

Novedades normativas sobre Seguridad y Medio Ambiente

Informe 1/2014 – Julio 2014

ÍNDICE

Informe 1/2014 – Julio 2014	1
1. SOLAS	3
1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	3
1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas.....	5
1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima	13
2. MARPOL.....	26
2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento	26
2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas.....	29
2.3. Anexos de MARPOL.....	30
3. UNIÓN EUROPEA (UE)	38
3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE	38
3.2. Otros asuntos comunitarios.....	41
4. PIRATERÍA.....	56
5. PORT STATE CONTROL	65
5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2013	65
5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español	68
5.3. Campaña de inspección concentrada (CIC)	69
5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC.....	70
6. NORMATIVA ESPAÑOLA	76
6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE	76
6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española.....	80

1. SOLAS

1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas

1.3. Enmiendas propuestas pendientes de adopción

1.4. Otros asuntos sobre seguridad marítima

1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

De todas ellas se ha dado ya cuenta en anteriores informes. Se apuntan como recordatorio de fechas.

El 1 de enero de 2011 entraron en vigor unas enmiendas a SOLAS adoptadas en junio de 2009, mediante la Resolución MSC.282(86), que afectan a la regla 19 "Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se deben llevar a bordo" del Capítulo V sobre seguridad de la navegación.

Dicha norma establece la obligación de instalar un **sistema de alarma para la guardia de navegación** según un calendario de aplicación que comenzó en julio de 2011 y se extiende hasta 2014, en función del tipo de buque, GT y año de construcción:

- **Buques de carga y pasaje de $GT \geq 150$** , construidos a partir del **1 de julio de 2011**.
- **De pasaje construidos antes del 1 de julio de 2011**, a más tardar en el primer reconocimiento después del **1 de julio de 2012**.
- **Buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2011**:
 - de $GT \geq 3.000$, a más tardar en primer reconocimiento después del **1 de julio de 2012**.
 - de $500 > GT < 3.000$, a más tardar en primer reconocimiento después del **1 julio 2013**.
 - de $150 > GT < 500$, a más tardar en primer reconocimiento después del **1 julio 2014**.

El sistema de alarma deberá funcionar siempre que el buque esté en movimiento en la mar. Los equipos instalados antes del 1 de julio de 2011 pueden quedar, a discreción de cada Administración, exentos posteriormente del pleno cumplimiento de dichas normas.

Para los buques que realizan viajes internacionales también se debe instalar un **sistema ECDIS** según el siguiente calendario de cumplimiento:

- Buques de pasaje de $GT \geq 500$:
 - construidos a partir del 1 de julio de 2012.
 - construidos antes del 1 de julio de 2012, a más tardar, en la fecha del primer reconocimiento del equipo de seguridad que se realice a partir del 1 de julio de 2014.
- Buques tanque de $GT \geq 3.000$:
 - construidos a partir del 1 de julio de 2012.

- contruidos antes del 1 de julio de 2012, a más tardar, en el primer reconocimiento a partir del **1 de julio de 2015**.

— Buques de carga (distintos de buques tanque) de:

- $GT > 10.000$ contruidos a partir del 1 de julio de 2013.
- $3.000 > GT < 10.000$ contruidos a partir de 1 de julio de 2014.
- $GT > 50.000$ contruidos antes del 1 de julio de 2013, a más tardar, en el primer reconocimiento del equipo de seguridad a partir del 1 de julio de 2016.
- $20.000 > GT < 50.000$ contruidos antes del 1 de julio de 2013, a más tardar, en el primer reconocimiento después del 1 de julio de 2017.
- $10.000 > GT < 20.000$ contruidos antes del 1 de julio de 2013, a más tardar, en el primer reconocimiento a partir del 1 de julio de 2018.

La expresión “**primer reconocimiento**” hace referencia al primer reconocimiento anual, periódico, o de renovación del equipo de seguridad.

Las Administraciones **podrán eximir de la aplicación** de la regla sobre el ECDIS a los buques que se vayan a retirar definitivamente del servicio en los 2 años siguientes a las fechas de implantación siguientes:

- 2014: Buques de pasaje de $GT \geq 500$ contruidos antes del 1 de julio de 2012.
- 2015: Buques tanque de $GT \geq 3.000$ contruidos antes del 1 de julio de 2012.
- 2016: Buques de carga que no sean buques tanque, de $GT \geq 50.000$, contruidos antes del 1 de julio de 2013.
- 2017: Buques de carga que no sean buques tanque, de $20.000 > GT < 50.000$, contruidos antes del 1 de julio de 2013.
- 2018: Buques de carga que no sean buques tanque, de $10.000 > GT < 20.000$, contruidos antes del 1 de julio de 2013.

1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas

1 de julio de 2014

Resolución MSC.302(87):

Normas de funcionamiento para la gestión de alertas en el puente

La Gestión de Alertas en el Puente (BAM) tiene por objeto mejorar el manejo, distribución y presentación de alertas. Armoniza las prioridades, clasificación, tramitación, distribución y presentación de alertas, para que el personal del puente se pueda concentrar en la seguridad de la navegación y en identificar inmediatamente cualquier situación anormal que requiera tomar medidas para que el buque siga funcionando en condiciones de seguridad. Las normas están estructuradas en los siguientes módulos:

- A: Presentación y tramitación de alertas en el puente.
- B: Funciones de gestión central de alertas.
- C: Interfaces.
- D: Documentación de sistemas y equipos.

Mediante esta enmienda, se actualiza este código que la Asamblea de la OMI adoptó en 1995 y que ofrece una orientación general para la etapa de proyecto del buque y pretende una aplicación uniforme respecto a las características (símbolos y colores), tipo, emplazamiento (puente, espacio y cámara de máquinas, control de carga y de contra incendios), presentación visual/acústica y prioridad de las alertas e indicadores que se incluyen en el SOLAS y otros códigos conexos. También clasifica las alarmas como **de emergencia** (contra incendios, alerta de entrada de agua, descarga de agente extintor de incendios, cierre de puerta estanca de corredera de accionamiento a motor) y **alarmas generales** (de máquinas, aparato de gobierno, fallo en el sistema de control, de sentina, de detección de incendios o gas, para oficiales de máquinas, para el personal, etc.).

Resolución MSC.337(91)

Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques

El MSC 91 adoptó este nuevo Código que se ha elaborado para proporcionar normas internacionales sobre protección contra el ruido en cumplimiento de la regla II-1/3-12 del SOLAS. Aunque es un instrumento obligatorio, algunas de sus disposiciones son recomendatorias o informativas.

Su objetivo es ofrecer normas con las que evitar que se produzcan niveles de ruido potencialmente peligrosos a bordo de los buques y **normas con las que crear un entorno aceptable para la gente de mar**. Estas normas se dirigen especialmente a **buques de pasaje y carga (no se aplica a las naves de gran velocidad)**. Pretende ofrecer la base para una norma de proyecto cuyo cumplimiento se fundamente en la realización satisfactoria de las pruebas de mar que resultan en la publicación del informe sobre el estudio de ruidos.

El cumplimiento operacional actual se basa en que la tripulación reciba formación sobre los principios de protección personal y mantenimiento de medidas de reducción del ruido. Éstos se aplicarían de acuerdo con los procesos dinámicos y las prácticas establecidas en el capítulo IX del Convenio SOLAS.

En el Código se formulan requisitos y recomendaciones para:

1. medir los niveles y exposición al ruido;
2. proteger a la gente de mar del riesgo de disminución de la facultad auditiva a causa del ruido, dadas unas condiciones en las que actualmente no es posible reducir el ruido a un nivel que no sea potencialmente peligroso;
3. establecer niveles máximos aceptables de ruido para todos los espacios a los que normalmente tiene acceso la gente de mar; y
4. verificar el aislamiento acústico en los espacios de alojamiento.

Resolución MSC.338(91)

Enmiendas a SOLAS

Capítulo II-1: Construcción – Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas

— **Parte A-1 (Estructura de los buques):** Se ha añadido la regla 3-12 sobre “**Protección contra el ruido**”: Se aplica a buques de **GT \geq 1.600**:

5. Cuyo contrato de construcción se adjudique el **1 de julio de 2014** o posteriormente; o
6. De no haberse formalizado un contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una **fase equivalente el 1 de enero de 2015** o posteriormente; o
7. Cuya **entrega** tenga lugar el **1 de julio de 2018** o posteriormente, a menos que la Administración juzgue que el cumplimiento de una disposición particular no es razonable ni práctico.

Buques entregados antes del 1 de julio de 2018 y:

8. Cuyo contrato de construcción se firme antes del 1 de julio de 2014 y cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2009 o posteriormente pero antes del 1 de enero de 2015; o
9. De no haberse formalizado un contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada o cuya construcción se halle en una fase equivalente el 1 de enero de 2009 o posteriormente pero antes del 1 de enero de 2015, **se adoptarán medidas para reducir en los espacios de máquinas el ruido de éstas a los niveles admisibles que determine la Administración.** Cuando no sea posible reducir en grado suficiente este ruido, la fuente que lo origine en exceso se insonorizará o aislará adecuadamente, o bien se habilitará un refugio a salvo del ruido si en el espacio de que se trate ha de haber dotación. El personal que haya de entrar en dichos espacios dispondrá de protectores de oídos, si es necesario.

Capítulo III: Dispositivos y medios de salvamento

- **Parte B (Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento):** se ha añadido una nueva regla 17-1 sobre “Rescate de personas del agua”:

Todos los buques deberán disponer de planes y procedimientos específicos para el rescate de personas del agua, teniendo en cuenta las directrices de la OMI. En ellos se indicará el equipo previsto para utilizar en el rescate y las medidas que a adoptar para reducir al mínimo los riesgos del personal del buque que participe en las operaciones. Los buques construidos **antes del 1 de julio de 2014** cumplirán esta norma, a más tardar, cuando se efectúe **el 1^{er} reconocimiento periódico o de renovación del equipo de seguridad después del 1 de julio de 2014**, si éste es anterior.

Resoluciones MSC.341(91) y MSC.342(92)

Revestimientos protectores de los tanques

Estas enmiendas afectan a la “Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques dedicados a lastre de agua de mar de todos los tipos de buques y los espacios del doble forro en el costado de los graneleros”, que se adoptó en 2006 mediante la Resolución MSC.215(82), y a la Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos, adoptada en la Resolución MSC.288(87).

En ambas normas se ha sustituido la referencia a las “Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (resolución A.744(18), enmendada)” por una referencia al “Código internacional sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, 2011 (Código ESP 2011) (resolución A.1049(27))”.

Resolución MSC.343(91)

Certificados del buque

Se han sustituido por unos modelos nuevos actualizados el Certificado de seguridad de construcción para buque de carga y el Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.

Resolución MSC.344(91)

Certificados del buque

Como en la resolución anterior, se han modificado los siguientes modelos de certificados con sus correspondientes inventarios:

- De seguridad para buque de pasaje.
- De seguridad de construcción para buque de carga.
- De seguridad del equipo para buque de carga.
- De seguridad radioeléctrica para buque de carga.
- De seguridad para buque de carga.
- Certificado de exención.

Convenio Internacional sobre líneas de carga

Esta enmienda modifica el Convenio Internacional sobre líneas de Carga, en concreto, la regla 27 (Tipos de buques) del capítulo III (Francobordos) del Anexo I sobre Reglas para determinar las líneas de carga.

- **Regla 27.11 (Condición inicial de carga):** se ha sustituido la primera frase del apartado b) iv) por: “se supondrá que los tanques y espacios del buque destinados a contener cada tipo de productos y provisiones de consumo se cargan al 50 % de su capacidad total.”

Se añade un nuevo apartado b) v): “en condiciones normales se considerará que los tanques de agua de lastre están vacíos y no se realizará ninguna corrección por superficie libre respecto de los mismos;”

Se sustituye el nuevo apartado b) vi) por: “se podrá considerar un tratamiento alternativo de la superficie libre al preparar la condición final para la aplicación de la avería:

- **Método 1** (adecuado para las correcciones virtuales). El centro de gravedad virtual para la condición inicial se determina del modo siguiente:
 - i) la condición de carga se creará según lo dispuesto en los apartados i) a iv);
 - ii) la corrección para las superficies libres se añade al centro de gravedad;
 - iii) se genera una condición inicial virtual con todos los compartimentos vacíos para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel, utilizando la altura del centro de gravedad de la condición de carga que se indica anteriormente; y
 - iv) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando la condición inicial indicada anteriormente.
- **Método 2** (adecuado para utilizar los momentos de superficie libre reales de acuerdo con los llenados de los tanques supuestos para el caso de avería). El centro de gravedad virtual para la condición inicial se determina del modo siguiente:
 - i) la condición de carga se creará según lo dispuesto en los apartados i) a iv);
 - ii) se puede generar una condición inicial virtual para cada caso de avería con compartimentos llenos de líquido para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel, utilizando la condición virtual inicial con compartimentos llenos, generada para el calado correspondiente a la línea de carga de verano con asiento a nivel. Al utilizar la altura del centro de gravedad y la corrección por superficie libre de la condición de carga indicada anteriormente, se realizarán cálculos distintos para cada caso de avería. Sólo los compartimentos llenos de líquido que vayan a sufrir avería se dejan vacíos antes de la avería; y iii) se comprobará que los casos de avería cumplen los criterios de estabilidad con avería utilizando las condiciones iniciales indicadas anteriormente (una condición inicial para cada caso de avería).”

