier actividad: impuestos, derechos laborales de los trabajadores, etc. Los Estados suelen apoyar los mismos con medidas de apoyo empresarial como incentivos a la construcción, etc. Las normas de seguridad son exigentes y normalmente la Administración Marítima tiene un cuerpo importante de inspectores que velan en los puertos por el cumplimiento del estándar mínimo establecido en los Convenios Internacionales que tiene ese país ratificado.

##### - Registros Abiertos.

Surgen de la competitividad de los países por atraer capital extranjero, para ello estos Estados, que no son de tradición marítima, facilitan con una legislación especial el abanderamiento de los buques. Este carácter especial permite un abanico de posibilidades en el que pueden facilitarse al armador extranjero desde la reducción de impuestos, hasta la posibilidad de aplicar de una forma menos estricta el cumplimiento de la normativa internacional de seguridad, pasando por unas normas laborales igualmente relajadas. Las posibilidades son muchas y las políticas de los registros abiertos varían de un caso a otro, de esta forma nos podemos encontrar con auténticos pabellones de conveniencia (FoC en el argot marítimo) que incumplen sistemáticamente las normas y que lideran las listas negras de la mayor parte de los Acuerdos regionales de control del Estado rector del puerto. (fig. 4)

- Registros especiales.

Esta iniciativa parte de los Estados tradicionales marítimos, principalmente de la Unión Europea, que intentan frenar la “huída” de sus buques a registros abiertos. Los registros especiales son híbridos de los tradicionales y los abiertos, intentar que sus armadores nacionales operen en condiciones más competitivas. Para ello se opta por un tratamiento fiscal y laboral similar al de los registros abiertos, aunque con los mismos niveles de exigencia del cumplimiento de la normativa sobre seguridad que los registros tradicionales.

El porcentaje que la flota de los registros abiertos supone respecto de la flota total mundial aumenta año tras años aunque sigue en torno a la mitad de la flota mundial. Según establece CARLIER (2003), la norma general en los registros abiertos es la siguiente:

- No existe un impuesto de sociedades que grave los beneficios empresariales. En su lugar, la empresa naviera abona una tasa fija, que depende únicamente del tonelaje de arqueo de los buques que opera. Este régimen especial de tributación, conocido como tonnage tax, ha comenzado a ser establecido en algunos países desarrollados sólo a partir de 1997 (con la excepción de Grecia, que disponía de un sistema similar desde hace muchos años).

- No existe fiscalidad sobre la renta de los tripulantes extranjeros no residentes y no es obligatoria la inscripción de los trabajadores en el sistema de seguridad social del país de bandera, aceptándose la cobertura médica y de accidentes mediante un seguro privado.

Por su parte, los costes laborales vienen determinados por una serie de factores:

- Número de tripulantes: Para un buque dado, viene condicionado, entre otros factores, por la aplicación de un régimen de 2 ó 3 guardias. Tanto el Convenio 180 de la OIT como el STCW de IMO, permiten un régimen de 2 guardias, mientras que algunos países (como España, por ejemplo) siguen exigiendo en todos los casos navegar a 3 guardias. Sólo por este aspecto, a un buque puede requerírsele hasta 3 tripulantes más, lo que supone alrededor de un 15% adicional de coste laboral.

- Régimen de vacaciones: Es un elemento de enorme importancia, por la necesidad de relevos, incluyendo los viajes, lo que motiva que la plantilla necesaria sea superior al cuadro operativo del buque en un factor multiplicador que es del orden de 1,7 o superior en los registros tradicionales de los países desarrollados, mientras que baja a 1,15 o 1,20 en los registros abiertos, en los que se aplica con generalidad el contrato por campañas. Dicho de otra forma, sólo por este concepto, los costes laborales bajo los registros tradicionales resultan alrededor de un 45% superior a los de los registros abiertos.

- Nivel de salarios: Viene determinado principalmente por el nivel de vida imperante en el país de nacionalidad o de residencia del trabajador y, desde el punto de vista jurídico, por las normas aplicables sobre salarios mínimos y por los convenios colectivos o acuerdos similares que resulten de aplicación (por ejemplo, condiciones ITF).

- Nacionalidad: Suelen existir ciertos requerimientos relativos a la nacionalidad del capitán y, a veces, de un cierto porcentaje de oficiales u otros tripulantes, pero, en general, se conceden derogaciones, de forma que es posible emplear tripulantes de cualquier nacionalidad.

El registro abierto no sólo significa, desde el punto de vista de la Seguridad Marítima, la posibilidad de evitar los controles que determinados Estados de abanderamiento realizan sobre los buques subestándar sino que permite estructuras empresariales, a veces complejas, que se utilizan con cierta frecuencia en el transporte marítimo. El binomio de globalización y registro abierto posibilita, amparado en el concepto de sociedad anónima o “de responsabilidad limitada”, la protección o mejor sería decir abiertamente, blindaje de los intereses del naviero en los casos de accidentes con repercusiones ambientales. Como establece STOPFORD (1997) la estructura empresarial típica esta formada por cuatro elementos:

- El armador beneficiario. Persona física o jurídica que tiene el control final y que recibe las ganancias que produce el buque. Puede estar situado en su país o en un territorio como Suiza o Mónaco.

- Compañías de un único buque. Se establecen varias compañías instrumentales, generalmente domiciliadas en un país con registro abierto, como Panamá o Liberia, siendo la finalidad de cada una de ellas ser la armadora de un único buque. Esto protege los demás buques y otros bienes del armador beneficiario de demandas que involucren a uno de los buques.

- Empresa holding. Constituida bajo una jurisdicción fiscal favorable para armar y operar buques. Sus activos son las acciones de las compañías de un único buque. Sus propias acciones están en poder del armador beneficiario, sea éste una persona física o jurídica.

- Compañía de gestión. La gestión diaria de los buques la realiza otra compañía creada con ese propósito. En general, estará situada en un centro marítimo, como Londres o Hong Kong.

Por todo ello cuando ocurrió el accidente y posterior catástrofe ecológica del buque tanque “Prestige” fue difícil determinar las responsabilidades de los armadores, cargadores, fletadores, etc. El entramado de estos cuatro elementos citados tiene mucho que ver con los registros y su utilización no es ni mucho menos universal y depende de la competitividad relativa de la bandera nacional.

## 4. Autorregulación: Sociedades de Clasificación

La capacidad de autorregulación del sector del Transporte Marítimo ha sido siempre una constante, y la creación de las llamadas Sociedades de Clasificación es un ejemplo latente de ello. Tienen su origen entre los siglos XVIII y XIX, y la primera de estas Sociedades, Lloyd's Register (LR) surge en Londres en un Coffee House al que asistían gran parte de los responsables del negocio marítimo y que con el tiempo daría origen a primer Registro de buques.

La mayoría de los miembros de la Sociedad eran aseguradores, al objeto de establecer de forma clara cuales eran los niveles de calidad de la construcción de los buques para así poder asegurar el uso que de ello se hacía a la hora de embarcar las mercancías y de asegurar el propio buque.

De esta manera surgió también la primera información escrita, la gaceta Lloyd's News, fundada en 1696, convirtiéndose unos pocos años más tarde en un boletín regular a partir de 1700 Ships' lists. En esos momentos la calidad de la información obtenida era la que de palabra se contaba en estos cafés, incluso se utilizaban falsas estrategias por la que determinados armadores sin escrúpulos aseguraban cargamentos de poco valor por mucho más de lo que realmente valían, embarcándolos de forma intencionada en buques que sabían no iban a poder llegar al puerto de destino, situación esta que ponía en entredicho la propia subsistencia de los aseguradores.

Las Sociedades de Clasificación son organizaciones, unas cincuenta en el Mundo, que establecen y aplican los estándares de seguridad estructural de los buques, tanto en el diseño como en el proceso de construcción. Todo ello queda especificado, en cada caso, en las Reglas que publica cada Sociedad. Diez de ellas, las que forman parte de IACS, controlan el 94% del mercado. El papel que juegan es tan importante que su rol queda establecido incluso en el propio Convenio SOLAS o en el de Líneas de Carga LL, con su vigilancia en la mejora de la seguridad de la vida humana y los bienes en la mar, con el aseguramiento del proyecto, fabricación, construcción y mantenimiento de los buques a partir de criterios técnicos establecidos previamente. Son instituciones cuyos ingresos provienen de los propios armadores, que son sus principales clientes, para cubrir sus costes. Ello plantea el dilema de si están o no están las Sociedades de Clasificación sujetas a presiones comerciales, pues en cierto modo su supervivencia depende de mantener un número suficiente de clientes. El mercado libre lleva a una fuerte competencia, luego muchos autores plantean el absurdo de que les pagan los mismos armadores a los que imponen cargas económicas como consecuencia de sus inspecciones. Afortunadamente la competencia tiene también facetas positivas, por cuanto estimula su desarrollo técnico y su competitividad. A pesar de ello ha habido una cierta presión de la

propia IMO para establecer unos mínimos de calidad y seriedad a través de la acreditación de las Sociedades como “Organizaciones Reconocidas”. Téngase en cuenta que algunas Sociedades, fuera del paraguas de IACS han sido acusadas en muchos casos de competencia desleal.

La similitud en el papel de las Sociedades y la labor que deben o debieran realizar los Estados de abanderamiento ha dado lugar a que muchas veces se solapen los roles, esto hace que la mayoría de ellas también realizan labores de inspección técnica por delegación de los gobiernos (inspecciones estatutarias), este papel es generalizado en los registros abiertos. Hay que pensar en la importante red de inspectores por todos los puertos del mundo que puede tener una Sociedad como Lloyd’s, Bureau Veritas, etc.

Las delegaciones más frecuentes de los gobiernos en las Sociedades de Clasificación suelen estar relacionadas con la medición del arqueo y las líneas de carga, los Convenios SOLAS y MARPOL y las normas de IMO para el transporte de mercancías peligrosas. IACS en su papel de unificación de las normas a nivel internacional, ha desarrollado unas trescientas reglas unificadas sobre aspectos constructivos como la resistencia longitudinal mínima, distintos tipos de materiales, equipos y maquinarias, carga y descarga, entre otros.

En definitiva el papel de la Sociedad de Clasificación abarca dos partes bien diferenciada: la elaboración y mejora técnica de las reglas y la aplicación de las reglas en el proceso de construcción y mantenimiento del buque.

La aplicación de las reglas lleva consigo tres partes:

1. Revisión de planos.

La Sociedad recibe los planos del buque para comprobar si los detalles mecánicos y estructurales se ajustan a las reglas. Se aprueban por esta si son satisfactorios o se devuelven para que se modifiquen.

2. Inspecciones durante la construcción.

Se debe comprobar que realmente la construcción se realiza en base a los planos aprobados y que se han utilizado los métodos de fabricación adecuados y se siguen las reglas, incluyendo la comprobación de los materiales, máquinas, calderas, hélices, entre otras piezas principales.

3. Inspecciones periódicas (mantenimiento de la clase).

Es obligatorio mantener el nivel de seguridad estructural del buque a partir de un plan de inspecciones. IACS establece un procedimiento homologado de inspección para los buques existentes:

- Inspección especial de casco y maquinaria, cada cinco años; muy exigente. Incluye la inspección y medición detallada del casco.
- Inspección en seco, cada dos años y medio;
- Inspección anual de casco y maquinaria, cada año;
- Inspección del eje de cola, cada cinco años;
- Inspección de las calderas, cada dos años y medio.

Las reglas establecen un cambio de criterio según aumenta la edad del buque, al objeto de que el alcance de las inspecciones se amplíe, incluyendo piezas o zonas del buque más propensas al envejecimiento y las planchas del casco se someten a comprobaciones de corrosión.

Normalmente existe un régimen de inspección continua, para evitar que el buque esté el menor tiempo posible inoperativo, esto se consigue con un programa de inspecciones concatenadas, que abarcan una quinta parte del buque cada año. Esta autorregulación pasa a su vez por un documento, que es fundamental dentro de la filosofía de las Sociedades de Clasificación: el “Certificado de Clase”, en cierto modo es el principal soporte de su autoridad. El buque debe estar clasificado para que el armador pueda asegurarlo. Esta obligación no solo es comercial sino que muchos países exigen que el buque esté clasificado ya que es el criterio para determinar que un buque está construido y tiene un mantenimiento correcto. Inicialmente (cuando se funda Lloyd’s), la clasificación se realizaba con las letras A, E, I, O ó U, de acuerdo con la excelencia de la construcción del buque; el equipamiento recibía en principio las letras G, M, ó B: “good”, “middling”, y “bad” para luego cambiar a 1, 2 y 3. De ahí la famosa marca A1 para aquellos buques de mejor clase en Lloyd’s Register of Shipping. La clasificación del buque esta basada en la confianza de que el armador realiza las operaciones de carga de acuerdo con la profesionalidad de una tripulación competente, lo mismo ocurre con el mantenimiento del buque. También se sobreentiende que en caso de que se produzca un accidente que pueda poner en peligro el estándar de seguridad de la clase el armador debe comunicarlo a la Sociedad al objeto de que se realice una inspección que pueda comprobar que efectivamente se sigue manteniendo la clase. Esta clase puede ser suspendida o retirada definitivamente por la Sociedad que en su momento expidió el correspondiente certificado. Esto ocurre cuando en las inspecciones se detectan deficiencias (corrosión, daños al casco o la maquinaria, etc.) que llevan consigo lo que en el argot de IACS se denomina ‘recommendation’ y ‘condition of class’, esto es, que en un tiempo determinado hay que reparar el objeto de la misma.