- **Regla 27 13) – Condición de equilibrio:** Se añade el apartado g): “El cumplimiento de los criterios de estabilidad residual no se debe demostrar en las condiciones de carga de servicio utilizando un instrumento de estabilidad, programas informáticos de estabilidad u otro método aprobado.”

1 de enero de 2015

Resolución MSC.349(92):

Código para las Organizaciones Reconocidas

Adoptado el pasado mes de mayo, este Código es un instrumento refundido que constituye la norma internacional sobre esta materia y que contiene los criterios mínimos para la evaluación de organizaciones con vistas a su reconocimiento y autorización por los Estados de bandera.

El código establece:

10. Requisitos obligatorios que debe satisfacer una organización para su reconocimiento por un Estado de bandera (parte I).
11. Requisitos obligatorios que debe satisfacer una OR al desempeñar tareas de certificación y servicios reglamentarios en nombre de los Estados de bandera que la hayan autorizado (parte II).
12. Requisitos obligatorios a los que se deben adherir los Estados de bandera para autorizar una OR (parte II); y
13. Directrices para la supervisión de las OORR por los Estados de bandera (parte III).

En el Código se definen los requisitos funcionales, organizativos y de control aplicables a las OORR que ofrezcan certificación y servicios reglamentarios en virtud de instrumentos obligatorios de la OMI, tales como, aunque no de forma exclusiva, SOLAS, MARPOL y Convenio de Líneas de Carga.

Los requisitos del Código son genéricos y se aplican a todas las OORR, con independencia de su tipo, tamaño y de la certificación y los servicios reglamentarios que presten.

Las OORR sujetas al Código no tienen que ofrecer necesariamente todos los tipos de certificación y servicios reglamentarios, y el alcance de su reconocimiento puede ser limitado, siempre que los requisitos del Código se apliquen de un modo compatible con este alcance limitado del reconocimiento que se les otorgue. Cuando no se pueda aplicar un requisito del Código debido al alcance de los servicios que presta una OR, el Estado de bandera deberá identificarlo claramente y registrarlo en el sistema de gestión de calidad de la OR.

Resolución MSC.350(92):

Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia

El MSC 91 aprobó un proyecto de enmiendas al Capítulo III del Convenio SOLAS (sobre dispositivos y medios de salvamento), que exigirá, entre otros aspectos, que los pasajeros efectúen los simulacros de accidente antes o justo después de zarpar el buque y no “en las 24 horas siguientes”, como exige legislación actual a los buques cuyos pasajeros vayan a permanecer a bordo más de 24 horas. La OMI explica que esta medida se toma “a raíz del incidente del *Costa Concordia*.”

La modificación afecta a la Parte B (Prescripciones relativas a los buques y a los dispositivos de salvamento), Regla 19 (Formación y ejercicios periódicos para casos de emergencia). Los párrafos 2.2 y 2.3 existentes se enmiendan y quedan redactados como se indica a continuación:

“2.2 En un buque que realice un viaje en el que esté previsto que los pasajeros permanezcan a bordo **más de 24 h**, se efectuará la reunión de los pasajeros recién embarcados antes o inmediatamente después de la salida. Se darán instrucciones a los pasajeros sobre la utilización de los chalecos salvavidas y sobre cómo deben actuar en caso de emergencia.

2.3 Siempre que embarquen pasajeros nuevos, se les dará instrucciones sobre seguridad inmediatamente antes o inmediatamente después de la salida. Dichas instrucciones se darán mediante un anuncio en uno o varios idiomas que puedan ser comprendidos por los pasajeros.

Este anuncio se deberá efectuar a través del sistema de megafonía del buque u otro medio equivalente que se pueda escuchar al menos por los pasajeros que no lo hayan oído durante el viaje. Las instrucciones se podrán dar durante la reunión de los pasajeros. Como complemento de las instrucciones se pueden utilizar tarjetas o carteles informativos o programas de vídeo presentados en las pantallas de video del buque, pero éstos no se podrán utilizar para reemplazar el anuncio.”

Se ha insertado un nuevo párrafo 3.3:

“3.3. Los tripulantes que tengan responsabilidades relacionadas con la **entrada o salvamento en espacios cerrados** participarán en un ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado, que se realizará a bordo del buque, **como mínimo una vez cada dos meses.**”

A continuación del párrafo 3.5 de la nueva numeración se inserta el nuevo párrafo siguiente:

“3.6. **Ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados:**

3.6.1 Los ejercicios de entrada y salvamento en espacios cerrados se deben planear y llevar a cabo de manera segura, teniendo en cuenta las orientaciones incluidas en las recomendaciones elaboradas por la OMI.

3.6.2 Los ejercicios de entrada y salvamento en un espacio cerrado incluirán la comprobación y utilización del:

14. equipo de protección personal prescrito para la entrada;
15. equipo y los procedimientos de comunicaciones;
16. equipo y los procedimientos de salvamento;
17. las instrucciones en técnicas de primeros auxilios y reanimación.”

A continuación del apartado .4, se inserta el nuevo apartado siguiente:

“4.2.5: se deben tener en cuenta los riesgos que entrañan los espacios cerrados y los procedimientos de a bordo para la entrada en dichos espacios en condiciones de seguridad, así como las orientaciones que figuran en las recomendaciones elaboradas por la OMI.”

Capítulo V (Seguridad de la navegación)

— **Regla 19 (Prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo):** se ha añadido un nuevo apartado después del 1.2.3:

“.4 estarán equipados con el sistema prescrito en el párrafo 2.2.3, según se indica a continuación:

.1 buques de pasaje, con independencia de su tamaño, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe después del **1 de enero de 2016**;

.2 buques de carga de **GT \geq 3.000**, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe después del **1 de enero de 2016**;

.3 buques de carga de **3.000 > GT \geq 500**, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe después del **1 de enero de 2017**;

.4 buques de carga de **500 > GT \geq 150**, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento que se efectúe después del **1 de enero de 2018**.

El sistema de alarma para la guardia de navegación en el puente estará en funcionamiento siempre que el buque se encuentre en movimiento en el mar.

Las disposiciones del párrafo 2.2.4 serán también de aplicación a los buques construidos antes del **1 de julio de 2002**.

Resolución MSC.353(92):

Código ISM

Las modificaciones propuestas afectan a la Parte A del Código sobre “Implantación”, a los siguientes apartados:

- **6. Recursos y personal:** A continuación del párrafo 6.2 actual se inserta un nuevo párrafo 6.2.1: “6.2.1 La compañía se debe asegurar de que el buque dispone de una dotación adecuada para prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones en condiciones de seguridad a bordo. (Ver los Principios relativos a la dotación mínima de seguridad, adoptados por la OMI mediante la resolución A.1047(27).”
- **12. Verificación por la compañía, examen y evaluación:** a continuación del párrafo 12.1 actual se inserta el un nuevo párrafo 12.2 y se modifica la numeración de los párrafos siguientes: “12.2 La compañía debe verificar periódicamente si todos los que desempeñan tareas relacionadas con la gestión internacional de la seguridad están actuando de acuerdo a las responsabilidades de la compañía en virtud del Código.”

Resolución MSC.356(92):

Reglas para establecer las líneas de carga

Como consecuencia de la aprobación por el MSC 92 del código para las OORR, se han actualizado otras normas que se ven afectadas en lo que respecta a la autorización de las OORR. En concreto, la regla 1 del capítulo XI-1 de SOLAS sobre medidas especiales para reforzar la seguridad marítima y la regla 2-1 del capítulo I sobre “Generalidades” de las reglas para determinar las líneas de carga. El texto que se propone es el siguiente:

“Las organizaciones estarán autorizadas por la Administración de acuerdo con las disposiciones del presente convenio y con las del Código para las organizaciones reconocidas (Código OR), adoptado por la Organización, siempre que:

18. las disposiciones de la parte I y II del Código OR tengan carácter obligatorio y se cumpla plenamente lo dispuesto en ellas;
19. se tengan en cuenta, en el mayor grado posible, las orientaciones que figuran en la parte III del Código OR para conseguir una implantación más uniforme de dicho código;
20. las enmiendas a la parte I y II del Código OR se adopten, entren en vigor y tengan efecto de acuerdo con las disposiciones del art. VIII del presente convenio relativas a los procedimientos de enmienda del anexo, excepto el capítulo I; y
21. la parte III del Código OR no sea obligatoria y sea enmendada por el MSC y MEPC de acuerdo con lo dispuesto en sus Reglamentos interiores, a condición de que las enmiendas adoptadas por el MSC y el MEPC sean idénticas y tengan efecto simultáneamente”.

1 de julio de 2015

Resolución MSC.363(92):

Normas de funcionamiento para clinómetros electrónicos

Los clinómetros electrónicos sirven de apoyo a la toma de decisiones a bordo para evitar situaciones peligrosas y son útiles en las investigaciones de accidentes marítimos al proporcionar información sobre el periodo de balance y el ángulo de escora del buque:

Los clinómetros electrónicos deben indicar con fiabilidad y exactitud:

22. el ángulo de escora real;
23. la amplitud de balance;
24. el periodo de balance;
25. presentar la información en pantalla en el puente; y
26. proporcionar una interfaz normalizada que indique al instante el ángulo de escora al RDT.

Las normas de funcionamiento se deben aplicar a todos los clinómetros electrónicos en todos los buques que los lleven.

Las normas también incluyen especificaciones en las mediciones de la escora y balance, prescripciones de presentación en pantalla, alertas operacionales, pruebas de funcionamiento, funcionamientos defectuosos e indicaciones.

1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima

Normas de construcción de buques nuevos basadas en objetivos (GBS)

El Comité de Seguridad Marítima (MSC 93) recordó que el MSC 87, al adoptar las Normas de Construcción de Buques Basadas en Objetivos (*Goal-Based Standards*, GBS) para graneleros y petroleros y las directrices sobre las GBS, había aprobado el calendario del programa de actividades para implantar el plan de verificaciones de las GBS. El plazo acordado para admitir solicitudes de auditoría de verificación de las nuevas normas basadas en objetivos se fijó para el 31 de diciembre de 2013.

El Comité también recordó que, sobre la elaboración de directrices provisionales para el enfoque del nivel de seguridad (SLA) con respecto al proceso normativo de la OMI, el MSC 92 había invitado a los Gobiernos Miembros y organizaciones internacionales a formular observaciones y presentar propuestas sobre los elementos que había que examinar como parte de la elaboración de dichas directrices.

La implantación de las auditorías de verificación de las normas basadas en objetivos (GBS)

El Comité tomó nota de un documento presentado por la Secretaría de la OMI en el que se informa sobre los avances en la implantación de las auditorías de verificación de las GBS, en concreto, que 13 organizaciones reconocidas (RO) han presentado peticiones de auditorías de verificación de las GBS a finales de 2013.

Enfoque del nivel de seguridad

El Comité analizó un documento presentado por Alemania que resume la futura labor con respecto a la elaboración del enfoque del nivel de seguridad para normas basadas en objetivos (GBS-SLA) en relación con la formulación de objetivos de seguridad así como las prescripciones funcionales para la aprobación de proyectos y disposiciones alternativos contemplados en las reglas del capítulo III del Convenio SOLAS sobre dispositivos de salvamento. El Comité acordó que los resultados del Subcomité de Sistemas y Equipo del Buque (SSE 1) los debe analizar el Grupo de trabajo sobre las GBS, teniendo en cuenta el trazado de la relación entre prescripciones funcionales propuesto por Alemania.

La labor sobre el ejercicio GBS-LSA comenzó después del MSC 90 y los primeros resultados se presentaron a este Comité con fines de información y para invitar a participar en la labor de elaboración.

El ejercicio GBS-LSA consta de dos aspectos:

- a. La formulación de los elementos relacionados con GBS-SLA, y
- b. La formulación de los objetivos de seguridad y prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS aplicables a los dispositivos de salvamento. Por ello, se considera positivo mantener el vínculo entre los conocimientos de ambos aspectos en el Grupo de trabajo del MSC. Para respaldar el intercambio de información y experiencia, se presentaron al DE 57 algunos elementos de la labor llevada a cabo hasta el momento por el MSC. En el Subcomité DE se utilizó dicha aportación para continuar elaborando las prescripciones funcionales del capítulo III del Convenio SOLAS.

Código naval de la OTAN

El Comité MSC tomó nota de un documento de Noruega sobre el Código naval de la OTAN que puede servir como ejemplo de elaboración de futuras reglas del Convenio SOLAS que se deban basar en objetivos y también tomó nota de la intención de los autores de ofrecer una presentación de los contenidos de dicho Código en el próximo periodo de sesiones de noviembre.

Medidas para reforzar la protección marítima

El MSC recordó, en su reunión 93, celebrada a finales de mayo, los debates que se han llevado a cabo en otras reuniones sobre la necesidad de que los Gobiernos Contratantes en el Convenio SOLAS adopten legislación de ámbito nacional que dé efectividad plena a las disposiciones del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS (Medidas especiales para incrementar la protección marítima) y el Código PBIP. El Comité también reiteró su inquietud con respecto a que algunos Estados han incorporado el Código PBIP a su legislación nacional sin incluir muchas de las disposiciones de autorización apropiadas para una puesta en práctica y cumplimiento adecuado de sus disposiciones.

Al analizar los documentos sobre las “Directrices para la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima”, la mayoría de las delegaciones manifestaron que la propuesta puede ser una buena herramienta para ayudar a los Gobiernos en la redacción de legislación nacional para implantar el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP.

El Comité decidió que se debe continuar trabajando en el desarrollo de estas Directrices y acordó que debe quedar reflejado con mayor claridad el carácter voluntario de las Directrices, dado que en el mundo existen distintos regímenes jurídicos.

El Comité también estudió una propuesta de enmiendas a las Directrices para asegurar que se conceden permisos de tierra a la gente de mar y que se le permite recibir visitantes y representantes de organizaciones para el bienestar de la gente de mar mediante el vínculo con las directrices sobre el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), en el que se abordan, entre otros asuntos, los permisos de tierra para la gente de mar.

El Comité apoyó la propuesta pero acordó que se debe armonizar el texto de dicha propuesta con el de la resolución A.1090(28): “Trato justo de los tripulantes por lo que respecta al permiso de tierra y al acceso a las instalaciones en tierra”.

Para avanzar en su labor en el lapso interperiodos, el Comité constituyó un grupo de trabajo por correspondencia al que ha encargado analizar y completar un proyecto de orientaciones sobre la elaboración de legislación nacional en materia de protección marítima, bajo la coordinación de los EEUU, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas debatidas en la reunión, con miras a informar al próximo periodo de sesiones del Comité.

El capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP proporcionan un marco normalizado y unificado para evaluar y mitigar los riesgos a la protección del transporte marítimo internacional. Por otra parte, el artículo I b) del Convenio SOLAS dispone que los Gobiernos Contratantes se deben obliguen a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos que se precisen para dar al Convenio plena efectividad. La aplicación efectiva del Código PBIP solamente es posible si los Gobiernos Contratantes del SOLAS adoptan legislación nacional en la que se definan inequívocamente las funciones y responsabilidades de las autoridades competentes y los armadores. Dicha legislación debería definir la estructura administrativa que necesitan las autoridades nacionales para poder desempeñar sus funciones, describir el sistema de supervisión nacional, establecer un marco de relaciones entre las autoridades y las organizaciones de protección reconocidas y contener instrucciones claras para que los buques y los operadores de

instalaciones portuarias puedan aplicar el Código PBIP, según corresponda con las circunstancias de cada país. Las Directrices están organizadas para definir a la autoridad nacional, delinear cuáles son los objetivos primarios de la protección portuaria y de los buques y para facultar a la autoridad nacional a que haga cumplir dichos objetivos normativos. No tiene por objeto representar a un ente definitivo de derecho en materia de protección marítima, sino que contiene una selección de conceptos normativos internacionales concebidos para facilitar y asistir al debate y la elaboración de legislación en materia de protección de buques y de instalaciones portuarias a fin de dar plena efectividad a las disposiciones sobre protección portuaria y de buques del SOLAS.

Seguridad de los buques de pasaje

En su discurso de apertura del MSC 93, el Secretario General de la OMI hizo hincapié en su deseo de que el comité adoptase medidas para reforzar la seguridad de los buques de pasaje. En el reciente accidente del ferry “*Sewol*” en Corea, se vio involucrado un buque dedicado a tráficos nacionales, por lo que el Secretario General ha propuesto que tanto los buques de tráfico nacional como internacional cumplan las mismas normas mínimas.

Con respecto al accidente del “*Costa Concordia*”, declaró que aún no se ha dado respuesta a las siguientes preguntas:

1. ¿Qué fue lo que salió mal?
2. ¿Qué lecciones hay que aprender?
3. ¿Qué medidas se han adoptado o se deben adoptar para dar respuesta a las mismas?

Se precisó que se deberá presentar una clara respuesta a estas preguntas para que el público en general no tenga dudas sobre el papel eficaz y las acciones tomadas por la OMI en relación con la seguridad.

El MSC 93 acordó un plan de acción revisado para la labor a largo plazo de refuerzo de la seguridad de los buques de pasaje con la adopción de medidas más estrictas, tras un intenso debate en el grupo de trabajo que se ocupa de esta materia. Este plan debe:

- Establecer los puntos relacionados con las conclusiones de la investigación de la pérdida del “*Costa Concordia*”;
- Facilitar una lista de los aspectos en que se puede mejorar la seguridad de los buques de pasaje, que requieren una justificación completa según las directrices del Comité; y
- Establecer los puntos que estaban en los órdenes del día de los subcomités de la OMI, y efectuar el seguimiento de las medidas que se están adoptando sobre cuestiones de seguridad.

El Grupo decidió no mantener la lista de las posibles cuestiones a tratar durante un periodo de tiempo largo y se acordó una fecha antes de la cual se deberá presentar una justificación completa según las Directrices de los comités. Si no se presenta antes del MSC 96 (mayo/junio 2016) dichas cuestiones se deberán suprimir.

Se han remitido al Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque (*Sub-Committee on Ship Design and Construction, SDC*), para que siga trabajando en ellas, varias cuestiones relacionadas con la estabilidad en avería y flotabilidad de los buques de pasaje después de sufrir daños en el casco; funcionamiento de las puertas estancas y evaluación de los riesgos asociados; instalación de un doble casco cerca de las cámaras de máquinas principales (en buques nuevos);

la posibilidad de hacer obligatorios análisis sobre evacuaciones, junto con la localización de equipos marinos esenciales; el alcance del suministro eléctrico de emergencia y la cooperación con las autoridades de salvamento. El MSC está estudiando la posibilidad de tomar medidas para que los planos de lucha contra averías resulten más informativos y fáciles de usar, hasta que el SDC elabore nuevas enmiendas al Convenio SOLAS para exigir la realización de ejercicios mensuales de control de averías en buques de pasaje. La propuesta para hacer extensiva esta medida a los buques de carga no recibió apoyos suficientes.

Se ha encargado al Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia (*Sub-Committee on Human Element and Training, HTW*) que incluya la “Formación mejorada sobre estabilidad con avería” en sus resultados previstos.

El Comité ha dado instrucciones al Subcomité de Implantación de los Instrumentos de la OMI (*Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments, Subcomité III*) para completar urgentemente el informe de la varada del “Costa Concordia”, ocurrido en 2012, introducir las lecciones extraídas en el Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo (*Global Integrated Shipping Information System, GISIS*) de la OMI, e indicar, para debatirlos en el MSC 94, los factores contribuyentes, cuestiones suscitadas y observaciones sobre el factor humano para actualizar el plan de acción a largo plazo.

No se han modificado las medidas provisionales recomendadas para que las compañías refuercen la seguridad (localización de chalecos salvavidas y dispositivos individuales de salvamento en el buque, medidas de refuerzo en la planificación del viaje y restringir el acceso de personas ajenas a la tripulación al puente de navegación durante la travesía). Se acordó suprimir el término “provisionales” la próxima vez que se actualice la circular.

Instrumentos apropiados para realizar pruebas de la atmósfera en espacios cerrados

El MSC 93 aprobó el proyecto de una nueva regla XI-1/7 de SOLAS, sobre prescripciones aplicables a los instrumentos portátiles que se deben llevar a bordo para realizar pruebas de la atmósfera en espacios cerrados. La regla, que posiblemente entrará en vigor el 1 de julio de 2016, exige usar un instrumento para comprobar la atmósfera cada vez que se acceda a un espacio cerrado o se lleve a cabo un ejercicio de rescate. Al aprobar este proyecto de regla, se recordó que el MSC 92 había adoptado la regla III/19 de SOLAS sobre ejercicios y formación para casos de emergencia, que va a entrar en vigor el **1 de enero de 2015**, y que exige que cada ejercicio de entrada y salvamento en un espacio cerrado incluya la comprobación y el uso de instrumentos para medir la atmósfera en tales espacios.

Para alinear las dos normas, el comité aprobó un proyecto de circular sobre la implantación en fecha temprana de la nueva regla 7 del capítulo XI-1 de SOLAS, para su aprobación final por el MSC 94.

Propuesta de enmiendas al capítulo III de SOLAS sobre dispositivos y medios de salvamento

En 2013, el MSC aprobó unas propuestas de enmienda a las reglas III/3 y 20 de SOLAS sobre definiciones y disponibilidad funcional, mantenimiento e inspección de los dispositivos de salvamento.

En la reunión varias delegaciones manifestaron su preocupación sobre varias reglas que consideran incompatibles con los requisitos sobre el servicio y mantenimiento periódicos de los botes salvavidas, botes rescate, dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta.

No queda claro si el examen y prueba operacional a los que se hace referencia deben llevarlo a cabo “personal debidamente capacitado y familiarizado con el sistema” o “proveedores de servicios” autorizados por la Administración, o por “personal con la debida formación y certificación para las tareas que se vayan a realizar”. Para resolver estos asuntos, se han definido las siguientes actividades:

- **mantenimiento:** lo podría llevar a cabo la tripulación del buque;
- **examen anual detallado y pruebas operacionales:** lo podría efectuar el personal debidamente capacitado y familiarizado con este sistema, por ejemplo, una persona a bordo o un proveedor de servicios autorizado; y
- **reparación y revisión del equipo:** por el fabricante o proveedor de servicios autorizado;

No se han definido los conceptos “servicios periódicos” y “servicio anual” y se debatió reemplazarlos por la expresión “mantenimiento, examen exhaustivo anual y reparación y revisión”. Hay una incoherencia entre el párrafo 11.5 del proyecto de enmienda a la regla III/20 (en el que se excluyen las inspecciones semanales y mensuales) y el párrafo 4.1 del anexo del proyecto de resolución, en el que se prescriben dichas inspecciones.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) y otras delegaciones declararon que el proyecto de enmiendas impondría una carga innecesaria al oficial responsable del buque, por ejemplo, en tareas que impliquen la comprobación del nivel de aceite, y plantearon que se podría sustituir por el requisito de que dichas tareas se lleven a cabo “bajo la dirección” del oficial responsable del buque.

Tras analizar esta cuestión, el comité acordó remitir el proyecto de enmiendas al Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE) para que lo siga estudiando.

Obligación de llevar instrumentos de estabilidad a bordo de los buques tanque

El MSC 93 adoptó varias enmiendas a instrumentos internacionales, códigos y directrices (Anexo I de MARPOL, Código CGrQ, CIQ, CIG) sobre la obligatoriedad de llevar instrumentos de estabilidad a bordo de los buques tanque, incluidos petroleros, quimiqueros y gaseros. Su objetivo es que los oficiales puedan comprobar el cumplimiento de las normas sobre estabilidad con avería en cualquier condición de carga. La Administración podrá dispensar del cumplimiento a los buques tanque dedicados a un servicio determinado, con un número de permutaciones de carga limitado o aquellos en los que la verificación de la estabilidad se realice a distancia con medios aprobados por la Administración. Las fechas de aplicación son las siguientes:

Buques nuevos:

- Petroleros y quimiqueros: construidos el **1 de enero de 2016** o posteriormente.
- Gaseros: construidos el **1 de julio de 2016** o posteriormente.

Buques existentes:

- Petroleros y quimiqueros: en la fecha del primer reconocimiento periódico que se produzca el **1 de enero de 2016** o posteriormente, pero no más tarde del **1 de enero de 2021**.
- Gaseros: en la fecha del primer reconocimiento periódico que se produzca el **1 de julio de 2016** o posteriormente, pero no más tarde del **1 de julio de 2021**.

Seguridad de los portacontenedores: verificación del peso de los contenedores

La pérdida, en junio de 2013, del “*MOL Comfort*”, un portacontenedores de cinco años que había sido inspeccionado poco antes del accidente y que se partió en dos y terminó por hundirse, planteó la cuestión del transporte de contenedores que no se han pesado y la práctica de operar sólo en función del peso declarado. Aunque nunca se podrá estar seguro de los factores que causaron este incidente, la sobrecarga y una distribución de carga deficiente, sin respetar el plan de transporte, constituyen una posibilidad si nos basamos en sucesos anteriores.