El Convenio de Naciones Unidas de Derechos del Mar (UNCLOS 1982) establece que una vez que el barco tiene el certificado de clase la Administración tiene ciertas obligaciones, establecidas en su artículo 94: “el estado de abanderamiento debe tener un control administrativo, técnico y social sobre los buques que enarbolan

su bandera” y “asegurar todas aquellas medidas que garanticen la seguridad en el mar de esos buques”. Y el Convenio SOLAS, en su Capítulo II-1, concretamente en la Regla 3-1 establece que los buques estarán diseñados, construidos y tendrán el mantenimiento de acuerdo con los requisitos estructurales, mecánicos y eléctricos de una Sociedad de Clasificación, la cual estará reconocida de acuerdo con los requisitos mínimos establecidos por IMO, o con el estándar nacional de la Administración que tendrá que ser equivalente. Igualmente, cuando un buque pierde la clase que le ha otorgado la Sociedad, esta notifica al Estado de Abanderamiento la incidencia y publica la información en su página web, lo que en la práctica implica que el registro le quita los certificados de construcción y equipamiento al buque hasta que recupere la clase, y le convierte en la práctica en un buque que no puede operar.

Sobre la labor de elaboración de las reglas de clasificación, podríamos decir que esta es parte de la propia historia de estas organizaciones, así en la mayoría de ellas existe un potente equipo humano de investigadores para la mejora de las normas. Cada sociedad detalla una lista exhaustiva de requisitos que deben cumplirse en el diseño, construcción y mantenimiento de los buques para garantizar su navegabilidad. Hoy día se tiende a la unificación de las mismas, especialmente entre las Sociedades que conforman IACS. En principio se habla de “interpretaciones unificadas” para con el tiempo pasar a una “regla común unificada”. Un ejemplo de esta nueva política ha sido la adopción en el 2006 de las Reglas Comunes de casco para buques tanque y bulk carriers.

Paralelamente al papel autorregulador de las Sociedades de Clasificación se encuentran las Compañías de Seguros y los Clubes de protección e indemnización (P&I). Los buques normalmente cuentan con dos tipos de seguros: el Seguro de Casco y Máquinas, que se contrata con las compañías aseguradoras (y cubren básicamente los daños físicos y averías del buque, así como la avería gruesa, salvamento, etc.); y el Seguro de Responsabilidad Civil, que cubre, mediante P&I, y que, en síntesis, cubren los riesgos no contemplados por las aseguradoras, como la responsabilidad civil del armador, los daños y pérdidas de las mercancías, así como los riesgos de muerte o lesión de la tripulación del buque.

Las Sociedades desempeñan una función esencial:

- Aseguramiento: Las pólizas que suscriben los propietarios de los buques con el P&I Club que asegura los daños a terceros, normalmente condicionan el seguro a que el buque se mantenga debidamente clasificado.
- Gestión: El fletador, antes de contratar el transporte, suele asegurarse de que el buque haya sido certificado por una sociedad de clasificación solvente.

La responsabilidad de la Sociedad de Clasificación se produce en caso de conducta negligente o dolosa, tanto desde un punto de vista contractual, exigible por quienes

han contratado la clasificación del buque, y extra-contractual, exigible por quienes han sufrido un daño ocasionado por el buque, pero sin mantener una relación contractual con la Sociedad de Clasificación, caso del propietario de la carga o del Estado rector del puerto que puede verse afectado por el incumplimiento del estándar de seguridad y protección del Medio Ambiente. Recordemos que la clasificación del buque no exime al propietario de su obligación de mantenerlo en buen estado.

La demanda del Gobierno español y vasco contra la American Bureau Shipping por el caso “Prestige”, ha puesto en tela de juicio la responsabilidad de las Sociedades de Clasificación ¿quién audita al auditor?, que según algunos autores pasa por imponer a las Sociedades un deber de diligencia profesional que, en caso de incumplimiento diera lugar a responsabilidad tanto la contractual como la extra-contractual.

## **5. La reacción de los Estados rectores de Puerto**

Si el Estado de abanderamiento era antes el que regulaba con exclusividad las competencias de control sobre la seguridad del buque, con la globalización y la consiguiente aparición de los Registros Abiertos, ahora debe reaccionar la otra parte importante de este escenario, el Estado ribereño, o Estado rector del puerto. La foto fija de la flota mundial presenta un panorama nada halagüeño, en definitiva “barcos viejos”, con una media que no abandona los veinte años desde su construcción y bajo un sistema establecido de banderas de conveniencia que constituyen el lugar reservado para el abrigo de los buques subestándar. Mientras la flota mundial crece, la flota abanderada en EE.UU. o los países de la Unión Europea asisten a un goteo continuo que reduce su flota año por año, como hemos visto en anteriores capítulos. El buque subestándar es el cáncer de la industria marítima pues es en gran parte el origen de sus problemas. En los barcos de bandera de conveniencia escasamente el capitán, primer oficial y jefe de máquinas son de países con niveles de formación aceptables, mientras que el resto de las tripulaciones están compuestas por un abanico de marinos de culturas y lenguas diferentes, que no siempre suponen un ejemplo de convivencia y tolerancia. Por todo ello, el Control del Estado rector de Puerto, como una forma más de inspección marítima, tiene por finalidad asegurar que los buques operen en condiciones de seguridad.

El Control del Estado rector de Puerto, o PSC (del inglés Port State Control), consiste en la inspección de buques extranjeros en puertos nacionales, con el propósito de verificar que las condiciones del buque, su equipo, y su tripulación cumplen con los requisitos exigidos en los Convenios Internacionales. El origen de este sistema de inspecciones debemos buscarlo en un problema en el que la

Organización Marítima Internacional (IMO), desde su constitución, ha concentrado sus esfuerzos: asegurar que todos los buques cumplen con unos requisitos mínimos para que no constituyan un peligro para la navegación.

Los esfuerzos de IMO, a lo largo de sus años, se han encaminado a través de dos líneas de actuación diferentes: por un lado la elaboración de Convenios Internacionales de obligado cumplimiento por los Estados de Abanderamiento, y por otro la implantación real y efectiva de dichos Convenios por los estados que los ratifican. Analizando por separado estas dos líneas de actuación, llegamos a la conclusión de que en materia de elaboración de Convenios Internacionales los esfuerzos de la IMO han dado sus frutos, pero no ocurre lo mismo con la labor de implantación en los Estados de Abanderamiento. Ello supone que algunos estados se comprometen a que los buques que enarbolan su pabellón cumplan con unas exigencias que los buques de aquellos estados que no hacen, o no pueden hacer, efectivas las disposiciones de los Convenios Internacionales, pueden eludir. Es obvio que esta diferencia puede fomentar la competencia entre pabellones y el abanderamiento en Estados de conveniencia. En algunos casos esta disfunción se debe a la falta de voluntad política por parte de los Estados de Abanderamiento, mientras que en otros se trata de problemas derivados de la falta de recursos humanos y materiales que impiden a estos Estados el control de los buques que enarbolan sus pabellones y no frecuentan sus puertos. En una breve síntesis del problema podemos decir que estamos hablando de un Mundo en el que las dos caras de la moneda son el Estado de abanderamiento (FSI) y el Estado rector del puerto que lo recibe (PSC). Para buscar una solución, esta cuestión se discutió en el seno de la IMO a principio de la década de los noventa dando como resultado la creación en el año 1992 de un nuevo Subcomité. Dicho Subcomité, dependiente del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y del Comité de Protección al Medio Marino (MEPC), se denominó Subcomité de Implantación por el Estado de abanderamiento. Las funciones de este nuevo Subcomité (conocido como subcomité FSI de Flag State Implementation) son, entre otras, determinar cuáles son las dificultades con las que los Estados de Abanderamiento se enfrentan a la hora de implantar los Convenios Internacionales ratificados, estimar en qué medida cumplen las obligaciones contraídas en virtud de dichos Convenios, así como elaborar propuestas para prestarles asistencia a la hora de llevar a la práctica lo dispuesto en ellos. Debido a ello los Estados Rectores de Puerto, la otra parte en el tráfico marítimo internacional, se plantearon antes incluso de la aparición del Subcomité FSI, la necesidad de velar por la seguridad marítima y la protección del medio marino en sus puertos y aguas ribereñas. Se propusieron controlar los buques extranjeros que los visitasen, para detener o prohibir la entrada a aquellos que incumpliesen con las disposiciones de los Convenios Internacionales, que desde ese momento recibirán la denominación de buques subestándar. Una vez que un estado, en su faceta de Estado de Abanderamiento, ha logrado que los buques que enarbolan su pabellón naveguen conforme a los requisitos exigidos en

los Convenios Internacionales, el siguiente paso es procurar evitar que se produzcan incidentes dentro de sus aguas ribereñas. Para ello ha de asegurarse de que los buques extranjeros que visitan sus puertos cumplan los mismos requisitos que los nacionales. Como ya hemos visto en su definición, este principio de actuación es el que constituye el Control del Estado rector de Puerto.

El origen de este sistema de control, anterior al propio FSI como ya hemos apuntado, se remonta a dos modelos anteriores:

- El modelo americano del U.S. Coast Guard (1970).
- El modelo europeo del MoU de París (1978).

Con relación al modelo americano, este no se trata como el europeo de un sistema de transferencia de información entre países sino que es un modelo único, que surge como consecuencia de la disminución de la flota abanderada en los EE.UU. y que en la actualidad representa un escaso 5% de los barcos que recalán en sus puertos. El U.S. Coast Guard realiza un control de inspecciones de unos siete mil quinientos barcos al año. Su sistema de PSC se normaliza especialmente a partir del año 1994 cuando el Gobierno Federal pone en marcha su programa de detección de buques substandard. La responsabilidad y gestión del PSC se lleva a cabo a través de las cuarenta y cinco Capitanías del Coast Guard en las que se divide la zona costera de los Estados Unidos de Norteamérica.

Los barcos que operen en los EE.UU. con bandera extranjera están sujetos a la Inspección de los mismos de acuerdo con el Título 46, Cap. 33 del United States Code. El propio SOLAS cubre este tipo de inspecciones, pero además existen normas nacionales que competen a la seguridad de la navegación y prevención de la contaminación, en concreto los Codes of Federal Regulations (CFR) números 154 a 156 y 164. El sistema de inspecciones PSC que sigue el Coast Guard esta basado en una Matriz de puntuaciones (BPM) que tiene en cuenta unos parámetros en los que destacan: el historial del buque, la bandera, la sociedad de clasificación, etc.

Igualmente cabe hacer una consideración importante al respecto del sistema de inspecciones PSC en los EE.UU.: el establecimiento de una correlación entre el buque y el armador, lo que implica una mayor responsabilidad por parte de este en la vigilancia del estado de sus buques ya que la toma en consideración de un buque subestándar repercute en el resto de la flota. Así mismo reviste una verdadera importancia la valoración de la Sociedad de Clasificación. Ello se debe a que se ha detectado por parte de la Administración que son estas organizaciones, los instrumentos que utilizan determinados operadores, para “legalizar” la situación de inseguridad de sus buques. Los EE.UU. tienen muy asumidos el criterio de la ratio para la determinación de sus parámetros de prioridad, como se ha visto en la Matrix BPM. En definitiva estamos hablando de un sistema de PSC

caracterizado por una unidad de acción, que no compromete a diferentes partes o estados, como es el caso de los MoU's en los que las partes deben "fiarse" de las inspecciones realizadas por otras Administraciones. Así mismo el sistema del USCG esta respaldado por una red de inspectores de alta cualificación y una profunda sensibilidad a la protección medioambiental, que llega a convertirse en un mecanismo de protección ante los armadores que refuerzan sus niveles de seguridad cuando algún buque tiene que recalzar en alguno de los puertos de los EE.UU.

Finalmente, y dentro de la política de PSC en los EE.UU., ha surgido una iniciativa que se denomina "QUALSHIP 21". Es un proyecto de la Administración de los EE.UU. a la hora de hacer cumplir en los buques que naveguen por sus costas los convenios internacionales y los propios estándares federales. Surge también para erradicar los buques subestándar desde el conocimiento de que son muchos los buques extranjeros que llegan a puertos americanos y cumplen con creces sin ningún tipo de deficiencia en sus inspecciones. Para ello este programa "Qualship 21" trata de recompensar a esos buques de alta calidad y promocionar a los mismos con incentivos. Pero ¿qué es "un buque Qualship 21"? En primer lugar debe ser un buque no abanderado en los EE.UU., sin ninguna detención al menos en un período de 36 meses desde su solicitud a este proyecto, tampoco ha debido de haber quedado inmerso en un expediente por violación de las normas marítimas o haberse visto involucrado en un accidente importante. Se le pide que los exámenes pasados PSC en los 12 meses previos hayan sido satisfactorios. Su armador o fletador tampoco ha tenido que verse involucrado en detenciones de otros buques de su propiedad en los 24 meses anteriores. Su Sociedad de Clasificación no podrá estar dentro de la lista negra del USCG. Su bandera no podrá de tener una ratio que no supere en un 1% la media y esta bandera este acreditada con al menos de diez buques en los últimos años que hayan llegado a los EE.UU. sin ningún tipo de incidente. A pesar de todo, siempre el U.S. Coast Guard le quedará la potestad de admitirlo o no al programa "Qualship 21" que dura al menos 2 años. A cambio el buque tiene unos incentivos importantes como su calificación de calidad en todos los listados de buques (web del USCG, así como base de datos EQUASIS). Luego según el tipo de barco que sea tendrá unas compensaciones de flexibilidad del tipo de inspecciones que realiza.