El comité aprobó, para su adopción el próximo mes de noviembre, varios proyectos de enmiendas a la regla VI/2 de SOLAS sobre disposiciones obligatorias para verificar la masa bruta de los contenedores llenos y unas directrices conexas. En esencia, la propuesta de regla establece que:

El expedidor de un contenedor deberá verificar la masa bruta por uno de los siguientes métodos:

- pesar el contenedor lleno utilizando equipo calibrado y certificado; o
- pesar todos los bultos y elementos de la carga añadiendo la tara de los pallets, madera de estiba y el resto de material de trinca que se cargue en el contenedor y la tara del contenedor, utilizando un método certificado aprobado por la autoridad competente del Estado en el que se haya efectuado el grupaje de la carga en el contenedor.

El expedidor se debe asegurar de que la masa bruta verificada consta en el documento de transporte, que deberá:

- estar firmado por una persona autorizada por el expedidor; y
- presentarse al capitán o su representante y al representante de la terminal con suficiente antelación para que se pueda utilizar para preparar el plano de estiba del buque.

Si en el documento de transporte del contenedor lleno no se indicase la masa bruta verificada y el capitán y el representante de la terminal no han obtenido la masa bruta verificada del contenedor lleno, éste no se embarcará en el buque.

Código obligatorio para buques que operen en aguas polares

El MSC 93 aprobó, con vistas a su adopción en la próxima reunión del comité (MSC 94) que se va a celebrar en noviembre, un proyecto de nuevo capítulo XIV de SOLAS titulado “Medidas de seguridad para buques que operan en aguas polares”, que va a hacer obligatorias la Introducción y la parte I-A del Código Internacional para Buques que Operan en Aguas Polares (Código Polar). También aprobó un borrador de código, que está previsto adoptar junto con el nuevo capítulo XIV para que entre en vigor el **1 de julio de 2016**.

Este código abarca una amplia gama de materias relacionadas con el transporte marítimo en las zonas polares ártica y antártica, como el proyecto, construcción, equipo, formación, búsqueda y salvamento, cuestiones medioambientales, seguridad de la navegación entre hielos y operación a bajas temperaturas. Se ha elaborado como complemento de los instrumentos actuales de la OMI para reforzar la seguridad de las operaciones de los buques y reducir sus repercusiones sobre las personas y sobre el medio ambiente de las aguas polares, remotas, vulnerables e inhóspitas.

Se va a aplicar a todos los **buques de pasaje y carga de GT \geq 500** que entren en las zonas polares. El comité entiende que la aplicación de las disposiciones del borrador del nuevo capítulo XIV del SOLAS impondrá las normas del Código Polar a todos los buques nuevos y existentes certificados bajo el Convenio SOLAS, independientemente de que se dediquen o no a viajes internacionales. Con esta aclaración, a los buques a los que no se aplica SOLAS no se les va a exigir cumplir el código aunque operen en aguas polares, aunque pueden hacerlo de forma voluntaria.

Se prevé que el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (*Marine Environment Protection Committee*, MEPC) trate en su próxima reunión de octubre el capítulo del código dedicado a las medidas de protección ambiental.

Se trataron en especial en esta reunión las siguientes cuestiones:

- La definición y desarrollo de un proyecto de orientaciones de información estadística sobre el hielo y temperaturas de años anteriores, que se tendrán en cuenta durante la fase de proyecto y en los procedimientos de comprobación y operacionales.
- La elaboración de un proyecto de orientaciones sobre la relación entre las distintas clases de navegación en hielo en comparación con las clases polares que puedan limitar la operación de un buque individual.
- Estudiar más a fondo cómo tratar con un enfoque práctico a los buques que vayan a entrar en aguas polares para un único viaje que se haya notificado con poca antelación o para periodos cortos de tiempo.
- Aunque se pueda exigir a un buque disponer de un Manual de Operaciones en Aguas Polares (*Polar Water Operations Manual*, PWOM) que incluya o haga referencia a directrices pertinentes y procedimientos de la compañía para operar en estas aguas, los contenidos del PWOM no van a ser objeto de aprobación formal, a diferencia de los procedimientos operacionales que ya están recogidos en las disposiciones del Código ISM.

Concepto de un sistema de transporte marítimo sostenible

El tema del Día Marítimo Mundial de 2013 fue la sostenibilidad. Con vistas a preparar el debate de ese día, la OMI elaboró un documento que explica lo que se debe hacer para desarrollar un verdadero Sistema de Transporte Marítimo Sostenible (*Sustainable Maritime Transportation System*, SMTS), cuál debe ser su papel y el de otros miembros del sector para implantar dicho sistema.

Para prestar un servicio integrado y fiable de la manera más eficiente posible, el sistema del transporte marítimo debe ser capaz de trasladar las mercancías en todo el mundo de forma segura, eficiente y fiable, a la vez que reduce al mínimo la contaminación, aumenta la eficiencia energética y asegura la conservación de los recursos. Para conseguirlo, se debe reconocer y tener en cuenta la complejidad de las interrelaciones entre los actores que participan en el sistema del transporte marítimo, cuando se abordan acciones concretas.

Un SMTS precisa de unas administraciones bien organizadas, que cooperen a nivel internacional y promuevan la aplicación de normas globales, apoyadas por instituciones que cuenten con experiencia técnica relevante (por ejemplo, sociedades de clasificación) que actúan como organizaciones reconocidas para realizar inspecciones obligatorias y reconocimientos en su nombre.

Para funcionar con la alta eficiencia que se le exige, un SMTS requiere el apoyo coordinado de las entidades en tierra que son inherentes al transporte marítimo, como proveedores de ayudas a la navegación, servicios oceanográficos, hidrográficos y meteorológicos, de búsqueda y rescate, equipos de respuesta a emergencias e incidentes, instalaciones portuarias, medidas que faciliten el comercio, sistemas de manipulación de cargas y logísticos, etc.

Un personal cualificado y flexible es un requisito previo para un SMTS. Un reto importante al que se enfrenta el transporte marítimo hoy en día es cómo atraer y retener un número suficiente de marinos debidamente formados y cualificados, así como otros profesionales del transporte marítimo con la motivación, conocimientos y habilidades adecuadas para aplicar de manera profesional la evolución de las tecnologías y procedimientos. Este reto será mayor en la medida en que el comercio mundial siga creciendo y la actividad del transporte marítimo aumente en consecuencia. Un SMTS necesitará la colaboración de los actores en tierra, tanto del sector como de las administraciones, por ejemplo, para la aplicación correcta del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, para la protección y provisión de asistencia a los marinos, para asegurar que la integridad del sistema social no se vea mermada y que los marinos profesionales y cualificados, tengan un ambiente de trabajo atractivo.

Igual de importante para que un SMTS funcione correcta y eficazmente son las normas globales que contribuyen a la igualdad de condiciones en todo el mundo, apoyando las normas globales sobre seguridad y medio ambiente, abordando los requisitos técnicos y operacionales para los buques, así como la educación y formación apropiada de las tripulaciones. La prevención y control de la contaminación, la protección de la biodiversidad marina y los principios relativos a la gobernanza de los océanos se deben reflejar de forma continuada en los debates de la OMI, para asegurar una regulación marítima global, eficiente y eficaz de los buques, desde la fase inicial de proyecto hasta el reciclaje al final de su vida útil de servicio.

La protección frente a actos ilegales es fundamental para un SMTS, asunto que, en gran medida, va más allá del control de sus actores. Además de hacer frente a las formas tradicionales de robos a mano armada contra buques en los puertos o fondeaderos, el transporte marítimo se ha visto en primera línea de las nuevas amenazas de protección que surgen del terrorismo global y de la piratería moderna de nuestros días en las rutas marítimas del mundo. Los buques no cuentan con una defensa propia natural contra estas amenazas. Su impacto real va más allá del siguiente puerto de escala del buque o de la preocupación de la compañía por sus balances, ante la posibilidad del incalculable coste económico que puede resultar de la pérdida de confianza en el transporte marítimo. Por ello, la navegación necesita ayuda externa, por ejemplo, la que proporcionan las unidades militares o acciones en tierra, para atender sus necesidades de protección. No obstante, también deben tomar sus propias medidas preventivas como forma de hacer frente a las amenazas de protección que surjan en la mar o en puerto, y que ponen en peligro tanto la carga como la tripulación.

Un SMTS también necesita el apoyo de un sistema financiero sólido que respalde sus requisitos de desarrollo para la sostenibilidad económica, social y medioambiental. El sector financiero debería evaluar correctamente la naturaleza cambiante del transporte marítimo, para permitir la distribución eficiente a largo plazo de los recursos para avanzar en los tres pilares sobre desarrollo sostenible. Por último, un SMTS se debe comprometer activamente con las sociedades de clasificación, instituciones académicas y otras entidades de investigación y desarrollo para desarrollar nuevas tecnologías y prácticas operacionales que permitan avanzar continuamente para alcanzar los más altos objetivos de eficiencia, protección medioambiental y economía.

Centrándonos en los elementos principales del SMTS, la OMI puede aprovechar su posición como Agencia Especializada de la ONU para establecer normas globales para el transporte

marítimo internacional con el objetivo de mirar hacia el futuro del sistema del transporte marítimo y coordinar su desarrollo sostenible.

Un SMTS requiere coordinación a nivel nacional e internacional. En el ámbito nacional, la coordinación para la protección del medio ambiente siempre debe tener en cuenta los demás pilares de desarrollo sostenible, especialmente las necesidades sociales, incluidas la salud y seguridad de los marinos, así como la economía del transporte marítimo, y se debería llevar a cabo a través de un proceso de consulta nacional sobre las cuestiones que se debaten en la OMI. En el ámbito internacional, los procesos de consulta y coordinación entre Gobiernos y otros organismos multilaterales, e intergubernamentales se deben atender a través de la coordinación nacional y consulta con las partes afectadas mediante el proceso formal de debate en la OMI.

Asimismo, no cabe duda de que, para asegurar un SMTS, las políticas relacionadas con materias específicas del transporte marítimo se deben coordinar en la OMI. Entre ellos, se incluyen la política de puertos, ayudas a la navegación, servicios oceanográficos, hidrográficos y meteorológicos, suministro de combustible, educación y formación de los marinos, protección marítima y medidas para combatir la piratería, etc. Los actores relevantes en los ámbitos internacional, nacional y regional deberán tener en cuenta cómo pueden afectar las medidas que se han puesto en práctica para un sector concreto a otros sectores del sistema y cómo se pueden coordinar las actividades para mantener su sostenibilidad en el tiempo, en términos sociales y medioambientales, así como desde la perspectiva económica.

Está claro que, para que prospere el concepto de desarrollo marítimo sostenible, los Gobiernos, el propio sector, las organizaciones internacionales y el resto de los actores involucrados en el sistema tienen que jugar cada uno su papel y es de desear que la OMI actúe como coordinadora, proporcionando un marco institucional al desarrollo sostenible del transporte marítimo. Todos los actores deberán colaborar en el objetivo de conseguir las tres dimensiones del desarrollo sostenible (económico, social y medioambiental) por medio del sistema de transporte marítimo, pero siempre con la seguridad del transporte marítimo como prioridad principal.

Actuaciones necesarias

Un SMTS debe cubrir una gran variedad de actividades, en algunas de las cuales la OMI tradicionalmente sólo ha tenido una influencia marginal. En la presentación de esta versión de SMTS, no se pretende ampliar el alcance de las actividades de la OMI, sino aumentar la concienciación sobre la importancia del sistema a través de un mayor conocimiento de las oportunidades que existen para una mejor coordinación en los ámbitos nacional, regional y subregional, y en el ámbito de los Gobiernos y el sector.

Objetivos y medidas

1. Cultura de seguridad y gestión medioambiental

Cada uno de los actores dentro del transporte marítimo debe proceder de forma responsable, ajustándose a las mejores prácticas desde la etapa de proyecto del buque, a través de cada una de las fases de operación, hasta el reciclaje al final de su vida útil de servicio.

- **Objetivo 1** - Un SMTS debe promover una cultura de seguridad, a través de unas normas globales y de su puesta en práctica rigurosa. Dichas normas globales deben asegurar la “igualdad de condiciones”, pero la cultura de seguridad debe ir más allá del simple cumplimiento y debe proporcionar valor añadido al sistema a través de la promoción de la seguridad.

- **Objetivo 2** - Un SMST debe reducir al mínimo el impacto ambiental del transporte marítimo y de las actividades del resto de sectores. La gestión medioambiental se debe reflejar en el desarrollo y puesta en práctica de las normas globales para prevenir la contaminación y para la protección del medio ambiente marino.

2. Educación, formación y apoyo

El transporte marítimo seguirá desarrollando el uso de equipos cada vez más sofisticados para reforzar la seguridad de los buques y sus cargas, la planificación del viaje y la navegación, la manipulación de la carga, seguimiento de la eficiencia energética, control y prevención de la fuente de contaminación por el buque y la gestión medioambiental. Equipos existentes modificados o nuevos, junto con el desarrollo de nuevos procedimientos a bordo requerirán que se imparta formación complementaria a lo largo de la carrera profesional de los marinos.

El transporte marítimo se va a enfrentar a una presión cada vez mayor para que sea capaz de ofrecer un ambiente de trabajo mejor y más atractivo para los marinos. No hacerlo supondrá mayores dificultades para reclutar y retener a marinos de calidad y de atraer a un tipo de gente capaz de ser formada y que pueda adaptar de manera continua su base de conocimiento en respuesta a las tecnologías en constante evolución y procedimientos del buque.

- **Objetivo 1:** Un SMST exige que los marinos dispongan de una formación y educación que se debe basar, entre otros, en el Convenio STCW, e incluir actualización y mejoras en los programas educativos, si fuera necesario. La seguridad y la concienciación medioambiental deben ser prioritarias. Se deben desarrollar actividades de creación de capacidad bajo el Programa Integrado de Cooperación Técnica de la OMI (ITPC), así como la coordinación del Convenio de Trabajo Marítimo de la OIT, para la formación y enseñanzas marítimas.
- **Objetivo 2:** La calidad de vida para los marinos en la mar es un aspecto importante para mantener y desarrollar el transporte marítimo como una opción de carrera profesional atractiva para profesionales cualificados que buscan una carrera variada que implica un empleo a bordo del buque y posteriormente desempeñar otro en tierra. La retención en el sector de los profesionales bien cualificados es sin duda uno de los mayores retos para el transporte marítimo debido a problemas recurrentes como la criminalización de los marinos, denegación de permisos para bajar a tierra y derechos de repatriación, y falta de instalaciones de recreo para marinos que complementen el trabajo a bordo y las condiciones de vida a un nivel comparable al que disfrutaban los profesionales que trabajan en tierra. Estas cuestiones se deben estudiar en colaboración con la OIT.
- **Objetivo 3:** Para apoyar el desarrollo continuo y global del transporte marítimo, los profesionales del sector que no navegan también se deben formar, en especial en los países en desarrollo. Necesitan formación jurídica, técnica, de explotación del buque y portuaria. Esto se puede conseguir a través de cursos de formación náutica y marítima y mediante el desarrollo de capacidades en instituciones dedicadas a la enseñanza, como la *“World Maritime University”* y el *“International Maritime Law Institute”*.

3. Interfaz buque-puerto

El transporte marítimo explora continuamente fórmulas para seguir reduciendo el consumo de combustible con vistas a mejorar la eficiencia energética de los buques (y reducir su “huella de carbono”). Como los buques no pueden operar de forma independiente de las entidades basadas en tierra en el sistema de transporte marítimo, la eficiencia se debe ampliar más allá de los propios buques a entidades como puertos, empresas de manipulación de la carga, gestión del tráfico marítimo y protocolos para la ordenación del tráfico marítimo.

- **Objetivo 1:** La eficiencia más allá del buque debe ser consustancial a un SMTS, que aborde la interfaz buque-tierra a través de la simplificación y racionalización de la documentación tanto para la entrega como para la recepción de la carga, mejorando la coordinación y promoviendo el uso de sistemas electrónicos para el despacho de buques, cargas, tripulaciones y pasajeros.
- **Objetivo 2:** Un SMTS necesita instalaciones portuarias eficientes que mantengan la eficiencia operacional y medioambiental de los buques al más alto nivel (por ejemplo, instalaciones para la limpieza del casco y las hélices, servicios especializados para suministrar combustible y electricidad). La infraestructura logística debe permitir que los buques naveguen a velocidades óptimas para sus tráficos (por ejemplo, en la logística de carga y la planificación del puerto, atracar a la hora prevista, derrota meteorológica). Todos estos elementos podrían formar parte de un concepto “holístico” de eficiencia energética para todo el sistema. Se debe perseguir rigurosamente la innovación y las mejores prácticas para la operación eficiente del buque y establecer una interfaz eficiente entre buque y tierra.

4. Suministro de energía

Para cumplir las cada vez más estrictas normas de control de las emisiones a la atmósfera, se precisa innovación y nuevas tecnologías para las instalaciones de tratamiento a bordo y para los motores, por ejemplo. La calidad del combustible está directamente relacionada con la calidad de las emisiones: por ello se deben desarrollar e implantar normas de calidad adecuadas para el combustible.

- **Objetivo 1:** Un SMTS debe asegurar una distribución y disponibilidad global de los combustibles marinos. Se debe disponer de instalaciones portuarias que suministren combustible a los buques, basadas en una evaluación adecuada de la futura demanda de combustible. Es esencial para lograr un buen funcionamiento del sistema que los combustibles de calidad estén disponibles fácilmente, en todo el mundo.
- **Objetivo 2:** Dado que la sociedad moderna exige cada vez más disponer de una calidad de aire limpio, el SMTS deberá tener acceso a una gran cantidad de energías limpias, como el GNL y los combustibles de bajo contenido de azufre. Además, la carga y costes para cumplir las estrictas normas de control de emisiones, tales como las normas de azufre, se deben compartir con la sociedad equitativamente, en lugar de proyectarlas a los usuarios, es decir, al transporte marítimo.
- **Objetivo 3:** Un SMTS debe promover la colaboración entre el sector de energético y el transporte marítimo para resolver el problema de la disponibilidad de instalaciones de aprovisionamiento para los nuevos tipos de combustible. Este objetivo implica claramente intereses de planificación portuaria, administraciones marítimas nacionales, así como a los cargadores e industrias que confían en servicios de transporte estables.

5. Apoyo al tráfico marítimo y sistemas de asesoramiento

En mares muy congestionados, con gran densidad de tráfico marítimo y buques de gran porte, las rutas marítimas deberán estar respaldadas por sistemas de información mejores y más precisos. Se prevé que en el concepto de navegación electrónica (*E-Navigation*) se integren las herramientas de navegación existentes y nuevas, en especial, las electrónicas, en un sistema que abarque todas y que contribuya a reforzar la seguridad de la navegación a la vez que reduzca la carga de trabajo del marino.

- **Objetivo:** Un SMTS exige la cooperación y armonización para desarrollar sistemas óptimos de navegación, que incluyan los servicios de practica y la navegación entre hielos, y si es necesario, el uso de sistemas inteligentes para la planificación de la travesía y ayudas para las rutas meteorológicas, incluida la navegación electrónica, para optimizar la seguridad y eficiencia energética, sin menoscabar la autoridad y competencia del capitán en la operación del buque. Disponer de cartas de navegación fiables, actualizadas por los institutos hidrográficos, así como de información oceanográfica y medioambiental es de suma importancia. Se debe tener en cuenta la nueva expansión de los sistemas de información de tráfico, por ejemplo, la Autopista Electrónica Marina (*Marine Electronic Highway*).

6. Protección marítima

Las causas subyacentes en los actos de piratería y robos a mano armada son complejas y están arraigadas en los ámbitos político, económico y condiciones sociales de los Estados costeros, dando lugar a la anarquía y actos delictivos en tierra y en la mar, especialmente en las costas de Somalia.

Estas amenazas, junto con otras relacionadas con la protección (por ejemplo, el terrorismo), seguirán produciéndose. A medida que el comercio mundial aumenta, extendiéndose a nuevas rutas marítimas y puertos, lo que conduce a una congestión del tráfico marítimo en ciertas zonas, se presentan nuevos retos relacionados con la protección.

- **Objetivo:** En un SMTS, los marinos, buques y rutas marítimas deben recibir protección de las comunidades que confían en ellos y se benefician del comercio marítimo. Las medidas de protección deben responder a las amenazas que supone el comercio por vía marítima, y a los buques y marinos en servicio. Se debe tener en cuenta que el aumento del coste para proporcionar protección a los buques deteriora la sostenibilidad económica del transporte marítimo. Se exige la aplicación del Código ISPS no sólo a bordo de todos los buques, sino también en todos los puertos que participan del transporte marítimo internacional.

7. Cooperación técnica

Se van a revisar las ayudas a la navegación existentes y se deberán introducir otras nuevas en las zonas comerciales de países emergentes. Se debe apoyar activamente la creación de capacidad marítima en las Administraciones de los países en vías de desarrollo, a la vez que los Gobiernos se deben esforzar por coordinar sus respectivas políticas marítimas para asegurar la sostenibilidad del sistema.

- **Objetivo 1:** Para asegurar la viabilidad de un SMTS, se deben desarrollar nuevas fuentes de financiación sostenibles y procesos de cooperación técnica con el objetivo de reforzar los programas actuales de asistencia técnica y para responder a las futuras necesidades, de los buques y organismos de tierra en zonas de actividad importante (por ejemplo, de construcción naval y reparación, desarrollo de instalaciones portuarias y gestión, y formación marítima del personal). Será necesario aumentar la coordinación de las actividades de creación de capacidad para evitar la duplicación de esfuerzos y asegurar que la ayuda que se recibe, no es necesariamente la que se pide, sino la que realmente se necesita, y ampliar la capacidad de la administración marítima para que funcione adecuadamente también en actividades como, por ejemplo, la gestión naval y otras profesiones relacionadas. Esto debe implicar el desarrollo de políticas marítimas nacionales que se centren en la competitividad del transporte marítimo del país y en cuestiones sobre seguridad y protección, además de un espectro más amplio de las actividades marítimas del país incluido el uso sostenible de zonas marítimas que están bajo jurisdicción nacional.

- **Objetivo 2:** La cooperación técnica se debe ampliar al desarrollo y mantenimiento de la información oceanográfica, hidrográfica y meteorológica y de las ayudas a la navegación en países en vías de desarrollo e incluir la creación de capacidad para la información del tráfico de buques y servicios de gestión, servicios de búsqueda y salvamento en todas las condiciones de tiempo, y una respuesta inmediata ante emergencias por contaminación.

2. MARPOL

2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas

2.3. Anexos de MARPOL

2.4. Otros asuntos relacionados con la protección del medio ambiente

2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento

Anexo VI revisado. Límite global de contenido de azufre en los combustibles

Como es bien sabido, en el MEPC 58, en 2008, se adoptó un nuevo texto revisado del Anexo VI de MARPOL, que entró en vigor el 1 de julio de 2010. Entre otras modificaciones, se acordaron nuevas normas sobre el contenido de azufre del combustible que se utiliza a bordo, que se incluyeron en la regla 14 del anexo VI (Óxidos de azufre, SO_x) y cuyo calendario de aplicación se indica en la tabla anterior.

	Límite Global (actualmente: 3,5%)	En zonas ECA (actualmente: 1,0%)
	1 de enero 2020	1 de enero 2015
ADOPTADO EN LA OMI	0,5% Reconsideración en 2018	0,1%

Anexo VI revisado. Regla 13 (Óxidos de nitrógeno – NO_x)

Nivel III: Aplicable a los buques que se construyan a partir del **1 de enero de 2016**. La norma prohíbe el funcionamiento de un motor si no cumple los siguientes límites en las emisiones de NO_x, siendo “n” las revoluciones del motor:

- 3,4 g/kWh si *n* es inferior a 130 rpm,
- $9 * n^{(-0,2)}$ g/kWh si *n* es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2.000 rpm,
- 2,0 g/kWh si *n* es igual o superior a 2.000 rpm.

La norma de **Nivel III**, en principio, **no se va a aplicar** a los motores de los buques de **eslora inferior a 24 m** proyectados para fines de recreo, ni tampoco a motores de **potencia inferior a 750 kW**, si se demuestra que el buque no puede cumplir estas restricciones de emisiones de NO_x por limitaciones de proyecto o construcción del buque. Está previsto que la Asamblea retrase 5 años la aplicación de esta norma.

Anexo IV. Establecimiento de una zona especial en el mar Báltico

La Resolución MEPC.200(62), adoptada en julio de 2011 y en vigor desde el 1 de enero de 2013, modificó el Anexo IV de MARPOL para establecer zonas especiales en las que se aplican prescripciones más estrictas sobre las descargas de aguas sucias a buques de pasaje y para **designar el mar Báltico como zona especial**.

Se aplica a los buques de pasaje que hacen escala en las zonas especiales. La fecha de aplicación para buques de pasaje nuevos (construidos a partir de la fecha de entrada de la norma, 1 de enero de 2013) es el **1 de enero de 2016**, y para los existentes el **1 de enero de 2018**.

Las fechas indicadas son las más tempranas en las que la norma puede entrar en vigor. El cumplimiento efectivo será 12 meses después de que se notifique que están disponibles instalaciones de recepción. Si no se dispone de las mismas, estas fechas se podrán posponer.

Las enmiendas se recogen en los párrafos siguientes:

Se añaden los nuevos párrafos *5 bis*, *7 bis* y *7 ter* a la Regla 1 (Definiciones):

— **5 bis:** Por Zona Especial se entiende cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas sobre sus condiciones oceanográficas, ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación del mar por aguas sucias. A los efectos de este anexo, son zonas especiales:

- la zona del mar Báltico, definida en la regla 1.11.2 del Anexo I; y
- cualquier otra zona marítima designada por la OMI según los criterios y procedimientos para designar zonas especiales en relación con la prevención de la contaminación por aguas sucias.