En cuanto al sistema europeo, este se lleva a cabo a través del Acuerdo entre Administraciones Marítimas llamado Memorandum (MoU) de París. Este se basa en la experiencia previa del llamado Memorandum de la Haya, firmado en el año 1978 por un grupo de ocho países europeos con el fin de alcanzar un acuerdo para unificar criterios para la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques, según las disposiciones del Convenio 147 de la Organización Internacional del Trabajo. Sin embargo, apenas entrado en vigor el mencionado acuerdo, se produjo el embarrancamiento del buque petrolero "Amoco Cádiz" en el Canal de la

Mancha. Este incidente y sus desastrosas consecuencias provocaron que dichos países replanteasen su política preventiva. Debido a ello el acuerdo originario se remodeló de forma que abarcase otras materias contenidas en otros Convenios Internacionales relacionados con la seguridad marítima y la protección del medio marino. De esta forma nació en enero de 1982 el primer acuerdo internacional sobre unificación de criterios para el control de los buques extranjeros por los Estados Rectores de Puerto, firmado en principio en París por catorce países, denominado Memorándum de París (Memorandum Of Understanding). En este acuerdo se reconoció la necesidad de que los Estados Rectores de puerto ejerciesen un control organizado y unificado sobre los buques extranjeros que operasen en sus aguas, para evitar la competencia entre puertos y la proliferación de buques subestándar.

Los principios fundamentales del MoU son:

- La responsabilidad en la seguridad de los buques recae en el armador o en el operador del buque.
- Son los Estados rectores del Puerto los que inspeccionan, en base a los Convenios Internacionales, al menos un 25% de los buques extranjeros que reciben.
- Existe un principio de trato no favorable a cualquier bandera.
- Y los procedimientos deben estar suficientemente armonizados.

El MoU esta basado en la normativa de los siete convenios internacionales más importantes que afectan a la seguridad de los trabajadores, a la seguridad estructural del buque y a la protección del medio ambiente.

Estos Convenios Internacionales son los siguientes:

- Convenio Internacional sobre Líneas de carga de 1966 (LL66);
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio sobre Líneas de carga de 1966;
- Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974 (SOLAS 74);
- Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974;
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, 1974;
- Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación procedente de los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW78);
- Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar, 1972 (COLREG 72);
- Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (TONNAGE 69);
- Convenio sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante, 1976 (OIT 147).

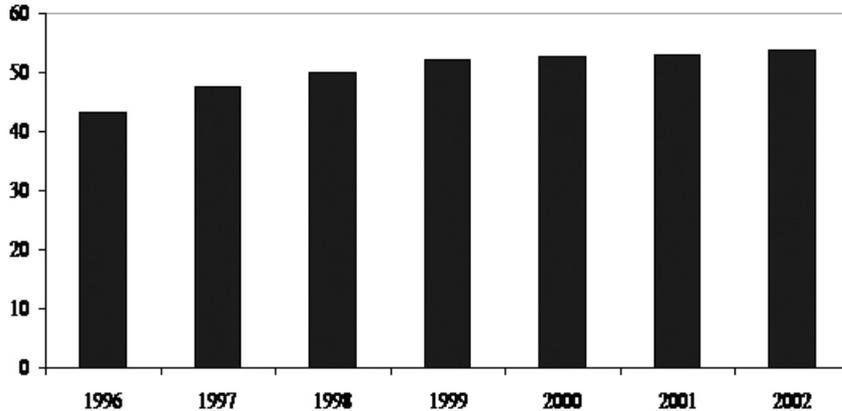


Figura 4  
 Porcentaje (%) de Registros abiertos con relación a la Flota Mundial.  
 Fuente: ISL

A continuación veremos los detalles de cada Convenio Internacional en particular, así como de otros Instrumentos como son el Convenio N° 147 de la OIT y el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes, que hagan referencia al Control del Estado Rector de Puerto, o que puedan ser de utilidad a la hora de llevarlo a cabo.

*Convenio Internacional sobre líneas de carga (LL).*

Se encarga de establecer límites a los calados de los buques, en forma de francobordos mínimos que aseguren la estabilidad y eviten esfuerzos causados por sobrecargas. También contiene preceptos sobre estanqueidad e integridad estructural. Sus disposiciones tienen en cuenta los peligros potenciales que presentan las distintas zonas de navegación en diferentes épocas del año. Asimismo, regula las medidas adicionales en relación con las puertas, cierres, escotillas, y otros dispositivos análogos, para asegurar la estanqueidad del buque bajo la cubierta de francobordo. Este Convenio se aplica a todos los buques que realicen viajes internacionales, con la excepción de buques de guerra, buques de nueva construcción con una eslora (según se define en el Artículo 2 del Convenio) inferior a 24 metros, buques ya construidos de tonelaje bruto inferior a 150 toneladas, embarcaciones recreativas que no se dediquen al transporte, y buques pesqueros. Sobre las inspecciones de PSC el Artículo 21 del mismo establece que todo buque al que se le haya expedido un Certificado Internacional de Francobordo o un Certificado de Exención conforme al Convenio, queda sujeto en los puertos de otros Estados parte del mismo al control ejercido por funcionarios debidamente autorizados por aquellos, con el fin de comprobar que el buque cuenta con un certificado válido, y en el caso de que así sea, comprobar que el buque no va más

cargado de lo que se autoriza en el Certificado, que la posición de la línea de carga marcada en el buque corresponde a las indicaciones que figuran en aquél, así como que el buque no ha experimentado modificaciones estructurales de forma que resulte evidente que no puede hacerse a la mar sin comprometer la seguridad de su tripulación y pasaje.

*Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en la mar (SOLAS).*

El Convenio SOLAS es el instrumento internacional básico en relación con la seguridad marítima. Su objetivo principal es establecer unos estándares mínimos para la construcción, equipamiento, y operación de los buques, compatibles con su seguridad. Los responsables de asegurar que los buques cumplan las disposiciones del Convenio son los Estados de Abanderamiento, y la forma de demostrarlo es mediante una serie de certificados prescritos en el Convenio, que pueden ser expedidos bien por la Administración de aquellos, o por organizaciones reconocidas al efecto. De forma general, con independencia de la ampliación de criterios a nivel de los diferentes países signatarios, el Convenio SOLAS se aplica a todos los buques dedicados a viajes internacionales con la excepción de los buques de guerra, buques de transporte de tropas, buques de carga de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, buques que no sean de propulsión mecánica, buques de madera de construcción primitiva, yates de recreo que no se dediquen al comercio, y buques de pesca. Asimismo, el Convenio establece restricciones de aplicación a algunos buques que se dedican al tráfico exclusivo en ciertas zonas específicas. Las prescripciones que hacen referencia al Control del Estado Rector de Puerto se establecen en la Regla 19 del Capítulo I, y básicamente consisten en permitir que los Inspectores del Estado Rector de Puerto examinen los certificados prescritos en el Convenio para asegurarse de que son válidos. En la mayoría de los casos, la posesión de certificados válidos es suficiente para demostrar que el buque cumple las disposiciones del Convenio. En todo caso, el Oficial del Estado Rector de Puerto puede tomar las medidas necesarias cuando encuentre fundamentos claros para sospechar que las condiciones del buque o su equipo no corresponden de forma sustancial con lo dispuesto en los certificados, de forma que se evite que el buque se haga a la mar hasta que se demuestre que lo hace sin poner en peligro a sus tripulantes, pasaje, o al buque en sí. Si se hace necesario tomar tales medidas, debe informarse sobre los hechos y circunstancias tanto al Estado de Abanderamiento del buque, como a la IMO. El Convenio también contiene disposiciones sobre PSC en la Regla 6 del Capítulo IX, en relación con las prescripciones operacionales respecto al Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM). En particular, esta Regla trata sobre el correcto funcionamiento de dicho código. Asimismo, la Regla 4 del Capítulo XI versa sobre el PSC en relación con las prescripciones operacionales en general.

*Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).* El Convenio tiene dos Protocolos que tratan respectivamente sobre informes de sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, y arbitraje de controversias, además de seis Anexos que versan sobre la prevención de diversas formas de contaminación. MARPOL se aplica a todos los buques, incluyendo las plataformas fijas o flotantes que operen en la mar, con la excepción de buques de guerra, las unidades navales auxiliares, buques propiedad de un Estado o que están a su servicio, o que presten servicios gubernamentales de carácter no comercial. Sin embargo, en el caso de los buques pertenecientes a un Estado, el Convenio dispone que se adoptarán medidas necesarias para que tales buques actúen de forma similar. Al igual que en caso del Convenio SOLAS, el Artículo 5 permite a los Inspectores debidamente autorizados por una de las Partes verificar la existencia de certificados de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, cuando se encuentren en puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción. Por otro lado, el Artículo 6 permite a las Partes proceder a la inspección de un buque que se encuentre en puertos o terminales mar adentro bajo su jurisdicción, cuando haya recibido de cualquier otra Parte una solicitud de investigación, junto con pruebas suficientes de que ese buque ha efectuado en cualquier lugar una descarga de sustancias perjudiciales o efluentes que los contengan. Asimismo, hay varias Reglas repartidas entre los distintos Anexos que tratan sobre el Control del Estado Rector de Puerto en relación con la supervisión de las prescripciones operacionales. Dichas Reglas son la 8A del Anexo I respecto a la supervisión por el Estado Rector de Puerto de las prescripciones operacionales en relación con la prevención de la contaminación por hidrocarburos, la Regla 15 del Anexo II que trata sobre la misma cuestión pero referida a la prevención de la contaminación por sustancias nocivas líquidas, la Regla 8 del Anexo III referida a la prevención de la contaminación por sustancias perjudiciales en bulto, y la Regla 8 del Anexo V referida a la prevención de la contaminación por basuras.<sup>13</sup> Todas ellas establecen que los buques que estén en puertos bajo la jurisdicción de otra Parte estarán sujetos a la inspección, que realizarán funcionarios debidamente autorizados, de las prescripciones operacionales referente a cada Anexo en particular.

*Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la gente de mar (STCW).*

Recordamos que este Convenio establece las prescripciones básicas respecto a formación, certificación, y guardia para la gente de mar a nivel internacional. Dispone diversos requisitos extensivos sobre certificación y cualificación, que incluyen programas de formación y periodos mínimos de embarque para los Oficiales que han de hacerse cargo de las distintas guardias, así como para la marinería que forma parte de las mismas. Asimismo, dispone qué títulos o certificados de competencia que han de poseer dichos Oficiales y personal subalterno. El Convenio STCW se aplica a la gente de mar que preste servicios a bordo de buques de navegación marítima con la excepción de los buques de guerra, unidades navales auxiliares,

buques propiedad de un Estado o que están a su servicio, o que presten servicios gubernamentales de carácter no comercial. Respecto a estos últimos buques, al igual que en el caso del Convenio MARPOL, el Convenio dispone que se adoptarán las medidas necesarias para que las personas que presten servicios a bordo de tales buques satisfagan lo prescrito en el Convenio. Las prescripciones sobre PSC se establecen en el Artículo X del Convenio, que dispone que los buques que se encuentren en los puertos de uno de los Estados Parte del Convenio, estarán sujetos a las inspecciones realizadas por personal debidamente autorizado por dicho Estado, con el fin de verificar que todo hombre de mar que preste servicio a bordo de dicho buque y para el cual el Convenio prescriba que ha de estar en posesión de un título o certificado, está efectivamente provisto de dicho certificado o título, o al menos de una dispensa al efecto. A menos que existan motivos fundados para sospechar que dicho certificado o título ha sido obtenido de forma fraudulenta, o que quién figura en él como titular no es la persona que lo posee, se aceptará como válido. En caso de que se encontraran anomalías, se dispone, que el funcionario encargado de la inspección notificará inmediatamente por escrito al Capitán del buque, así como al representante diplomático más próximo del Estado de Abanderamiento del buque, sobre los pormenores de las anomalías halladas. En todo caso, se establece que se hará todo lo posible para evitar demoras o detenciones innecesarias.

*Convenio Internacional sobre arqueo de Buques (Tonnage).*

Establece los principios para la determinación del arqueo. Se aplica a todos los buques dedicados a la navegación, con la excepción de los buques de guerra, y aquellos buques inferiores a 24m de Eslora. El Artículo 12 establece que todo buque cuyo Estado de Abanderamiento sea parte del Convenio, estará sujeto en los puertos de otros Estados Parte a la inspección de los buques con el objeto de comprobar el Certificado Internacional de Arqueo válido, así como las características principales del buque corresponden con las especificadas. En caso de que el inspector encontrara que las características principales del buque difieren de forma ostensible de las consignadas en el Certificado, de forma que supongan un aumento del arqueo bruto o neto, se dispone que el Estado de Abanderamiento del buque, ha de ser informado inmediatamente. En todo caso, se establece que se evitarán las detenciones y demoras innecesarias.

*Convenio OIT N° 147.*

Este Convenio prescribe las normas mínimas de seguridad, incluidas normas de capacidad de la tripulación, horas de trabajo y dotación, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana a bordo de los buques, condiciones de empleo y de vida a bordo dignas, así como un régimen apropiado de seguridad social para la gente que trabaja en la mar. El Convenio se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, destinado con fines comerciales al transporte de mercancías o de pasajeros o empleado en cualquier

otro uso comercial, incluidos los remolcadores de alta mar, con la excepción de los buques cuya propulsión principal sea por velas, tengan o no motores auxiliares, así como los barcos dedicados a la pesca, comprendida la pesca de la ballena u operaciones similares. Sus prescripciones sobre PSC se establecen en el Artículo 4 del Convenio que dispone que si un Estado Parte del Convenio, recibe una queja presentada por un miembro de la tripulación del buque, una organización profesional, una asociación, un sindicato, o en general cualquier persona que tenga interés en la seguridad del buque, o tiene pruebas de que en dicho buque no se observan las normas del Convenio, podrá enviar un informe al Estado de Abanderamiento, con copia al Director General de la OIT, y podrá tomar las medidas necesarias para poner remediar la situación. Al tomar tales medidas, el Estado deberá informar inmediatamente al representante marítimo o diplomático del Estado de la Abanderamiento del buque más próximo, y solicitará la presencia de dicho representante si es posible. Asimismo se dispone que en ningún caso deberá detenerse o demorar a ningún buque sin motivo. Para efectuar inspecciones en relación con el Convenio N°.147, los Inspectores del Estado Rector de Puerto también cuentan con una publicación de la OIT denominada “Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques: directrices para el procedimiento”. Siguiendo las directrices expuestas en esta publicación, y basándose en su juicio personal, los inspectores habrán de determinar si existen a bordo del buque inspeccionado condiciones claramente peligrosas, que hagan necesaria la detención del buque hasta que las deficiencias sean rectificadas.

*Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar (COLREG 72).*

Este Reglamento recoge las normas básicas de conducta a seguir con el fin de evitar los abordajes o colisiones de buques. Podemos afirmar que se trata del “código de circulación de los buques”, por lo que su cumplimiento es de vital importancia para asegurar la seguridad de la navegación. Se aplica a todos los buques, entendiéndose por tal toda clase de embarcación, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizada o que pueda ser utilizada como medio de transporte sobre el agua. El Reglamento Internacional para prevenir los abordajes no dispone prescripciones sobre Control del Estado Rector de Puerto de forma explícita como los demás Instrumentos que hemos visto. Sin embargo, la Parte C y el Anexo I del mismo, establecen las características técnicas, así como los requisitos en cuanto a alcance, potencia, número, posición, color, arco de horizonte que han de cubrir, etc., de las luces, marcas, y equipos para señales acústicas. De esta forma, teniendo en cuenta las disposiciones del Reglamento al respecto, y mediante observaciones en la cubierta del buque, el Inspector del Estado Rector de Puerto examinará estos dispositivos y considerará la necesidad de efectuar inspecciones detalladas de los mismos en caso de que crea que no cumplen con las especificaciones del Reglamento.

### *Información y Bases de datos.*

La filosofía actual de los países con relación a las inspecciones PSC es de absoluta transparencia, ello lleva a la publicación de los resultados. Todos los acuerdos regionales publican las listas de buques detenidos en sus páginas web:

MoU París	<a href="http://www.parismou.org/">http://www.parismou.org/</a>
MoU Tokyo	<a href="http://www.tokyo-mou.org/">http://www.tokyo-mou.org/</a>
MoU Viña del Mar	<a href="http://200.45.69.62/index_i.htm">http://200.45.69.62/index_i.htm</a>
MoU Mediterráneo	<a href="http://www.medmou.org/">http://www.medmou.org/</a>
MoU Océano Índico	<a href="http://www.iomou.org/">http://www.iomou.org/</a>
MoU Caribe	<a href="http://www.caribbeanmou.org/">http://www.caribbeanmou.org/</a>
MoU Mar Negro	<a href="http://www.bsmou.org/">http://www.bsmou.org/</a>
PSC US Coast Guard.	<a href="http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/">http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/</a>

En España en el Reglamento de Inspección de buques extranjeros se establece, en su Art.18 la obligación de la DGMM de hacer públicos, al menos con una periodicidad mensual, los datos de los buques que, durante el mes anterior, hayan sido inmovilizados en los puertos españoles o cuyo acceso a éstos haya sido denegado, así como las informaciones sobre los cambios, suspensiones de clase o desclasificación de buques a los que se refiere la Directiva europea 94/57/CE. Todo ello debe facilitarse y estar disponibles en el sistema de información SIRENAC y EQUASIS. El EQUASIS es una iniciativa de la Unión Europea que nace en 1997 y se concreta en la conferencia de Calidad en el Transporte Marítimo, durante la presidencia portuguesa de 1998. En EQUASIS están presentes no sólo Europa, sino que también son socios el Coast Guard americano y algunos países asiáticos como Singapur o Japón, además de un innumerable cantidad de instituciones y organismos del sector.

Si analizamos el papel de IMO en el PSC vemos que desde su aparición, la IMO ha colaborado con las Autoridades firmantes del Memorándum adoptando distintas resoluciones para fomentar el Control del Estado rector de Puerto. Entre estas resoluciones destacan la A.466(XII), aprobada el 19 noviembre de 1981, en la que se establecen las directrices a para llevar a cabo el PSC, posteriormente actualizadas en las resoluciones A.187(XIX) (noviembre de 1995), y A.882(XXI) (noviembre de 1999), que incluye una sección relativa al código ISM. Otra resolución destacable es la A.682(XVII), aprobada el 6 de noviembre de 1991, que trata sobre la cooperación regional en el ámbito de la supervisión de buques y el control de las descargas. El contenido de esta resolución promueve la colaboración entre estados para alcanzar nuevos acuerdos a nivel regional, que parece ser la forma más efectiva de llevar a cabo el PSC, así como a intercambiar información de sus bases de datos sobre buques subestándar. De esta forma, promovidos por la IMO, en los últimos años se han firmado siete acuerdos más sobre Control del Estado rectores de Puerto, todos ellos de carácter regional, además de un octavo que está aún en proyecto:

- Acuerdo de Viña del Mar (1992), entre las Administraciones marítimas de estados ribereños de América del Sur;
- Memorándum de Tokio (1993), entre las Administraciones de estados ribereños de la región asiática del Pacífico;
- Memorándum del Caribe (1996);
- Memorándum del Mediterráneo (1997);
- Memorándum del Océano Índico (1998);
- Memorándum de la región de África Occidental y Central (1999);
- Memorándum de la región del Mar Negro (2000);
- Memorándum del Golfo Pérsico - Riyadh (2004).

La necesidad de cooperación es evidente en los acuerdos recién establecidos. La participación de todos los miembros es crucial a la hora de implementar los acuerdos, mientras que desde fuera se precisa colaboración tanto en forma de asistencia técnica por parte de los estados miembros de otros acuerdos ya plenamente establecidos, como en forma de apoyo financiero para llevar a cabo la formación de inspectores cualificados.

IMO está desarrollando un proyecto global de apoyo a los acuerdos regionales en la armonización de sus procedimientos de actuación, el desarrollo de sus recursos humanos, y la cooperación e intercambio de información entre ellos. De esta forma, a la vez que se adquiere experiencia mediante la aplicación de los procedimientos, y la interacción entre los distintos acuerdos causada por problemas comunes, con el tiempo la dependencia técnica de los nuevos acuerdos respecto a los ya plenamente establecidos se transformará en cooperación entre acuerdos plenamente establecidos. Igualmente IMO está llevando a cabo siguiente esquema de actuación, complementado con su programa de cooperación técnica:

- 1) Revisar la infraestructura en materia de seguridad a nivel regional, haciendo hincapié en el cumplimiento exhaustivo de los requisitos exigidos en las inspecciones establecidas en los Convenios IMO;
- 2) Convocar reuniones de expertos (legales y técnicos), en las que participen las Autoridades marítimas de los estados que vayan a firmar el nuevo acuerdo, para diseñar el borrador del mismo;
- 3) Convocar a las Autoridades de las Administraciones marítimas y a los representantes de los gobiernos a una reunión para plantear y firmar los acuerdos de cooperación (Memorándums de Entendimiento sobre Control de los Estados rectores de puerto), y los planes de acción para la formación de Inspectores que se encarguen de llevar a cabo el PSC, a los que se denomina Inspectores del Estado rector de Puerto (Port State Officers);
- 4) Preparar estrategias y planes de acción para la futura formación de nuevos Inspectores del Estado rector de Puerto.

Sin embargo el establecimiento de la red global de acuerdos regionales es sólo el principio de un futuro prometedor en el control del buque subestándar. La perspectiva que ofrece el intercambio de información y la armonización de los procedimientos de control y de formación y adiestramiento de Inspectores del Estado rector de Puerto a escala mundial, son bastante amplias. Cuanta más información sea recopilada e intercambiada entre los secretariados de los distintos acuerdos, mayor será el conocimiento que se tendrá sobre los buques subestándar, conocimiento que a su vez permitirá a la comunidad marítima internacional analizar mejor las causas de los accidentes, así como evaluar de forma más precisa el modo de evitar que vuelvan a ocurrir. Auxiliados por la información puesta a disposición por la cooperación entre los distintos acuerdos regionales, se puede poner en marcha un cambio de actitud en la industria marítima, en la que una larga tradición de secretismo ha dado como resultado, con demasiada frecuencia, que los problemas se escondan y se ignoren, en lugar de ser sacados a luz para ser resueltos. El desarrollo del Control del Estado rector de Puerto nos proporciona una oportunidad para desafiar esa costumbre y sustituir el secretismo por la transparencia. IMO reconoce que el trabajo será difícil, y aunque los esfuerzos para fomentar la puesta en vigor de Convenios por los Estados de Abanderamiento siguen siendo de máxima prioridad, los acuerdos regionales que incluyan procedimientos de inspección y detención armonizados, inspectores cualificados, así como la claridad obtenida mediante el incremento de información, con el tiempo influirán decisivamente en las responsabilidades tanto de los Estados de Abanderamiento, como de los Estados Rectores de Puerto.

Hay que pensar que el MoU se aplica a través de la legislación nacional de cada estado firmante, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que éstos hayan contraído mediante cualquier otro acuerdo que hayan firmado. En el caso concreto de la legislación española, las disposiciones del Memorándum se hacen efectivas mediante el R.D. 91/2003 de 24 de enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Como establece el Reglamento, éste será de aplicación a todo buque que haga escala o esté fondeado en un puerto o instalación marítima en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como a la tripulación de dicho buque. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento los buques pesqueros, buques de guerra, embarcaciones auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

Resumiendo, los compromisos del MoU de París a nivel de los Estados firmantes son los siguientes:

- a) Los Estados mantendrán un sistema eficaz de control de forma que se asegure que, sin hacer discriminaciones por pabellón, cada buque extranjero que recale en sus puertos o fondee fuera de ellos cumpla con los requisitos mínimos exigidos en los Convenios Internacionales pertinentes;
- b) Realizarán inspecciones a aquellos buques extranjeros que presten servicio

en plataformas e instalaciones alejadas de la costa dentro de sus aguas jurisdiccionales;

c) Lograrán realizar, dentro del periodo de 3 años tras la entrada en vigor del acuerdo, un número anual de inspecciones a buques extranjeros que visiten sus puertos correspondientes al 25% del número total de éstos;

d) Consultarán, cooperarán e intercambiarán información con el resto de las Autoridades, con el fin de alcanzar los objetivos del Memorándum.

Además de estos compromisos, se establece el principio de no dar trato favorable tanto a los buques de aquellos Estados de Abanderamiento que no hayan ratificado alguno de los Convenios Internacionales pertinentes, como a los buques a los que no se les apliquen dichos Convenios debido a su pequeño tonelaje. De esta forma se asegura que todos los buques extranjeros, sin excepción, están sometidos a las mismas inspecciones y exigencias. Sin embargo, las Autoridades sólo podrán exigir a los buques extranjeros el cumplimiento de las disposiciones estipuladas en los Convenios que estén en vigor, y de los que ellas mismas sean parte. De esta forma se asegura que ningún estado impone a los buques extranjeros el cumplimiento de exigencias más estrictas que las que demanda a sus propios buques. Otro principio que se dispone es que las Autoridades eviten inspeccionar a todo buque que ya haya sido inspeccionado previamente por otra Autoridad Marítima, a menos que haya transcurrido un periodo de tiempo superior a seis meses desde que tuvo lugar dicha inspección, evitando las inspecciones redundantes y demoras innecesarias.

#### *Orden de prioridad en las inspecciones MoU.*

Un tema también de extraordinaria trascendencia es el orden de prioridad para la inspección de los buques, que queda establecido de la forma siguiente:

a) Buques no sujetos a inspección ampliada y cuyo factor de selección publicado en el sistema de información SIRENAC sea superior a 50, siempre que haya transcurrido al menos un mes desde la última inspección realizada en algún puerto situado en un Estado signatario del MoU.

b) Buques contemplados como inspección prioritaria (factores prevalentes), con independencia del valor del factor de selección.

c) Buques contemplados en el epígrafe II del anexo I, según el orden de prioridad resultante del factor de selección mencionado en el sistema de información SIRENAC.

La Administración marítima se abstendrá de inspeccionar los buques que ya lo hayan sido por cualquier Estado miembro de la Unión Europea en los seis meses precedentes, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que el buque no sea de inspección prioritaria.

b) Que no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior.

c) Que no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.

d) Que el buque buques no tenga un factor de selección publicado en el sistema de información SIRENAC superior a 50.

### **I. Factores prevalentes de inspección PSC.**

Con independencia del valor del factor de selección, se considerará prioritaria la inspección de los siguientes buques:

1. Buques respecto de los cuales el práctico o la autoridad portuaria hayan notificado deficiencias que puedan mermar la seguridad de la navegación.
2. Buques que incumplan lo dispuesto en los R.D. 701/1999, de 30 de abril, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos marítimos nacionales, y modificado por el 701/1999, de 30 de abril.
3. Buques que hayan sido objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.
4. Buques que hayan sido objeto de denuncia por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en los aspectos de seguridad relacionados con el funcionamiento del buque, las condiciones de vida y trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, a menos que la Administración marítima española considere manifiestamente infundada dicha denuncia. La identidad de la persona que haya presentado una denuncia no deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al naviero del buque.
5. Buques en los que se dé alguna de las siguientes circunstancias:
  - a) Haberse visto implicados en un abordaje, o haber varado o embarrancado cuando se dirigían al puerto.
  - b) Haber sido acusados de incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias nocivas o peligrosas.
  - c) Haber maniobrado de forma errónea o insegura, sin aplicar las medidas de separación de tráfico aprobadas por IMO u otras prácticas de navegación seguras.
  - d) Haber operado de tal forma que impliquen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente marino.
6. Buques clasificados que hayan sido suspendidos o privados de su clase por motivos de seguridad en los seis meses precedentes.

### **II. Factor general de selección de inspección PSC.**

Buques que deben de inspeccionarse prioritariamente:

1. Buques que hagan escala por primera vez o tras una ausencia igual o superior a doce meses en un puerto de un Estado miembro. Al aplicar estos criterios los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del Memorándum de París. Cuando se carezca de información adecuada para cumplir esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos disponibles en la base de datos SIRENAC e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base a partir de la entrada en vigor de dicha base de datos el 1 de enero de 1993.

2. Buques que no hayan sido inspeccionados por ningún Estado miembro durante los últimos seis meses.
3. Buques a los cuales haya expedido los certificados preceptivos de construcción y equipamiento del buque, con arreglo a los convenios y los certificados de clasificación, una organización que no está reconocida en virtud de la Directiva 94/57/CE del Consejo, modificada por la Directiva 2001/105/CE.
4. Buques que enarboles pabellón de un Estado que aparezca en la lista negra publicada en el informe anual del Memorándum de París.
5. Buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con determinadas condiciones tales como:
  - a) Subsanan las deficiencias antes de partir.
  - b) Subsanan las deficiencias en el próximo puerto de atraque.
  - c) Subsanan las deficiencias en el plazo de 14 días.
  - d) Anomalías para las que se han especificado otras condiciones.

Se tendrá en cuenta si se han adoptado medidas relacionadas con el buque y suprimido todas las anomalías.

6. Buques en los que una inspección anterior haya comprobado la existencia de deficiencias, según el número de dichas anomalías.
7. Buques que hayan sido inmovilizados en un puerto anterior.
8. Buques que enarboles pabellón de un país que no haya ratificado todos los convenios internacionales pertinentes previstos en el Reglamento.
9. Buques clasificados por sociedades de clasificación con un porcentaje de deficiencias superior a la media.
10. Buques sujetos a inspección ampliada.
11. Buques de más de trece años de edad.

En lo que respecta a los buques anteriores, la Capitanía determinará el orden de prioridad de las inspecciones con la ayuda del factor general de selección que figura en el sistema de información SIRENAC; a un factor mayor corresponderá una prioridad mayor. El factor general de selección es igual a la suma de los valores de los factores de selección aplicables, tal como se define en el marco del Memorándum de París.

Contenido mínimo de las inspecciones:

- a) Comprobación de los certificados y documentos.
- b) Examen de las condiciones generales del buque, en particular de la sala de máquinas y del alojamiento, y las condiciones higiénicas.

Existe una enumeración exhaustiva de todos los certificados aunque los inspectores podrán examinar todos los que se refieran a los convenios vigentes. Cuando, efectuadas las actividades inspectoras mencionadas anteriormente existan motivos fundados para estimar que las condiciones del buque, de su equipo o de su tripulación incumplen sustancialmente los requisitos exigidos por un convenio vigente, se llevará a cabo una inspección más detallada, incluido un control posterior del cumplimiento de los aspectos operativos del buque. Existen

motivos fundados cuando el inspector encuentra elementos de prueba, según su criterio profesional, de que el buque, su equipo o su tripulación deben someterse a una inspección más detallada. En el Reglamento (en un anexo) figura una lista indicativa de motivos fundados. En todo caso, deberán seguirse los procedimientos y orientaciones sobre el control de buques.

Pasarán una Inspección ampliada obligatoria los buques a los que hemos hecho mención en una lista de uno de los anexos del Convenio. Y serán objeto de una inspección ampliada una vez transcurrido un año desde la última inspección ampliada que se haya efectuado en algún puerto situado en un Estado parte del Memorándum de París. En el intervalo de tiempo comprendido entre dos inspecciones ampliadas podrá llevarse a cabo una inspección ordinaria. La Administración marítima española realizará una inspección ampliada de los buques que tengan un factor de selección igual o superior a 7, cuando hagan escala en un puerto español y hayan transcurrido al menos seis meses desde su última inspección ampliada. Los criterios para llevar a cabo inspecciones ampliadas según las diversas categorías de buques se establecen en el Reglamento.

Cuando la Administración, por razones de operatividad, no esté en condiciones de inspeccionar un buque que debía serlo por sus características de tipo o seguridad, informará sin demora al sistema SIRENAC de que dicha inspección no se ha llevado a cabo. Se dará cuenta a la Comisión con una periodicidad semestral de los buques que se encuentren en estos supuestos, así como de los motivos para no haberlos inspeccionado. Tales supuestos de falta de inspección no deben superar en un año natural el 5 por ciento del promedio anual de buques que hayan atracado en puerto español y no hayan sido inspeccionados, todo ello calculado sobre la base de los tres últimos años en los que se disponga de estadísticas. En estos casos los buques serán objeto de las inspecciones a los que dicho apartado se refiere en su siguiente puerto de escala en la Unión Europea.

Se contempla la denegación del acceso a puerto a los buques que se encuentren en alguno de los dos supuestos siguientes:

a) Que enarboles el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del MoU y hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los dos últimos años en algún puerto situado en un Estado signatario del MoU.

b) Que enarboles el pabellón de un Estado descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista y hayan sido inmovilizados en más de una ocasión durante los últimos tres años en algún puerto situado en un Estado signatario del MoU.

Finalizada la inspección, sea ésta ordinaria, más detallada o ampliada, el inspector elaborará un informe de inspección (formulario normalizado), que entregará una copia de aquél al capitán del buque. Cuando las deficiencias detectadas sean manifiestamente peligrosas para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, el capitán marítimo procederá a inmovilizar el buque, notificándolo al

servicio de practica del puerto, o bien a paralizar la operación en la que se hayan observado las deficiencias. No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o puede reanudar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación, ni para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino. Para valorar profesionalmente si un buque debe o no ser inmovilizado, el inspector aplicará una serie de criterios que quedan enunciados en el propio Reglamento de Inspección de buques extranjeros (en concreto en uno de sus anexos, el VI). Esto facilita la objetividad de la medida y la uniformidad de la misma en todos los puertos de Estados firmantes del MoU. En todo caso, se inmovilizarán los buques que no estén equipados con un registrador de datos de la travesía en estado de funcionamiento, cuando su utilización sea obligatoria. Si no pudiera rectificarse inmediatamente esta deficiencia en el puerto de inmovilización, la capitanía marítima, podrá permitir que el buque se dirija al puerto más cercano en el que sea posible rectificar dicha deficiencia o requerir que sea subsanada en el plazo máximo de treinta días. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque incumpla notoriamente lo exigido por la normativa de aplicación, la DGMM podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que los sujetos responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumple los requisitos pertinentes de los convenios. Las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los emitidos en nombre del Estado del pabellón, de conformidad con los convenios internacionales tendrán la información de estos casos de detenciones de buques subestándar.

El Reglamento establece un procedimiento especial sumario de retención de buques y recursos. Así, en primer lugar, el capitán marítimo adoptará el acuerdo de iniciación del procedimiento, indicando someramente los hechos y circunstancias en los que se fundamenta la medida a tomar, identificando los posibles responsables y haciendo constar que es el órgano competente para resolver el expediente. En dicho acuerdo se dará audiencia única al interesado, comunicándole su derecho a formular alegaciones y a proponer prueba en el plazo improrrogable de tres días, y se acordará la retención del buque como medida cautelar. Si el capitán marítimo acuerda, de oficio o a instancia de parte, la apertura de un período de prueba, se practicará la prueba en un período máximo de cinco días, concluyéndose: por la no presentación de alegaciones o por el dictamen del capitán marítimo en caso positivo o negativo. Las acciones y omisiones constituyen infracciones administrativas tipificadas en la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Una vez incoado el procedimiento sancionador el órgano competente se pronunciará de inmediato sobre la necesidad de adoptar la medida cautelar de inmovilización del buque, con la finalidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, hasta tanto se constituya aval o garantía suficiente.

No se levantará la inmovilización hasta que se haya satisfecho la sanción o se haya prestado garantía suficiente. Las capitanías marítimas denegarán el acceso a los puertos españoles, siempre que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por cualquiera de los Estados miembros en el puerto de inspección, o que incumplan los requisitos aplicables de los convenios al no presentarse en el astillero indicado, como a todos aquellos buques que incumplan el Código ISM, a los que se haya permitido la salida con el fin de evitar la congestión del puerto, hasta que el propietario acredite a satisfacción de la Administración marítima española que el buque cumple plenamente los requisitos aplicables de los convenios. Igualmente cuando estos buques se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección, ésta alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros. Cuando lo que se incumple es la obligación de presentarse en el astillero indicado, la autoridad competente del Estado miembro donde radique éste alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros y si el astillero radicase en un país no comunitario, será el Estado miembro que permitió al buque dirigirse a dicho astillero quien notifique el incumplimiento a los restantes Estados miembros. Las inspecciones del MoU solo podrán ser efectuadas por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados por el propio Memorándum y en nuestro caso por el Reglamento de Inspección a buques extranjeros. Su denominación correcta es Oficiales de ahí su abreviatura PSCO. Sólo en casos excepcionales y en aquellos casos en los que la Administración marítima no disponga de un número suficiente de inspectores con los conocimientos profesionales adecuados, el personal adscrito podrá realizar tareas de inspección. Evidentemente los inspectores y las personas que les asistan no podrán tener interés comercial alguno en los puertos ni en los buques en los que efectúen inspecciones, hay que pensar en la importancia económica de estas inspecciones, que en algunos casos puede llevar a la detención del buque y a la paralización de su actividad económica. Tampoco podrán estos inspectores, estar empleados en organizaciones internacionales que expidan certificados estatutarios o de clasificación, o que realicen las supervisiones necesarias para la expedición de dichos certificados a los buques, ni llevar a cabo tareas remuneradas con cargo a dichas organizaciones. Para sus labores a bordo de los buques, los inspectores serán portadores de un documento personal o tarjeta de identidad expedida por la DGMM, según un modelo estandarizado.

## 6. El rol de IMO en el nuevo Siglo XXI

El Convenio constitutivo de la actual Organización Marítima Internacional fue adoptado el 6 de Marzo de 1948 por la Conferencia Marítima de la ONU reunida en Ginebra el 19 de Febrero de ese año. Diez años más tarde el Convenio de la IMCO entrara en vigor, y uno más para que se reuniera la primera sesión (el 6 de Enero de 1959). La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO) pasará a denominarse Organización Marítima Internacional (IMO) a partir del 22 de Mayo de 1982 en que fue enmendado su Convenio constitutivo. Hasta la actualidad, IMO ha desarrollado una labor importantísima en función de los objetivos marcados en su propio Convenio:

1. Seguridad Marítima.
2. Eficiencia de la Navegación.
3. Prevención y lucha contra la Contaminación del mar.

Esta labor se ha concretado en una primera fase en la elaboración de todo un cuerpo de códigos, convenios y recomendaciones de carácter internacional, que faciliten la homologación de todos los países marítimos en su estándar mínimo exigido en materia de seguridad de la vida humana en la mar y en materia de protección del medio marino. Pero el éxito en la implantación de estos convenios (algunos instrumentos superan el noventa por ciento del tonelaje mundial) pasa ahora por una segunda fase de seguimiento real de los mismos a través de inspecciones coordinadas en base a los “Memorándum de Entendimiento para el control de los buques por el Estado del Puerto (MOU)”.

La Organización tiene como Órganos rectores a la Asamblea y al Consejo. La Asamblea está constituida por todos los Estados miembros (ciento cincuenta estados más dos miembros asociados) y como máximo órgano de decisión se reúne de forma ordinaria cada dos años, aunque pueden existir sesiones extraordinarias. Esta Asamblea (Parte V del Convenio Constitutivo) tiene como misiones:

- aprobar el programa de trabajo;
- someter a votación el presupuesto;
- establecer las disposiciones;
- y elegir los miembros del Consejo.

El Consejo es el órgano ejecutivo delegado de la Asamblea entre períodos, y se encarga en este tiempo de coordinar y supervisar las tareas de IMO. Puede elegir Secretario General y suscribir acuerdos, siempre que estos se hagan a reserva de la posterior aprobación de la Asamblea. Los miembros del Consejo en este momento son treinta y dos representantes aunque en un futuro serán cuarenta. Los criterios de selección son dos (a + b y c):

- a) Estados con mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales.

- b) Estados con mayores intereses en el comercio marítimo internacional.
- c) Estados que teniendo intereses en el transporte marítimo y en la navegación garanticen una representación geográfica de todas las partes del Mundo.

IMO se constituye además a partir de cuatro Comités de los llamados principales, y un Comité de Facilitación como órgano auxiliar:

- *Comité de Seguridad Marítima (MSC-IMO).*

Es el órgano de IMO más importante desde el punto de vista técnico. Al igual que la Asamblea se encuentra formado por todos los Estados miembros. Es de destacar que se trata del único Comité con organización auxiliar en Subcomités. Las competencias en materia de Seguridad Marítima abarcan según el Convenio Constitutivo de IMO los siguientes supuestos: ayudas/señalización a la navegación, construcción y equipo de buques, dotaciones, reglamento de abordajes, investigación de siniestros, salvamento, mercancías peligrosas, y en definitiva cualquier “cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima”.