— **7 bis:** Por pasajero se entiende toda persona que no sea:

- el capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo; y
- un niño de menos de un año.

— **7 ter:** Por “buque de pasaje” se entiende un buque que transporte más de 12 pasajeros. Para aplicar la regla 11.3, por buque de pasaje nuevo se entiende:

- un buque de pasaje cuyo contrato de construcción se formalice o, de no haberse formalizado un contrato de construcción, un buque cuya quilla se haya colocado o esté en una fase análoga de construcción, el **1 de enero de 2016** o posteriormente; o
- un buque de pasaje que se entregue transcurridos tres años o más después del 1 de enero de 2016.

Por “buque de pasaje existente” se entiende un buque de pasaje que no es nuevo.

Se añade un nuevo párrafo 2 a la Regla 9 (Sistemas de tratamiento de aguas sucias):

— **2:** Todo buque de pasaje al que se aplique la regla 11.3 mientras se encuentre en una zona especial, deberá estar equipado alguno de los siguientes sistemas de tratamiento de aguas sucias:

- una instalación de tratamiento de aguas sucias aprobada según las normas y métodos de prueba elaborados por la OMI, o
- un tanque de retención con capacidad suficiente para retener todas las aguas sucias, teniendo en cuenta el servicio que presta el buque, número de personas a bordo y otros factores. El tanque de retención se debe construir del modo que la Administración juzgue satisfactorio y deberá estar dotado de medios para indicar visualmente la cantidad del contenido.

La Regla 11 (Descarga de aguas sucias) se divide en tres apartados:

- **A:** descarga de las aguas sucias de los buques que no son buques de pasaje en todas las zonas y descarga de las aguas sucias de los buques de pasaje fuera de las zonas especiales.
- **B:** descarga de las aguas sucias de los buques de pasaje dentro de una zona especial.
- **C:** disposiciones generales.

Se añade una nueva regla **12 bis** a la regla 12:

- **12 bis** (Instalaciones de recepción para los buques de pasaje en las zonas especiales):
 - Los Gobiernos Parte en el convenio cuyos litorales limiten con una zona especial se comprometen a asegurar que en todos los puertos y terminales de la zona especial se establecerán instalaciones de recepción de aguas sucias con capacidad para satisfacer las necesidades de los buques que las utilicen, sin que éstos sufran demoras.
 - Los Gobiernos de las Partes interesadas notificarán a la OMI las medidas que adopten para cumplir el apartado anterior. Cuando se reciban notificaciones suficientes, la OMI fijará la fecha en que empezarán a aplicarse las disposiciones de esta regla para la zona en cuestión. La OMI informará a todas las Partes de la fecha fijada con al menos 12 meses de antelación.

2.2. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas

1 de octubre de 2014

Enmiendas a MARPOL adoptadas en mayo de 2013

Resolución MEPC.235(65):

Enmiendas a los modelos A y B de los Suplementos del Certificado IOPP en virtud del Anexo I del Convenio MARPOL

La capacidad del incinerador se registra en el suplemento del Certificado IOPP. Las enmiendas recientes que se han introducido en el certificado incluían distintas unidades de medida, tales como kW, kcal/h y kg/h que han originado confusiones entre la tripulación, administraciones, organizaciones reconocidas y autoridades de PSC.

Mediante esta enmienda, se ha acordado eliminar la capacidad del incinerador de los suplementos de dicho certificado, como resultado de la enmienda a la interpretación unificada de la regla 12.1 del Anexo I de MARPOL (MEPC 58/23, anexo 28).

El nuevo esquema de certificado evitará posibles conflictos en las inspecciones de PSC.

El certificado IOPP lo deben llevar a bordo los petroleros de $GT \geq 150$ y el resto de buques de $GT \geq 400$.

2.3. Anexos de MARPOL

Anexo I – Prevención de la contaminación por hidrocarburos

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI celebró su 66º periodo de sesiones entre los días 31 de marzo y 4 de abril. El MEPC 66 ha adoptado enmiendas al Anexo I de MARPOL (prescripciones sobre los instrumentos de estabilidad que se deben llevar a bordo), Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código BCH-CgrQ), en relación a la contención de carga y modelo de certificado de aptitud, y el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código IBC-CIQ), sobre la aptitud del buque para conservar la flotabilidad y ubicación de los tanques de carga, medios de respiración y desgasificación, control ambiental, prevención y extinción de incendios. Estas disposiciones de estabilidad en petroleros y quimiqueros entrarán en vigor el **1 de enero de 2016**.

Plan de auditorías

El MEPC adoptó enmiendas a los Anexos I y VI de MARPOL para hacer obligatorio el uso del Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III). Estas enmiendas añaden definiciones y normas sobre la “comprobación del cumplimiento”, haciendo así obligatorio el Plan de Auditorías de la OMI bajo MARPOL.

Está previsto que estas enmiendas entren en vigor el **1 de enero de 2016**.

El Código III fue adoptado por la Asamblea de la OMI en 2013. Están en proceso de adopción enmiendas parecidas a otros tratados de la Organización, para hacer el Plan de Auditorías obligatorio una vez que las enmiendas relevantes entren en vigor en 2016.

Anexo VI – Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques y eficiencia energética

Directrices sobre el Código Técnico de los NO_x

El MEPC 66 adoptó enmiendas al Código Técnico NO_x de 2008 sobre la certificación de motores de combustible mixto. También se han adoptado unas Directrices de 2014 sobre la información que deben presentar las Administraciones a la OMI en relación con la certificación de un método aprobado según la regla 13.7.1 del Anexo VI de MARPOL (en relación con “Motores diesel marinos instalados en buques construidos antes del 1 de enero de 2000”); y las Directrices de 2014 sobre el proceso del método aprobado, que se aplican a nuevos métodos aprobados notificados sólo a la OMI.

El comité también aprobó, con miras a su aprobación definitiva en el MEPC 67, un proyecto de enmiendas al Anexo VI sobre motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos, para aclarar que dichos motores se deberán ajustar a las disposiciones de la regla 13 (óxidos de nitrógeno) del Anexo VI. También invitó a las delegaciones interesadas a presentar propuestas al Código Técnico de los NO_x para incluir las normas sobre motores alimentados únicamente por combustibles gaseosos en las prescripciones, incluidas las enmiendas pertinentes, para su estudio por el MEPC 67, con miras a su adopción.

Especificación normalizada para los incineradores a bordo de los buques

Se adoptó una especificación normalizada para los incineradores de a bordo, que incluye el proyecto, construcción, rendimiento, operación y pruebas de los incineradores instalados para

quemar basura y otros desechos generados a bordo durante la operación habitual del buque. La norma se aplica a plantas con capacidades entre 1.500 y 4.000 kW por unidad.

Normas de nivel III sobre las emisiones de NO_x

El MEPC adoptó las enmiendas al Anexo VI de MARPOL, regla 13, relativa a Óxidos de Nitrógeno (NO_x), sobre la fecha efectiva de aplicación de las normas de “Nivel III” dentro de las ECAs.

Las enmiendas establecen que la norma de Nivel III de los NO_x se aplicará a los motores diesel marinos que se instalen en buques que se construyan a partir del 1 de enero de 2016 y que operen en la ECA de EEUU o Caribe ya designada para el control de las emisiones de los NO_x (NECA). Los buques nuevos que no vayan a operar en las NECAs que ya están designadas no se tendrán que construir para cumplir el Nivel III.

Para las NECAs que se puedan designar en el futuro, el Nivel III se aplicará a los motores instalados en buques construidos a partir de la fecha en la que el MEPC adopte dicha NECA o en una fecha posterior que se especifique en la enmienda que designe la NECA en cuestión.

Este nuevo mecanismo de aplicación evitará que los buques que no tienen previsto navegar por una NECA actualmente existente tengan que instalar obligatoriamente una tecnología que no van a usar durante un periodo de tiempo largo, es decir, hasta la fecha de aplicación aún desconocida en que se vaya a declarar una nueva NECA. Otra razón para esta solución de compromiso es facilitar y animar a los Estados a designar como NECA a otras zonas marítimas.

Además, los requisitos del Nivel III no se van a aplicar a motores diesel marinos instalados en buques construidos antes del 1 de enero de 2021 de GT<500, 24 m o más de eslora, que se hayan proyectado y se usen exclusivamente, con fines de recreo (megayates).

Está previsto que estas enmiendas entren en vigor el **1 de septiembre de 2015**.

Los requisitos de control de los NO_x se aplican a los motores diesel marinos instalados de más de 130 kW de potencia de salida, y los distintos niveles (o *Tiers*) se aplican en función de la fecha de construcción del buque. Fuera de las NECAs, los límites del “Nivel II” se aplican a motores instalados en buques construidos el 1 de enero de 2011 o posteriormente.

Disponibilidad de combustible

El comité analizó un proyecto de marco metodológico para la revisión, exigida en la regla 14.8 del Anexo VI sobre el control de las emisiones de los óxidos de azufre (SO_x) de los buques, sobre la disponibilidad de combustible reglamentario. El MEPC acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia para estudiar la metodología de análisis de la disponibilidad de fueloil que cumpla la norma 14.1.3 del Anexo VI (0,5% de azufre el 1 de enero de 2020). El grupo presentará un informe sobre sus avances al MEPC 67, para adoptar los términos de referencia del estudio en el MEPC 68 de 2015.

Según el resultado de esta revisión sobre la disponibilidad de combustible reglamentario, que debe finalizar en 2018, el descenso del 3,5% al 0,5% del contenido máximo de azufre se podría aplazar hasta el 1 de enero de 2025.

Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques

Ampliación de la aplicación del Índice de Eficiencia Energética

El MEPC adoptó enmiendas al Anexo VI de MARPOL sobre la ampliación de la aplicación del Índice de Eficiencia Energética (*Energy Efficiency Design Index*, EEDI) a los buques que transporten LNG, buques de carga rodada para el transporte de vehículos, otros buques de carga rodada, buques de pasaje de carga rodada, de pasaje dedicados a cruceros con sistemas de propulsión no tradicionales y la exención de los buques no propulsados por medios mecánicos y buques de carga con capacidad rompehielos. Estas enmiendas entrarán en vigor el **1 de septiembre de 2015**.

Fomento de la cooperación técnica y transferencia de tecnología

El comité debatió la implantación de la resolución MEPC.229(65) sobre fomento de la cooperación técnica y transferencia de tecnología sobre la mejora de la eficiencia energética de los buques, y acogió con gran satisfacción la aportación económica de Noruega para organizar seminarios sobre transferencia de tecnología.

Basándose en el párrafo dispositivo 3 de la resolución MEPC.229(65), se constituyó un Grupo especial de expertos sobre transferencia de tecnología, que acordó el siguiente plan de trabajo aprobado por el Comité:

- Evaluar las posibles implicaciones y repercusiones de la implantación de las reglas de eficiencia energética del capítulo 4 del Anexo VI de MARPOL, en especial, sobre los Estados en desarrollo, como un medio para determinar sus necesidades financieras y de transferencia de tecnología;
- Identificar y crear un inventario de tecnologías de eficiencia energética para buques, establecer los obstáculos para la transferencia de tecnología a los Estados en desarrollo, incluidos los costes asociados y fuentes de financiación, y formular recomendaciones, incluida la elaboración de un acuerdo modelo que permita la transferencia de recursos financieros y tecnológico y la creación de capacidad entre las Partes, para la implantación de las reglas de eficiencia energética.

Medidas sobre eficiencia energética de los buques

El MEPC ha continuado el desarrollo de directrices para apoyar la aplicación uniforme de las normas sobre la eficiencia energética de los buques, que hacen obligatorio el EEDI para los buques nuevos y el SEEMP para todos los buques (nuevos y existentes), y que entraron en vigor el 1 de enero de 2013, y ha adoptado las Directrices de 2014 sobre el método de cálculo del EEDI obtenido para los buques nuevos.

Recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques

El MEPC debatió varias propuestas relacionadas con el establecimiento de un marco para recopilar y notificar información sobre el consumo de combustible de los buques. Se acordó establecer un grupo de trabajo por correspondencia para estudiar la elaboración de dicho sistema de recopilación de datos, que incluya el análisis de los elementos principales del mismo y que informe sobre sus progresos en esta cuestión en la próxima reunión del Comité.

Convenio para la Gestión del Agua de Lastre (BWM)

El MEPC 66 concedió la aprobación básica a 4 sistemas de gestión del agua de lastre y la aprobación definitiva a otros 2 sistemas que usan sustancias activas.