- *Comité Jurídico.*

Surge como consecuencia del desastre del B/T “Torrey Canyon” debido a las cuestiones jurídicas que el siniestro conlleva, constituyéndose en el año 1967. Esta facultado según el Convenio Constitutivo de IMO en cuestiones de índole jurídica que sean competencia de la Organización.

- *Comité de Protección del Medio Marino.*

Si bien la Seguridad Marítima es uno de los parámetros fundamentales en los ejes de actuación de la Organización Marítima Internacional, la protección medioambiental es otra de las materias fundamentales que tiene su marco técnico en el Comité de Protección del Medio Marino, órgano que tardó algunos años en constituirse (hasta 1985).

- *Comité de Cooperación Técnica.*

Fue constituido en 1969 aunque no alcanzó pleno estado constitucional hasta 1984. Su labor consiste en examinar aquellas cuestiones de IMO referentes a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica.

- *Comité de Facilitación.*

No es un Comité principal sino auxiliar, constituido en 1972 y se ocupa en los aspectos del tráfico marítimo internacional de reducir los trámites y formularios innecesarios con el objeto de eliminar la excesiva burocratización.

Dependiente del Secretario General funciona, con sede en Londres, la Organización interna de IMO con casi 300 funcionarios y un presupuesto cercano a los siete mil millones de pesetas. El Organigrama de IMO se estructura en base a seis Divisiones, una Intervención Interna y una Oficina del Secretario General. Las Divisiones, dependientes del Secretario General Adjunto, se dividen a su vez en Subdivisiones, Secciones, y Oficinas, según el rango de cada tema.

Desde su constitución los Secretarios Generales de IMO han sido los señores:

- Ove Nielsen (Dinamarca) 1959-1961
- William Graham (Reino Unido) 1961-1963
- Jean Roullier (Francia) 1964-1967
- Colin Goad (Reino Unido) 1968-1973
- Chandrika Prasad Srivastava (India) 1974-1989
- William A. O'Neil (Canadá) 1990-2003
- Efthimios Mitropoulos (Grecia) Secretario actual desde el año 2003.

El gran éxito de IMO ha sido sobre todo el hecho de haber generado una serie de instrumentos legales básicos: SOLAS, MARPOL y STCW con una aplicación superior al 90% de la flota. Ello es todo un éxito, pues son pocos los sectores industriales que a nivel internacional disponen de una normativa común en materia de seguridad, prevención de la contaminación y formación, como ocurre en el sector marítimo.

Los retos de IMO en los últimos años han sido:

1. Consolidar la base normativa común en sus tres pilares fundamentales SOLAS-MARPOL-STCW, con la entrada en vigor de todos los capítulos y anexos, además de establecer procedimientos de gestión (ISM).
2. Mejorar los sistemas de construcción para mejorar la seguridad estructural y consecuentemente la prevención contra daños al Medio Ambiente (doble casco, graneleros, buques de pasaje,...).
3. Introducir el concepto de protección "security" como consecuencia de la presión de los EE.UU. en la lucha antiterrorista (ISPS).
4. Incorporar avances importantes en el control de la radionavegación (VTS, GMDSS, VDR, ECDIS, AIS,...).

Con relación al SOLAS: se han implantado una serie importante de novedades como,

- Sistema armonizado de inspección de buques.
- Nuevos códigos FSS, LSA, ISM, INF, ISPS,...
- Nuevo sistema de comunicaciones GMDSS.
- Incorporación de VDR, AIS, NAVTEX,... (Cap.V)
- Buques de alta velocidad (Cap.X)
- Registro CSR (Cap.XI-1)
- Buques graneleros (Cap.XII).

Con relación al MARPOL: se han ido implantando los 5+1 anexos técnicos:

- I. Contaminación por hidrocarburos;
- II. Contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel;
- III. Contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones-cisterna o vagones-tanque;

- IV. Contaminación por las aguas sucias de los buques; y
- V. Contaminación por las basuras de los buques.
- VI. Contaminantes atmosféricos.

Con relación al STCW:

- IMO ha conseguido una mejora importante en su objetivo de uniformar la formación en la gente de mar a través de la modificación del STCW'78 en su versión de 1995.
  - Se ha creado el Código de Formación con una parte A obligatoria y una parte B recomendada.
  - Igualmente a través de "Cursos modelos" genera una homogeneidad en la formación de mínimos aplicados a la seguridad y la protección medioambiental.
- En materia de protección IMO ha impulsado el Código ISPS, que surge como consecuencia de los atentados terroristas sufridos por EE.UU. el 11-S (2001), que marcan un punto de inflexión en la política internacional contra el terrorismo y evidencian la necesidad de poner en práctica estrategias de protección globales, de las que no escapa el tráfico marítimo.

Para un futuro no muy lejano los propósitos de IMO girarán en torno a dos nuevos Convenios:

- Reciclaje de buques (SRC): la Asamblea de IMO 2005 acordó el desarrollo de un nuevo Convenio sobre reciclaje de buques.
- Convenio para la recuperación de buques y cargas hundidos accidentalmente (WRC): la Asamblea de IMO acordó en su Asamblea de 2005 la adopción de una Conferencia a celebrar en Nairobi (Kenia) en el año 2007 al objeto de abordar dicho tema en que pretende involucrar a Estados y Armadores.

## 7. ¿Y el papel de la Unión Europea...?

La evolución del Transporte Marítimo en los últimos veinticinco años, con el correspondiente crecimiento de los llamados registros abiertos, muchos de ellos auténticos pabellones de conveniencia (FoC), ha propiciado que las banderas tradicionales y sus respectivos registros hayan ido viendo mermado su capacidad de actuación.

Con la globalización más de la mitad de la flota mercante se encuentra inscrita en estos registros abiertos. Todos los países de la Unión Europea han reaccionado tardíamente (a partir de 1985) ante su particular papel de Estado ribereño, promoviendo una política marítima conjunta, especialmente después de los accidentes de los buques "Erika" y "Prestige". En cierto modo se ha seguido el ejemplo de los EE.UU. en su reacción por el accidente del "Exxon Valdes" en

aguas de Alaska y la correspondiente promulgación de leyes como la Oil Pollution Act (OPA'90).

Joe Borg, actual Comisario de Pesca y Asuntos Marítimos, establecía en su documento "En camino hacia una política marítima europea" que las repercusiones de la mundialización y la relocalización de actividades manufactureras fuera de Europa suponen también un desafío importante para el sector del transporte marítimo. Aproximadamente el 90 % de las mercancías en Europa se transportan por mar y el transporte europeo de alta calidad desempeña un papel muy importante. Todo ello, combinado con los altos costes ambientales del transporte por carretera, aumenta continuamente la importancia del transporte marítimo en comparación con otros medios de transporte. Para que Europa saque el máximo partido de su potencial marítimo, es imprescindible un marco político en el ámbito europeo que tenga en cuenta todos estos elementos divergentes y frecuentemente contradictorios, respetando totalmente el principio de subsidiaridad. Se requiere un planteamiento integrado, intersectorial e interdisciplinario de los mares y océanos, la concienciación y el reconocimiento de las amenazas y problemas ambientales y la conciencia de la importancia de los mares y océanos como continuación del territorio europeo para fines de ordenación territorial, gestión y conservación.

Si hacemos un poco de historia de los sucesos ocurridos en Europa, nos encontramos con que zonas como Finisterre en España o el Canal de La Mancha en Inglaterra y Francia, son lugares muy castigados por las consecuencias trágicas del hundimiento de buques significativos como el "Amoco Cádiz". En el año 1993, tras los accidentes ocurridos en aguas de la UE, de los buques "Aegean Sea" y "Braer" una reunión extraordinaria de los ministros de Transportes y de Medio Ambiente de la UE, encomendaba a la Comisión Europea (CE) la elaboración de propuestas concretas que se han ido dilatando en el tiempo. Tuvo que pasar otro suceso lamentable como el ocurrido en el año 1999 en las costas bretañas con el hundimiento del "Erika" para que se empezaran a activar algunas políticas dentro de la Unión de protección y control de buques subestándar. A este accidente le siguió en noviembre de 2002 el del buque tanque "Prestige" con la consiguiente repercusión mediática y política por los importantes daños directos e indirectos que trajo consigo la consecuente marea negra. El doble casco es una medida útil, que ha sido vendida como la panacea del transporte marítimo seguro, pero es una medida insuficiente. Hace falta la renovación de la flota mercante y la elaboración de medidas contundentes que alejen de nuestras costas a los buques que no cumplen con los mínimos establecidos, para lo que es necesario dotar medios comunes de inspección (control) e intervención (guardacostas europeo). "Amoco Cádiz", "Aegean Sea", "Braer", "Erika", "Prestige", ¿cuál será el siguiente?, esa es la verdadera pregunta que toda Europa se hace en un nuevo siglo que se significa por el cuidado y el respeto al entorno ambiental tan castigado como es el caso de las zonas litorales, cuya repercusión económica es tan importante en aspectos

como la pesca o el turismo de muchos países integrados en la UE. Algunos diputados en el Parlamento Europeo (Bayona, 2001) ya han solicitado programas de protección, prevención y control de las vías de transporte marítimo en las zonas más vulnerables y expuestas a riesgos de accidentes químicos o petroleros (como Galicia y Bretaña): un mapa de envergadura europea de los corredores marítimos vulnerables, donde se establecería un nivel «cero» de vertido de desechos contaminantes, y se prohibiría el paso de viejos petroleros (15 años).

#### *El Libro Blanco del Transporte (2001).*

Fue adoptado por la Comisión el 12 de Septiembre de 2001 con el objetivo de fijar la política europea de Transportes para 2010, con el subtítulo de “El momento de decidir”. En el mismo se proponen unas 60 acciones, más o menos concretas, en algunos casos se enuncian de una forma bastante general y se indica la fecha aproximada en que se tiene previsto presentar la propuesta detallada correspondiente. En el campo del Transporte Marítimo se propone complementar la Red Transeuropea de Transporte estableciendo enlaces marítimos que llama Autopistas Marítimas como alternativa de la carretera, especialmente para evitar los cuellos de botella que se producen al atravesar obstáculos naturales como los Pirineos (que cita expresamente), los Alpes, etc. El Libro Blanco propone para esta década un sistema integrado de gestión y control del tráfico marítimo, debidamente coordinado, con vistas a actuar no sólo en accidentes marítimos, sino también en materias como tráfico de drogas, inmigración ilegal y transporte de mercancías peligrosas, así como la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima. La CE también confirma su intención de avanzar en la lucha contra los buques subestandar, en particular, apoyando la iniciativa de Japón de dar poderes a IMO para que audite a los Estados de bandera, y para detectar aquellos que no cumplen debidamente sus obligaciones de inspección, así como definiendo, en el ámbito de la UE, unas “condiciones sociales mínimas” (incluyendo aspectos relativos a formación y condiciones de vida y de trabajo a bordo) para su exigencia a todos los buques que entren en los puertos europeos. Con este fin, la Comisión propone iniciar un diálogo con los interlocutores sociales. Por otro lado el Libro Blanco incide en seguir con las medidas adoptadas a partir del hundimiento del buque tanque “Erika”, que estudiaremos posteriormente.

#### *La Conferencia de Bayona (2001).*

Aunque esta iniciativa no es comparable en magnitud a la anterior, la Conferencia de Bayona si que llama la atención sobre una serie de aspectos importantes muy importantes a corregir en la política marítima de la Unión. Puede considerarse una interpretación más radical de la necesidad de actuar rápidamente en el establecimiento de medidas de protección de las costas europeas frente a siniestros marítimos de trascendencia como los vividos en los últimos años. Por ejemplo, en lo referente al papel del Consejo de Ministros de la UE, donde sería preciso se aprobaran por mayoría simple y no por unanimidad las cuestiones básicas que

afectan a la Seguridad Marítima. La integración europea debería constituirse en promotora de las buenas prácticas en materia de seguridad marítima hacia la armonización al alza de sus normas. Además, la UE debería entablar negociaciones con los países con que haya celebrado acuerdos bilaterales o multilaterales con el fin de hacer referencia a la Seguridad Marítima en esos acuerdos. Por otra parte, la UE debería comprometerse a sustituir la presencia individual de cada uno de sus Estados miembros en el marco de IMO por una representación común. En lo sucesivo, el Parlamento Europeo debería ejercer un control democrático de las actividades de la UE dentro de IMO. Esta Conferencia adoptó igualmente solicitar la constitución de un cuerpo de guardacostas europeo que remplace las estructuras de control del tráfico marítimo en los Estados concernidos. Igualmente la Conferencia de Bayona ha promovido una forma práctica de establecer el viejo criterio de “quien contamina, paga”, solicitando de la Comisión un estudio relativo a la instauración de un impuesto ecológico sobre los cargamentos proporcional al riesgo que tales cargamentos y su transporte así que las condiciones del buque entrañen para el medio ambiente, con el fin de desanimar a los fletadores a que utilicen buques que no cumplen los criterios mínimos de seguridad, y animar a los pabellones y las sociedades de clasificación a que controlen mejor sus buques y forzar a los propietarios de los buques a invertir más en sus flotas.