También aprobó un proyecto de orientaciones sobre la entrada o regreso de buques a aguas situadas bajo la jurisdicción de una sola Parte para desarrollar operaciones únicamente en ellas y una revisión de la metodología GESAMP-BWWG para la recopilación de información y la realización del trabajo. Además, el comité pidió a la Secretaría que prepare un estudio sobre la implantación de la norma de eficacia de la gestión del agua de lastre que se incluye en la regla D-2 del Convenio BWM, para tener en cuenta las preocupaciones planteadas por el sector, incluidas la propuesta de modificar las Directrices para la aprobación de los sistemas de gestión del lastre (D-8).

Sobre el estado del convenio, adoptado en 2004, el MEPC tomó nota de que ya lo han ratificado 40 Estados Contratantes, a los que corresponde el 30,25% de las GT de la flota mercante mundial (es necesario cumplir el requisito del 35% para que entre en vigor), e instó a los Estados que aún no lo han ratificado a que lo hagan lo antes posible.

Problemas a resolver en relación con el agua de lastre

El sector marítimo, representado por la Cámara Naviera Internacional (ICS), BIMCO, Intercargo, Intertanko, World Shipping Council (WSC), CLIA e IPTA, continúa manifestando una gran preocupación sobre los graves problemas de aplicación del Convenio BWM.

En la reunión del MEPC, los gobiernos han decidido no debatir en profundidad ni resolver las cuestiones fundamentales sobre las que el sector naviero había presentado propuestas detalladas por escrito, hasta que el convenio entre en vigor.

Siguen existiendo dudas de que los sistemas de gestión del agua de lastre homologados según las actuales directrices de aprobación (regla D-8) funcionen de acuerdo a la norma D-2 de descarga de agua de lastre establecida en el convenio. En el documento presentado por el sector se analizan los motivos y se propone la modificación urgente de las directrices (D-8) para establecer un método más transparente, fiable y adecuado de prueba para los sistemas, y para que todas las partes interesadas tengan la certeza de que los sistemas homologados pueden seguir funcionando de manera eficaz y sistemática en todas las condiciones de funcionamiento que se dan en circunstancias normales.

Además de la falta de fiabilidad del procedimiento de homologación actual de los costosos equipos de tratamiento, los criterios que se van a seguir en la toma de muestras del agua de lastre en las inspecciones de Port State Control y la necesidad de “proteger” los equipos de tipo aprobado existentes que ya se han instalado.

Estas preocupaciones del sector han sido compartidas por varios Estados de bandera (algunos de los cuales han ratificado ya el convenio), pero en lugar de acordar una “hoja de ruta” que habría demostrado el compromiso de la OMI de tratar estas preocupaciones, el MEPC ha decidido llevar a cabo un estudio sobre los problemas planteados por el sector, que llevará al menos tres años y que no garantiza que se vayan a tomar finalmente medidas adecuadas.

Las organizaciones sectoriales han llamado la atención sobre el hecho de que, una vez el convenio entre en vigor, los armadores tendrán que invertir en conjunto miles de millones de dólares para instalar los equipos de tratamiento de aguas de lastre. La consecuencia de la decisión del MEPC es que los armadores y la sociedad en su conjunto, continúan teniendo dudas

de que estos equipos realmente funcionen, o que cumplan las normas que los gobiernos han establecido para eliminar los microorganismos marinos no deseados.

El sector mantiene que los cambios legales necesarios para hacer que la regulación del agua de lastre sea realmente global y adecuada al objetivo que pretende (como hacer obligatorias las Directrices de la OMI sobre el tipo aprobado) son relativamente simples y aún podrían ser acordadas rápidamente por los gobiernos. En una respuesta constructiva a la decisión de la OMI, el sector tiene previsto presentar otra propuesta reiterando sus preocupaciones y proponiendo posibles alternativas en la próxima reunión del MEPC, en octubre.

Mientras tanto, el sector no puede recomendar que más Estados miembros ratifiquen el Convenio BWM hasta que no se hayan establecido medidas que creen confianza para resolver los problemas de su aplicación.

Propuesta de Puertos del Estado para que ANAVE colabore en la financiación en un estudio sobre posibles exenciones

Es probable que en la segunda mitad de 2015 entre en vigor el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques (BWM), lo que significa que las empresas deberán instalar a bordo de sus buques sistemas de tratamiento del agua de lastre para cumplir las disposiciones del mismo.

No obstante, la regla A-4 del BWM establece que un Estado Parte del convenio puede conceder exenciones en las aguas bajo su jurisdicción en los siguientes casos:

- Si el buque realiza un viaje entre puertos o lugares específicos; o si opera exclusivamente entre puertos o lugares específicos.
- Las exenciones serán efectivas por un periodo no superior a 5 años, a reserva de un examen intermedio.
- Se conceden a buques que no mezclen agua de lastre ni sedimentos excepto entre los puertos o lugares que se citan en el primer apartado.
- Se conceden de acuerdo con las Directrices sobre la evaluación de riesgos elaboradas por la OMI.

Lo anterior significa que las empresas disponen de las siguientes alternativas para la puesta en práctica del Convenio BWM:

- Si el buque no toma nunca agua de lastre, el convenio en principio no le afecta.
- Si el buque toma agua de lastre y opera en régimen tramp (sin puertos prefijados), debe prepararse para cumplir el convenio en la fecha de su entrada en vigor.
- Si el buque toma agua de lastre y opera en línea regular puede optar por:
 - Instalar a bordo un sistema de tratamiento de agua de lastre, o bien,
 - Solicitar una exención por 5 años que, en caso de concedérsele, haría que el buque no estuviese obligado a instalar un sistema de tratamiento. No obstante, en principio el buque no podría operar fuera de las aguas bajo jurisdicción española.

Teniendo en cuenta lo anterior, Puertos del Estado nos ha invitado a participar en un proyecto que va a poner en marcha para estudiar la posible aplicación del régimen de exenciones a los buques que establece la regla A-4 del Convenio BWM. Han confirmado su colaboración en el

mismo la Asociación de Empresas Recogedoras de Residuos MARPOL (ANAM) y las AAPP de Vigo, Barcelona, Las Palmas y Huelva.

Los objetivos de este proyecto son los siguientes:

- Toma de muestras en un puerto de interés general (se ha elegido el de Vigo), mediante dos campañas en primavera y otoño, y estudio taxonómico de las especies encontradas.
- Recopilación, análisis y valoración de la información documental sobre las especies autóctonas en los hábitats marinos de los puertos de las AAPP participantes.
- Análisis de las implicaciones administrativas derivadas del procedimiento para otorgar las exenciones previstas en el Convenio BWM, siguiendo el protocolo que se describe en las Directrices.
- Puesta en común de datos estadísticos y económicos por las Partes sobre los volúmenes de agua de lastre, conocimiento del funcionamiento de los sistemas de tratamiento a bordo y coste de los mismos.

Convenio sobre reciclaje (desguace) de buques

El Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (Convenio de Hong Kong, HKC) pretende servir de instrumento para asegurar que los buques que se destinan al desguace al final de su vida útil no planteen riesgos innecesarios para la salud y seguridad y evitar la contaminación ambiental en las instalaciones de reciclaje. A fecha de 25 de junio, sólo **2 Estados** que representa el **1,46%** del **GT mundial** han ratificado el Convenio.

En la reunión de mayo, el MEPC tomó nota de que sólo un Estado (Noruega) se había adherido hasta la fecha al Convenio Internacional de Hong Kong (HKC) para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques adoptado en 2009, e instó a los miembros a que lo ratificaran lo antes posible. Francia informó que tiene previsto hacerlo en un plazo de dos meses.

El comité analizó el informe del grupo de trabajo por correspondencia al que encargó la elaboración de los valores umbral y exenciones para los materiales que se deben enumerar en los inventarios de materiales peligrosos, según exige el HKC, y acordó que era necesario seguir estudiando esta cuestión, para lo que se ha restablecido el grupo de trabajo por correspondencia.

Convenio sobre remoción de restos de naufragios

El 14 de abril, Dinamarca ratificó el Convenio Internacional de Nairobi sobre Remoción de Restos de Naufragios adoptado en 2007, siendo el décimo país en hacerlo, por lo que dicho instrumento entrará en vigor el 15 de abril de 2015.

Este convenio traslada a los propietarios y armadores la responsabilidad económica por la localización, balizamiento y retirada de los restos de los naufragios situados más allá de las aguas territoriales de un país, es decir, en la zona económica exclusiva del Estado, y permite a los Estados que así lo deseen y lo notifiquen ampliar el ámbito de aplicación del convenio a los restos que se encuentren dentro de su territorio, incluido su mar territorial.

Se exige a los propietarios de buques de GT_≥300 abanderados en un Estado Parte, y a los buques que entren o salgan de un puerto de un Estado Parte o instalación offshore situada en su

mar territorial, con independencia de dónde estén matriculados, a mantener un seguro o garantía financiera que cubra las responsabilidades derivadas del convenio.

La autoridad competente del Estado de bandera deberá expedir el correspondiente certificado para demostrar la existencia de dicho seguro. Para los buques no matriculados en un Estado Parte, lo podrá expedir o refrendar la autoridad competente de cualquier Estado Parte.

España no ha ratificado, por el momento, este convenio.

Elaboración del Código Internacional de Seguridad para buques que utilicen gas u otros combustibles de bajo punto de inflamación

Hace unos años, el MEPC encargó al Subcomité BLG (sobre Transporte de Líquidos y Gases a Granel de la OMI) la elaboración de unas Directrices sobre la seguridad de las instalaciones de motores de gas natural en los buques. Estas orientaciones se publicaron en junio de 2009 como disposiciones temporales hasta que la OMI iniciara los trabajos para desarrollar un nuevo Código Internacional sobre Buques que utilizan Gas como Combustible (Código IGF), que incluyera los combustibles líquidos de bajo punto de inflamación.

En 2011, se creó un grupo de trabajo por correspondencia que, basándose en las directrices anteriores, elaboró el marco, estructura y prescripciones funcionales del futuro código. Está previsto finalizar su redacción en 2014 y se están debatiendo los siguientes asuntos:

- Ámbito de aplicación del código y requisitos de formación.
- Ubicación de los tanques de combustible.
- Tanques de almacenamiento de combustible portátiles
- Disposiciones sobre el uso de tanques portátiles.
- Detectores de gas.
- Limitación de la aplicación del concepto de espacio de máquinas protegido por parada de emergencia (ESD).
- Máximo fallo de tubería previsto.
- Ventilación de los cárteres.
- Disposiciones sobre el análisis de riesgos.

En la última reunión, la delegación de Suecia propuso ampliar el ámbito de este Código a otros combustibles alternativos, como el Metanol, ya desde la primera edición del Código. No obstante los países especialmente interesados en disponer lo antes posible del Código para uso del GNL como combustible se opusieron a que la propuesta ampliación del ámbito pudiera retrasar su adopción y propusieron que se extienda al Metanol u otros en una segunda etapa.

Insuficiencia de instalaciones de recepción

El MEPC ha actualizado y revisado cinco circulares relacionadas con las instalaciones portuarias de recepción y las ha refundido en una sola para facilitar su consulta a proveedores y usuarios. En consecuencia, se aprobó una circular sobre orientaciones refundidas para proveedores y usuarios de instalaciones portuarias de recepción.

Varios observadores sugirieron añadir en el cuadro del apéndice 2 (Formulario normalizado de notificación previa para la entrega de desechos a instalaciones portuarias de recepción) del proyecto de orientaciones refundidas, los desechos del Anexo VI de MARPOL, incluidas las sustancias que agotan la capa de ozono, el equipo que contiene dichas sustancias, y los residuos de la limpieza de los gases de escape. El Comité aceptó esta propuesta.

Ruido submarino debido al transporte marítimo comercial y sus efectos en la fauna marina

El MEPC ha aprobado unas Directrices para reducir el ruido submarino debido al transporte marítimo mercante y tratar los impactos negativos en la fauna marina, y reconoció que dicho ruido puede tener consecuencias negativas en la vida marina tanto a corto como a largo plazo.

Al estudiar la labor futura sobre este tema, el comité tomó nota de que:

1. Sigue habiendo muchas lagunas de conocimiento y de momento no es posible llevar a cabo una evaluación exhaustiva de esta cuestión. En este contexto se destacó que los niveles de ruido en el medio marino y la contribución de las distintas fuentes constituían una cuestión compleja, por la gran variedad de tipos, tamaños, velocidades y características operacionales de los buques.
2. Es prematuro establecer objetivos futuros respecto de los niveles de ruido submarino procedentes de los buques y sería difícil evaluarlos actualmente; y
3. Es necesario proseguir la investigación, en especial sobre la medición y notificación del sonido submarino procedente de los buques.

Código Polar

El MEPC ha revisado los requisitos medioambientales del proyecto de Código Internacional de seguridad para los buques que operen aguas polares (Código Polar). También se estudió un proyecto de enmiendas a MARPOL para hacer obligatorio este Código.

El comité ha encargado al grupo de trabajo por correspondencia que finalice el borrador de enmiendas a MARPOL y los requisitos medioambientales e informe de sus avances en la próxima reunión del comité, en octubre de este mismo año. El MEPC acordó solicitar al Consejo de la OMI que apruebe la celebración de una reunión entre periodos del grupo de trabajo la semana anterior al MEPC 67.