*El Libro Verde de la Política Marítima (2005-2006).*

Los días 23 y 24 de marzo de 2000, en el Consejo Europeo extraordinario de Lisboa nació, en cierto modo, la voluntad de dar un nuevo impulso a las políticas comunitarias. El Libro Verde se inscribe en es mismo espíritu de Lisboa nacido cinco años antes, y en él se conjugan los deseos de la Unión de conjugar el potencial económico del Transporte Marítimo con el desarrollo sostenible, mediante la conciliación de las dimensiones económica, social y medioambiental de la explotación de los recursos de los mares y los océanos. Las actividades marítimas constituyen uno de los ámbitos esenciales de Lisboa, por la importancia que tiene la economía marítima. La Comisión considera que entre el 3% y el 5% del producto interior bruto de la Unión Europea procede de los sectores relacionados con el mar. La UE es la primera potencia marítima mundial, principalmente en los siguientes ámbitos:

- transporte marítimo (dada la magnitud de los intercambios comerciales por vía marítima);
- turismo costero (dado que dos tercios de las fronteras de la Unión son costas);
- producción de energía en el mar (gracias a los recursos de gas y petróleo del mar del Norte);
- técnicas de construcción naval (gracias a la construcción de buques excepcionales por su complejidad, su seguridad y su incidencia medioambiental);
- servicios conexos (gracias a los conocimientos técnicos sobre tecnologías marinas).

Además, la UE es líder en varios ámbitos que pueden seguir creciendo, como la construcción de cruceros, las energías renovables y los puertos. Dada la importancia socioeconómica de estos sectores y de un transporte marítimo eficaz para una Europa orientada hacia la exportación, resulta primordial preservar la competitividad en estos ámbitos. Por esta razón, el Libro Verde examina los distintos factores que inciden en la competitividad: el estado del medio marino en sí mismo, los conocimientos científicos sobre todos los aspectos relacionados con los océanos, la innovación y la cualificación de la mano de obra.

*COSS – Comité Europeo de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.*

El COSS, cuyas siglas provienen de su versión inglesa “Committee on Safe Seas ...” fue establecido en el Reglamento CE n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002 al objeto de simplificar los procedimientos sustituyendo los distintos comités creados ya en el marco de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques por uno solo.

*EMSA – Agencia Europea de Seguridad Marítima.*

El Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2002 crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima con el objetivo de garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de lucha contra la contaminación causada por los buques en la Comunidad. En este marco político se encuadra una Agencia especializada que dé respaldo técnico y científico en estos temas de tanta relevancia, especialmente con posterioridad a la catástrofe del “Erika” y del “Prestige”. La primera reunión de su Consejo de Administración tuvo lugar el 4 de Diciembre de 2002 en Bruselas, donde ha estado su base de operaciones durante el periodo 2002-2006, en Bruselas, aunque finalmente fue establecida en el punto elegido por la Comisión en el 2003: Lisboa. Su Director, Willem de Ruiter, es el encargado de establecer junto con los Estados miembro de la Unión los objetivos estratégicos que se marquen y de establecer las políticas de cooperación entre los países europeos. EMSA cuenta con casi ochenta personas que trabajan en una estructura de seis Unidades:

- Recursos de la Agencia (humanos y financieros),
- Operaciones,
- Inspecciones y Asesoramiento,
- Legislación,
- Cooperación y Desarrollo,
- y Actuación ante derrames.

El Consejo de Administración de la Agencia esta compuesto por un representante de cada uno de los estados que componen la Unión, además de cuatro representantes de la Comisión y cuatro profesionales de reconocido prestigio en el sector. Noruega e Islandia, aunque no pertenecen a la UE han firmado un protocolo para poder participar de lleno en las actividades de la Agencia.

## **Tareas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima**

- Asistir a la Comisión en la elaboración y actualización de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación procedente de buques, especialmente en relación con la evolución de la legislación internacional, incluido el análisis de proyectos de investigación.
  - Asistir a la Comisión en la aplicación efectiva de la legislación comunitaria de seguridad marítima en toda la Comunidad.
  - Supervisar el funcionamiento general del régimen comunitario de control del Estado rector del puerto, entre otras cosas, mediante visitas a los Estados miembros.
  - Prestar a la Comisión la ayuda técnica necesaria para participar en los trabajos de los órganos técnicos del Memorando de Acuerdo de París.
  - Auxiliar a la Comisión en toda tarea encomendada a la misma por la legislación comunitaria, tanto actual como futura, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación procedente de buques, en particular con relación a las sociedades de clasificación y la seguridad de los buques de pasaje.
  - Colaborar con los Estados miembros proporcionándoles asistencia técnica en la aplicación de la legislación comunitaria y organizando actividades de formación en los ámbitos competencia del Estado del puerto y el Estado del pabellón.
  - Proporcionar a la Comisión y a los Estados miembros información y datos objetivos, fiables y comparables sobre seguridad marítima. Entre las tareas encaminadas a tal efecto estarán la recopilación, registro y evaluación de datos técnicos de los ámbitos de la seguridad y el tráfico marítimos, y también del de la contaminación marina, tanto accidental como intencionada; la explotación sistemática de las bases de datos disponibles, e incluso la creación de otras bases de datos suplementarias.
  - Asistir a la Comisión en la publicación semestral de la información de los buques a los que se hubiera denegado el acceso a puertos comunitarios y ayudará a los Estados miembros en las actividades encaminadas a identificar y perseguir a los buques responsables de vertidos ilícitos.
  - Efectuar tareas vinculadas a la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo según lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE, con el fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.
  - Concebir, en colaboración con los Estados miembros, una metodología común para investigar los accidentes marítimos y proceder al análisis de los informes existentes acerca de aquéllos.
  - Organizar acciones de formación en los ámbitos de las competencias del Estado del puerto y del Estado del pabellón.
  - Prestar asistencia técnica a los Estados candidatos a la adhesión en lo relativo a la aplicación de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima. Esta tarea incluirá la organización de las oportunas actividades de formación.
- Tras el hundimiento del buque tanque “Erika” la Comisión Europea asumió ante el Parlamento Europeo la revisión urgente de toda la legislación competente a

la seguridad del transporte marítimo. De hecho sólo tres meses después de la catástrofe ecológica del “Erika” se presentó el primer bloque conocido como ERIKA-I. Más tarde en diciembre de 2000, el ERIKA-II. Ambos paquetes de leyes incluían tres propuestas normativas sobre distintos aspectos relacionados con la seguridad.

### **Erika I**

- Seguridad marítima del transporte de petróleo.
- Introducción acelerada de petroleros de doble casco.
- Organismos facultados para efectuar inspecciones y visitas de buques.

### **Erika II**

- Seguridad marítima del transporte de petróleo.
- Sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo.
- Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

### **+ Agencia Europea de la Seguridad Marítima**

En mayo de 2004, la Comisión de la Unión Europea a través de su Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea ha puesto en marcha otro nuevo conjunto de medidas encaminadas a mejorar la seguridad marítima, que se ha dado a llamar ERIKA III aunque no de forma oficial.

### **Paquete ERIKA-I**

- Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, que modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

*Modifica la responsabilidad financiera de las Sociedades de Clasificación y establece unos criterios de calidad más estrictos. También incide en la información suministrada que debe ser de mayor transparencia. En definitiva se pretende ejercer un mayor control sobre las organizaciones privadas involucradas en la Seguridad Marítima en la Unión Europea.*

- Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del Puerto, PSC).

*Modifica la Directiva sobre control del Estado rector del Puerto (PSC). Entre las medidas más resaltadas destaca la prohibición de entrada en los puertos*

*de la UE a los buques petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y de pasaje que naveguen bajo un pabellón de la lista negra del MOU de París y hayan sido detenidos más de dos veces en los últimos 24 meses o que, navegando bajo un pabellón de alto riesgo o muy alto riesgo de la lista negra, hayan sido detenidos más de una vez en los últimos 36 meses.*

- Reglamento (CE) 417/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, relativo a la introducción acelerada de normas en materia doble casco o diseño equivalente para petroleros de casco único.

*Este Reglamento no permitía la entrada a los petroleros de casco sencillo para el año 2015, con un cronograma parecido al de IMO en las enmiendas a la regla 13G del Anexo I al Convenio MARPOL. El suceso del hundimiento del “Prestige” implicó un nuevo Reglamento (CE) n° 1726/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, que prohíbe la entrada a los petroleros de casco sencillo que transporten hidrocarburos pesados con un cronograma más severo hasta el año 2010.*

## **Paquete ERIKA-II**

- Directiva 2002/59/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

*Esta Directiva establece un nuevo sistema de información del tráfico marítimo que da respuesta a los accidentes y situaciones peligrosas como las operaciones de salvamento y rescate, y mejora la prevención y detección de la contaminación por los buques.*

- Reglamento (CE) n° 1406/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

*Crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, de la cual hemos dado un breve resumen de sus contenidos en las páginas anteriores.*

- Reglamento sobre la constitución de un tercer nivel de indemnización, Fondo COPE, para casos de responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos en las costas de la Comunidad.

*El Consejo de Ministros de la Unión Europea prefirió llevar esta iniciativa a IMO que aprobó un tercer nivel de responsabilidad civil por contaminación procedente de buques que complementará (hasta unos 1.000 millones de USD) a los hoy vigentes del CLC y del FUND, en una Conferencia Internacional celebrada del 12 al 16 de mayo de 2003. Este nuevo Fondo no será obligatorio sino voluntario.*

El futuro de la política europea de Seguridad en el Transporte pasa por reforzar el llamado espacio común europeo. La red de “autopistas del mar” que pretenden

crear todos los países de la Unión y que ya se daba constancia de ella en el Libro Blanco de 2001, ha vuelto a estar como protagonista del Informe de revisión de 2006. Los mismos objetivos de control de buques subestándar a partir de un sistema homogeneizado de inspecciones (establecido desde 1982 a través del MoU de París), endureciendo ciertas medidas sobre las existentes a nivel internacional (legislación IMO), como es el caso del cronograma de la exigencia del doble casco en los buques tanque.

En el ámbito europeo, hay seis agencias que tratan temas relacionados con los mares: la Agencia europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores (FRONTEX), la Agencia Europea de Defensa, la Agencia Espacial Europea, la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca y la Agencia Europea de Medio Ambiente. Existen numerosos ejemplos de cooperación bilateral entre los Estados miembro y las responsabilidades respecto de las diferentes actividades marítimas en aguas costeras se atribuyen y coordinan de manera diferente según las disposiciones gubernamentales de cada Estado miembro.

En cierto modo la política de la UE en materia de transporte, regiones costeras, pesquerías, medio ambiente marino y otras áreas relevantes se han desarrollado por separado. A pesar de haber intentado tener en cuenta los efectos de unas políticas sobre otras, no siempre se ha valorado la relación tan amplia que las une. Tampoco se había examinado, hasta la aparición del Libro Verde, cómo podrían combinarse sistemáticamente estas políticas para reforzarse entre sí. Las actividades en los mares y océanos se han incrementado y resulta cada vez más complicado gestionar sus diversos usos. Para Europa ha llegado el momento de unir todos estos elementos y de forjar una nueva visión para la gestión de nuestras relaciones con los océanos: siete comisarios de la Comisión Europea responsables de diferentes áreas políticas dirigen una «Task Force» conjunta que considera los océanos y los mares de manera integrada.

## Bibliografía

- ANDERSEN, H.W.; COLETT, J.P. (1989) *Anchor and Balance - Det Norske Veritas 1884-1989*. Coppelens Forlag, Oslo.
- BOCZECK, B.A. (1962) *Flags of Convenience, An International Legal Study*, Edit. Harvard Univ. Press, Cambridge, Mass.
- BLAKE, G (1960) *Lloyd's Register of Shipping – 1760-1960*. Edit. Lloyd's Register of Shipping, Londres.
- HILL, C. et al. (1985) *Arrest of Ships*. Edit. Lloyds London Press Ltd., Londres.
- KASOULIDES, G.C. (1993) *Port State Control and Jurisdiction: Evolution of the Port State Regime*, Edit. Martinus Nijhoff Pub., Dordrecht.
- METAXAS, B.N. (1985) *Flags of Convenience*, Edit. Gover Press, Essex.
- MONTERO, F. (2000) *Control del Estado Rector de Puerto*. Seminario de Postgrado Nivel Avanzado, Canal de Panamá.
- STURMEY, S.G. (1983) *The Open Registry Controversy and the Developing Issue*, Edit. ISL, Bremen.
- STOPFORD, M. (1997) *Maritime Economics*, Edit. Routledge, Londres.
- The History of American Bureau of Shipping ABS*, Nueva York, 1991.
- Le Bureau Veritas, Societè Internationale de Classification de Navires et d'Aeronefs 1828-1928*. Edit. du Centenaire, Paris, 1928.
- ARGIROFFO, G. (1974) "Flags of Convenience and Substandard Vessels", *International Labour Review* no.111, 1974.
- BELL, D. (1993) "Port state control vs flag state control: UK government position" *Marine Policy*, Vol. 17, 5/1993.
- BOISSON P. (1994) "Classification societies and safety at sea: Back to basics to prepare for the future". *Marine Policy* 1994 18 (5) 363-377
- CARLIER, M. (2003) "El registro especial de Canarias. Ventajas y situación de hoy". Doc. ANAVE.
- COUVREUR, J.-F., SCHERRER, P. (2001). *Treatment of waste from the Erika spill*. Proceedings of the International Oil Spill Conference 2001, Tampa, Florida, Edit. American Petroleum Institute, Washington.
- CURTIS, A.R. "Port State in the Caribbean, FAL (Facilitation of trade and transport in Latin America and the Caribbean)" *Bulletin* no. 163, 03/2000.
- DOUGLAS, C. *The Port State Control of Human Error: A Feasibility Study*, [Final year LLB research option, 1999]: <http://www.uctshiplaw.com/theses/psctext.htm#3>.
- FERNÁNDEZ BEISTEGUI, C.F. "El control de los buques por el Estado del Puerto" *Anuario de Derecho Marítimo*. Vol.XIII, p.152.
- GARCÍA PÉREZ J.D. (2003) *Early Socio-political and Environmental Consequences of the Prestige Oil Spill in Galicia Disasters* Vol.27.
- HARE, J. "Port State Control: strong medicine to cure a sick industry", *Georgia Journal of International and Comparative Law*, Vol.26 (3) 1997. <http://www.uctshiplaw.com/pscfrm.htm>

HOPPE, H. "Port State Control, an update on IMO's work", IMO News, no. 1/2000, p.9.

KASOULIDES, G.C. "Paris Memorandum of Understanding: A regional Regime of Enforcement, in the North Sea (...)", International Journal of Estuarine and Coastal Law, 1990, pp.180-192.

LE GUERROUE, P., POUPON, E., MERLIN, F.X., CARIOU, G. (2003). Recovery of sunken and buried oil in coastal water during the Erika spill. Proceedings of the International Oil Spill Conference 2003, Vancouver, Canada, Edit. American Petroleum Institute, Washington.

KEEFE, H.S. (1985) "An underwriter looks at classification societies". American Institute of Marine Underwriters' Seminar on Marine Insurance Issues. Nueva York.

LEDREAN-QUENEC'H DU, S., JACQUES, J-P., LAMY, A. (2001). The Erika oil spill: The bird rescue response. Proceedings of the International Oil Spill Conference 2001, Tampa, Florida, Edit. American Petroleum Institute, Washington.

LEGATSKI, R.A. "Port State Jurisdiction over Vessel", Harvard Environmental Law Review n°2, 1977, pp.448-473.

LARUELLE, F., KERAMBRUN, L. (2001). Erika oil spill: some innovations in the French shoreline response and beach cleanup methods. Proceedings of the twenty-fourth Arctic and Marine Oilspill Program (AMOP) technical seminar (including 18th TSOCS and 3rd PHYTO), Edmonton, Canada.

MONTERO, F.; ANDRAY, A. "PSC vs FOC: What about Safety?" New Maritime Impulses in the presence of a New Century – Proceedings 2nd International Congress on Maritime Technological Innovations and Research. Cádiz, 2000. Vol.1 pp.578-588.

MONTERO, F. (2003) "Open registers: past, present and future". Marine Policy, (2003). Vol. 27, (6), 513-523.

PALOMARES, M. "La labor del Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento". IMO – Edic. manusc. 8pp.

PAYOYO, P.B. (1994) "Implementation of international conventions through port state control: an assessment" Marine Policy, Vol. 18, 5/1994

PEIGNE, G., CABIOC'H, F. (2001). Offshore operations following the Erika oil spill. Proceedings of the International Oil Spill Conference 2001, Tampa, Florida, Edit. American Petroleum Institute, Washington.

PINIELLA, F.; RASERO, J.C.; ARAGONÉS, J. "Maritime safety control instruments in the era of the globalisation" Journal of Maritime Research, Vol. 2, N°2/2005 .

PINIELLA, F. "Análisis de los instrumentos de seguridad del buque: casuística regional en el espacio europeo (1982-1996)", Mapfre Seguridad, no.65, 1997, p. 24-31.

PÉREZ, C.; PINIELLA, F.; DE LA CRUZ, A.G. "Statistical análisis of PSC inspections: inefficiency or inadequate procedures?" New Maritime Impulses in the presence of a New Century – Proceedings 2nd International Congress on Maritime Technological Innovations and Research. Cádiz, 2000. Vol.1 pp.78-88.

PLAZA, F. "Port State Control, an update", IMO News N°4/1997, p.32.  
RAGOT, R., PONCET, F., LARUELLE, F., TINTILIER, F. (2003). Results of a three year monitoring programme on the natural recovery of vegetation after the Erika oil spill: Lessons for adapting response techniques. Proceedings of the International Oil Spill Conference 2003, Vancouver, Canada, Edit. American Petroleum Institute, Washington.  
SAGE, B. (2005) "Identification of 'High Risk Vessels' in coastal waters" Marine Policy, Vol. 29, 4/2005  
STIANSEN, S. G. (1985) "The origins and present activities of ABS" American institute of Marine Underwriters' Seminar on Marine Insurance Issues Nueva York.

Información en red:

IMO: <http://www.imo.org>  
ILOLEX – Base de datos del Trabajo Marítimo (OIT): <http://www.ilo.org/ilolex>  
ITF: <http://www.itfglobal.org>  
ITOPF: <http://www.itopf.com>  
CEDRE: <http://www.le-cedre.fr>  
EMSA: <http://www.emsa.europa.eu>  
OCIMF: <http://www.ocimf.com/>  
MoU Paris : <http://www.parismou.org/>  
MoU Tokyo: <http://www.tokyo-mou.org/>  
MoU Viña del Mar: [http://200.45.69.62/index\\_i.htm](http://200.45.69.62/index_i.htm)  
MoU Mediterráneo : <http://www.medmou.org/>  
MoU Océano Índico: <http://www.iomou.org/>  
MoU Caribe : <http://www.caribbeanmou.org/>  
MoU Mar Negro: <http://www.bsmou.org/>  
PSC US Coast Guard: <http://www.uscg.mil/hq/gm/pscweb/>  
Equasis: <http://www.equasis.org>

## ANEXOS

### Anexo I

Relación de Convenios de la Organización Marítima Internacional.

Fuente: [www.imo.org](http://www.imo.org) – 30 de Septiembre de 2006

*% de flota Lloyd's Register of Shipping/World Fleet Statistics*

<b>Instrumento</b>	<b>Entrada en vigor</b>	<b>Estados</b>	<b>% flota</b>
IMO Convenio	17-Mar-58	166	98.81
1991 enmiendas	-	103	85.96
SOLAS 1974	25-May-80	156	98.79
SOLAS Protocolo 1978	01-May-81	109	95.35
SOLAS Protocolo 1988	03-Feb-00	83	67.19
Acuerdo de Estocolmo 1996	01-Abr-97	10	9.38
LL 1966	21-Jul-68	156	98.76
LL Protocolo 1988	03-Feb-00	78	66.71
TONNAGE 1969	18-Jul-82	145	98.56
COLREG 1972	15-Jul-77	149	97.92
CSC 1972	06-Sep-77	77	61.76
1993 enmiendas	-	9	5.60
SFV Protocolo 1993	-	12	9.66
STCW 1978	28-Abr-84	150	98.78
STCW-F 1995	-	6	5.86
SAR 1979	22-Jun-85	88	52.33
STP 1971	02-Ene-74	17	22.85
SPACE STP 1973	02-Jun-77	16	22.03
INMARSAT C 1976	16-Jul-79	90	92.58
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	88	91.46
1994 enmiendas	-	40	28.95
FAL 1965	05-Mar-67	107	68.67
MARPOL 73/78 (Anexo I/II)	02-Oct-83	138	97.71
MARPOL 73/78 (Anexo III)	01-Jul-92	123	93.75
MARPOL 73/78 (Anexo IV)	27-Sep-03	112	72.22
MARPOL 73/78 (Anexo V)	31-Dic-88	128	95.98
MARPOL Protocolo 1997 (Anexo VI)	19-May-05	36	70.58

<b>Instrumento</b>	<b>Entrada en vigor</b>	<b>Estados</b>	<b>% flota</b>
LC 1972	30-Ago-75	81	69.31
1978 enmiendas	-	20	19.23
LC Protocolo 1996	24-Mar-06	29	19.38
INTERVENTION 1969	06-May-75	83	72.91
INTERVENTION			
Protocolo 1973	30-Mar-83	48	47.40
CLC 1969	19-Jun-75	40	3.36
CLC Protocolo 1976	08-Abr-81	54	56.22
CLC Protocolo 1992	30-May-96	114	94.45
FUND Protocolo 1976	22-Nov-94	31	47.71
FUND Protocolo 1992	30-May-96	98	88.92
FUND Protocolo 2000	27-Jun-01	-	-
FUND Protocolo 2003	03-Mar-05	19	15.57
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	17	19.85
PAL 1974	28-Abr-87	32	38.64
PAL Protocolo 1976	30-Abr-89	25	38.36
PAL Protocolo 1990	-	6	0.93
PAL Protocolo 2002	-	4	0.13
LLMC 1976	01-Dic-86	50	49.65
LLMC Protocolo 1996	13-May-04	23	23.25
SUA 1988	01-Mar-92	142	92.24
SUA Protocolo 1988	01-Mar-92	132	87.96
SUA 2005	-	-	-
SUA Protocolo 2005	-	-	-
SALVAGE 1989	14-Jul-96	54	38.30
OPRC 1990	13-May-95	88	64.53
HNS Convenio 1996	-	8	4.83
OPRC/HNS 2000	14-Jun-07	15	16.05
BUNKERS			
CONVENIO 2001	-	11	14.97
AFS CONVENIO 2001	-	17	17.43
BWM CONVENIO 2004	-	6	0.62

## **Recientes y futuras incorporaciones al listado de Convenios IMO**

<b>Entrada en vigor</b>	<b>Código o Convenio</b>
1 Julio 2006	Mayo 2004 Enmienda al SAR - personas en peligro
1 Julio 2006	Junio 2003 Enmienda al SOLAS/Mayo 2004 Enmienda al SOLAS
1 Julio 2006	Diciembre 2004 Enmienda al SOLAS – capítulo revisado de buques bulk carriers, botes de caída libre, S-VDRs
1 Noviembre 2006	Julio 2005 Enmienda al FAL
21 Noviembre 2006	Julio 2005 Enmienda al Anexo VI del MARPOL
1 Enero 2007	Octubre 2004 Enmienda al MARPOL Anexos revisados I y II
1 Enero 2007	Enmienda a los Códigos IBC y IGC
Mayo 2005	Enmienda al SOLAS
1 Agosto 2007	Marzo 2006 Enmienda MARPOL – protección tanques FO
1 Enero 2008	Mayo 2006 Enmienda al SOLAS - LRIT
1 Enero 2008	Mayo 2006 Enmienda al STCW – oficial de seguridad, botes de rescate rápidos
1 Enero 2009	Mayo 2005 Enmienda al SOLAS – Capítulo revisado II-1
1 Julio 2010	Mayo 2006 Enmienda al SOLAS

## Anexo II

Sumario de la Legislación Nacional en materia de Seguridad Marítima aplicada por España como Estado de Abanderamiento.

<b>Norma</b>	<b>Descripción</b>
Orden 10.6.83	Normas complementarias al Convenio SOLAS 74/78. Aplicación a buques de recreo y de pesca.
R.D. 1041/97	Normas de protección en el transporte de animales vivos.
Orden 14.7.64	Por la que se establecen las tripulaciones mínimas que deben llevar los buques mercantes y de pesca.
R,D, 145/89	Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
R.D. 1253/97	Decreto que incorpora a la normativa nacional las Directivas 93/75 y siguientes, sobre condiciones de notificación de buques con mercancías peligrosas.
R.D. 1952/95	Aprobación de la Comisión para la coordinación del transporte de mercancías peligrosas.
R.D. 230/98	Norma por la que se publica el Reglamento de Explosivos.
Ley 60/62	Regula lo relativo a las extracciones de restos hundidos, hallazgos de material en el mar, el remolque y los auxilios y salvamento en la mar.
Decreto 984/67	Reglamento para la aplicación de la Ley 60/62
R.D. 393/96	Desarrollo reglamentario del servicio de practicaje.
Orden 20.02.97	Regulación del Reglamento de capacitación profesional para el servicio de practicaje.
R.D. 1835/83	Normas de balizamiento en las costas españolas.
Orden 27.2.96	Regulación de la Comisión de Faros.
Orden 14.4.88	Por la que se establece la Comisión para la investigación de los siniestros marítimos.
R.D. 799/81	Se establece el procedimiento de autorización de trabajos científicos a buques extranjeros en aguas españolas.
Orden 18.2.88	Regula las condiciones para el enrole en un buque de personal ajeno a la tripulación.
Orden 31.7.92	Establece los requisitos de formación en seguridad marítima que deben cumplir las tripulaciones de buques mercantes y de pesca.
R.D, 438/94	Regula las instalaciones de recepción de residuos oleosos procedentes de buques.

### **Anexo III**

Lista de certificados y documentos que deben examinarse por un Inspector PSC.

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. Certificados de seguridad:
  - a) Certificado de seguridad para buque de pasaje.
  - b) Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
  - c) Certificado de seguridad de equipo para buque de carga.
  - d) Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga.
  - e) Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
  - f) Certificado de exención, incluida la lista de cargas según proceda.
  - g) Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel; certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
4. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel; certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
5. Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos.
6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
7. Certificado internacional de francobordo (1966); certificado internacional de exención de francobordo.
8. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
9. Libro registro de carga.
10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad.
11. Certificados emitidos según lo dispuesto en el Convenio STCW.
12. Certificados médicos. Véase el Convenio número 73 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre revisiones médicas de la gente de mar.
13. Información sobre la estabilidad.
14. Copia del documento de cumplimiento y certificado de gestión de la seguridad, expedidos conforme al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (SOLAS, capítulo IX).
15. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria, expedidos por la sociedad de clasificación de que se trate (sólo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una sociedad de clasificación).
16. Documento acreditativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transporten mercancías peligrosas.
17. Certificado de seguridad y permiso de explotación para embarcación de alta velocidad.

18. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
19. Diario de navegación del buque en el que se hayan registrado los ejercicios, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento.
20. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
21. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
22. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
23. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
24. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.
25. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros).
26. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.
27. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
28. Documento de autorización para transporte de grano.
29. Manual de sujeción de la carga.
30. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.
31. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.
32. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.
33. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.
34. Cuadernillo del granelero.
35. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.
36. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (CLC, 1992).