Este proyecto de código incluye cuestiones sobre el proyecto, construcción, equipo, operacional, formación, búsqueda y salvamento, y protección medioambiental de los buques que operan en aguas inhóspitas que rodean los polos. Las disposiciones medioambientales incluyen requisitos que incluyen la prevención de la contaminación por hidrocarburos, por sustancias nocivas líquidas y por la descarga de aguas residuales y de basuras.

3. UNIÓN EUROPEA (UE)

3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE

3.2. Otros asuntos comunitarios

3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE

En los últimos meses, se ha publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) la siguiente normativa relevante, que se cita por orden cronológico:

- **Directiva 2013/52**, de 30 de octubre de 2013, que se modifica la Directiva 96/98 sobre **equipos marinos**: publicada el 14 de noviembre, entró en vigor 20 días después de su publicación y actualiza los requisitos y normas de ensayo de la Directiva 96/98. Desde su última modificación en noviembre de 2012, se han aprobado nuevas enmiendas a los convenios internacionales y para mayor claridad se deben aplicar sus versiones actualizadas. Los nuevos requisitos serán de aplicación a todos los **equipos instalados con posterioridad al 4 de diciembre de 2016** y hasta dicha fecha se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles los **equipos fabricados antes del 4 de diciembre de 2014**. Los Estados miembros deben trasponerla el 4 de diciembre de 2014, a más tardar.
- **Reglamento 1153/2013**, de 15 de noviembre, que modifica el Reglamento 147/2003 sobre la adopción de **medidas restrictivas con respecto a Somalia**: se publicó el 16 de noviembre y entró en vigor al día siguiente de su publicación en el DOUE. El Reglamento al que modifica impone una prohibición general sobre el suministro de asesoramiento técnico, ayuda, formación, financiación o ayuda financiera relacionada con actividades militares, a toda persona, entidad u organismo de Somalia. El 24 de julio, el Consejo de Seguridad de la ONU adoptó una Resolución que modifica el embargo de armas estableciendo excepciones a la prohibición de asistencia relacionada con armas y equipo militar destinada al apoyo de, o al uso por, la Misión de Asistencia de la ONU en Somalia (UNSOM) y la Misión de Formación de la UE para Somalia (EUTM). El Reglamento 1153/2013 establece cuáles son dichas excepciones (ver **Anexo 3.1.1**).
- **Decisión 2013/660/PESC**, de 15 de noviembre, que modifica la Decisión 2012/389 por la que se crea la Misión de la UE para desarrollar las **capacidades marítimas regionales en el Cuerno de África (EUCAP NESTOR)**: publicada el 16 de noviembre, entró en vigor en la fecha de su adopción. Se establece en 22,88 millones de euros el importe destinado a la cobertura de los gastos relacionados con la EUCAP NESTOR para los 16 primeros meses posteriores a la entrada en vigor de esta Decisión. El importe para cubrir el gasto relacionado con la EUCAP NESTOR entre el 16 de noviembre de 2013 y el 15 de julio de 2014 es de 11,95 millones de euros.
- **Decisión Atalanta/3/2013**, de 2 de diciembre de 2013, por la que se nombra al **Comandante de la Fuerza de la UE** para la Operación Militar destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (**Atalanta**): publicada el 5 de diciembre y en vigor desde el 6 de diciembre, se nombró para dicho cargo al Contralmirante **Hervé Blejean**.
- **Directiva 2013/54**, de 20 de noviembre de 2013 sobre **responsabilidades del Estado del pabellón** en materia de **cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo**, de 2006, (CTM 2006): se publicó el 10 de diciembre y entró en vigor a

los veinte días de su publicación en el DOUE. Los Estados miembros deberán trasponerla a más tardar el 31 de marzo de 2015.

La Directiva establece normas para asegurar que los Estados cumplen sus obligaciones en lo que respecta a la aplicación de las partes pertinentes del CTM 2006. No afecta a la aplicación de las Directivas 2009/13-21, ni a las condiciones de vida y de trabajo para la gente de mar establecidas en las mismas. También incluye el procedimiento de tramitación de quejas a bordo, tramitación de quejas y medidas correctivas (ver **Anexo 3.1.2**).

- **Decisión 2013/725**, de 9 de diciembre, por la que se modifica y prorroga la Decisión 2012/173/PESC relativa a la **puesta en marcha del Centro de Operaciones de la UE** para las misiones y la operación de la política común de seguridad y defensa en el **Cuerno de África**: se publicó en el DOUE de 10 de diciembre, y se va a aplicar del 23 de marzo de 2012 al 22 de marzo de 2015. Se nombró al Capitán de navío **Mr. Ad Van Der Linde** Jefe del Centro de Operaciones de la UE, para un período de 2 años. El objetivo del centro es facilitar la coordinación y mejorar las sinergias entre la operación Atalanta, la EUTM Somalia y la EUCAP Nestor, en el contexto de la Estrategia del Cuerno de África y en relación con el Representante Especial de la UE para el Cuerno de África.
- **Reglamento 1257/2013**, de 20 de noviembre, relativo al **reciclado de buques** y por el que se modifican el Reglamento 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE: se publicó el 10 de diciembre y entró en vigor a los veinte días de su publicación. La norma establece los requisitos relacionados con las instalaciones de reciclaje y la certificación de instalaciones localizadas en terceros países, así como las conocidas como “estructuras construidas” para el reciclaje. Se incluye también un paquete de medidas sobre el calendario de aplicación del inventario de materiales peligrosos, su fecha de aplicación y período transitorio, junto con un conjunto de sanciones y la exclusión de buques del Reglamento sobre traslado de residuos. Finalmente, bajo los términos del acuerdo alcanzado, se exige a la Comisión que presente una propuesta de viabilidad sobre un mecanismo de incentivos 3 años después de la entrada en vigor del Reglamento. (ver **Anexo 3.1.3** y **apartado 3.2** de este capítulo).
- **Decisión de ejecución de la Comisión**, de 19 de diciembre, sobre el reconocimiento de **Georgia** de conformidad con la Directiva 2008/106/CE en lo que respecta a los **sistemas de formación y titulación de la gente de mar**: publicada el 21 de diciembre, la Comisión evaluó los sistemas de formación y titulación de dicho país para comprobar si cumplía las exigencias del Convenio STCW y si se habían tomado las medidas para evitar fraudes en relación con los títulos. El resultado de la evaluación de la información facilitada por Georgia muestra que cumplen los requisitos del Convenio STCW, por lo que la Comisión les ha otorgado el reconocimiento de títulos (ver **Anexo 3.1.4**).
- **Decisión Atalanta/1/2014**, de 18 de marzo de 2014, por la que se nombra al **Comandante de la Fuerza de la UE** para la Operación Militar destinada a contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia (Atalanta), y por la que se deroga la Decisión Atalanta/3/2013: publicada el 21 de marzo y en vigor desde el 6 de abril, se nombró para dicho cargo al Contralmirante **Jürgen zur Mühlen**.
- **Decisión 2014/198/PESC**, de 10 de marzo, sobre la firma y celebración del Acuerdo entre la UE y la República Unida de Tanzania sobre las **condiciones de entrega, por la fuerza naval de sospechosos de piratería** y de los bienes incautados: se publicó el 11 de abril y entró en vigor el día de su publicación. Tras la adopción por el Consejo, el 22 de marzo de 2010, de una Decisión autorizando el inicio de negociaciones, la Alta Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, de acuerdo con el art. 37 del Trata-

do de la UE, negoció un Acuerdo con la República Unida de Tanzania sobre las condiciones de entrega, por la fuerza naval dirigida por la UE a la República Unida de Tanzania, de sospechosos de piratería y de los bienes incautados relacionados, y sobre las condiciones de trato de tales sospechosos después de su entrega. A través de esta decisión se aprueba dicho acuerdo.

- Anexos:**
- 3.1.1 Reglamento 1153/2013 que modifica el Reglamento 147/2003 sobre la adopción de medidas restrictivas con respecto a Somalia.
 - 3.1.2 Directiva 2013/54 sobre responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006.
 - 3.1.3 Reglamento 1257/2013 relativo al reciclado de buques.
 - 3.1.4 Decisión de ejecución de la Comisión sobre el reconocimiento de Georgia de conformidad con la Directiva 2008/106/CE en lo que respecta a los sistemas de formación y titulación de la gente de mar.

3.2. Otros asuntos comunitarios

Proyecto de Reglamento sobre monitorización e informe de las emisiones

En junio de 2013, la Comisión adoptó un proyecto de Reglamento que obligaría a los armadores de grandes buques que utilizan los puertos de la UE a monitorizar y notificar las emisiones anuales de dióxido de carbono (CO₂) de sus buques, (*Monitoring and Report of Vessel's emissions*, MRV).

El Reglamento propuesto pretende establecer el marco jurídico de la UE para la recopilación y publicación de datos anuales comprobados sobre las emisiones de CO₂ de todos los buques de **GT>5.000** que utilizan puertos de la UE, independientemente del país en el que el buque esté matriculado.

Los armadores deberán **evaluar y notificar la cantidad comprobada de CO₂ emitida por sus buques** que efectúen trayectos entre puertos de la UE o tengan su origen o destino en ellos. También se les exigirá que proporcionen otros datos que se destinarán a determinar la eficiencia energética del buque.

Los buques deberán llevar a bordo un **documento de conformidad**, expedido por un verificador independiente, que será objeto de inspección por parte de las autoridades de los Estados miembros.

La propuesta asegura que pretende reducir al mínimo la carga administrativa de las empresas y, para ello, afirma que sus exigencias se basan en documentos y equipos que ya se disponen a bordo de los buques. Las empresas podrán elegir el método de seguimiento que prefieran:

- Cálculo del consumo de combustible.
- Métodos para establecer las emisiones:
 - Notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible.
 - Seguimiento de los contenidos de los tanques de combustible a bordo.
 - Indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables.
 - Mediciones directas de las emisiones.

En realidad, los procedimientos que se proponen son sumamente prolijos y, para servicios regulares de cabotaje y de SSS, el cómputo viaje a viaje supondría una carga burocrática muy importante.

En enero, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) del Parlamento adoptó una enmienda que ampliaría las medidas propuestas a todos los buques de más de 400 GT, así como el alcance de las propias medidas para incluir las emisiones de óxidos de nitrógeno. Tras recibir fuertes críticas de ECSA, el 16 de abril, el pleno del Parlamento Europeo adoptó un informe que rechaza dicha enmienda y mantiene la propuesta inicial del Ejecutivo europeo de aplicarse únicamente a las emisiones de CO₂ y a buques a partir de 5.000 GT.

Este reglamento deberá discutirse en el Consejo por los Estados Miembros que, en caso de presentar enmiendas, deberán debatirse con el Parlamento, lo que se estima tendrá lugar en otoño de este año 2014.

Propuesta de Directiva sobre el despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos

En 2013, la Comisión presentó esta propuesta de Directiva, que se refiere a varios sectores y diferentes combustibles, incluyendo en particular el uso de GNL por los buques. En concreto, se proponía que, para el 31.12.2020 todos los puertos marítimos situados en la red principal de la Red Transeuropea de Transporte, contasen con puntos de suministro de LNG para buques. Para ello, cada Estado debería elaborar un Plan Nacional en un plazo de 18 meses tras la entrada en vigor de la Directiva.

En líneas generales, ANAVE ha apoyado los objetivos de la propuesta de Directiva y defendido que, en caso de que se consideren demasiado ambiciosos, se moderen cuanto sea necesario, pero **siempre que incluyan compromisos concretos**. Aunque algunas propuestas de enmiendas en el Parlamento Europeo, siguiendo esta línea, proponían la obligatoriedad de una red de suministro en el 40% de los puertos de la red principal en 2020 (frente al 100% que fijaba la Comisión), el texto que finalmente aprobó el Pleno del Parlamento fue que, en 2020, “*un número suficiente de puertos de la red principal*” deberá contar con puntos de suministro.

Además, el sector marítimo ha apoyado el mantenimiento del plazo en 2020. El razonamiento que subyace en esta fecha es hacerla coincidir con la fecha de cumplimiento de la Directiva de Azufre fuera de las Zonas de Control de Emisiones de SO_x (1 de enero de 2020).

El texto acordado en los grupos del trabajo del Consejo fue todavía menos exigente, estableciendo que un “*número apropiado de puertos*” de la red principal disponga de puntos de suministros a más tardar el 31 de diciembre de 2030.

En los “trilogos” entre Comisión, Consejo y Parlamento, se acordó finalmente que “en 2025, deberá contar con puntos de suministro un número suficiente de puertos de la red principal”.

A propuesta de ANAVE, ECSA ha sido muy crítica con esta decisión, que demuestra que las instituciones europeas son mucho menos exigentes con los Estados que con las empresas navieras que, como es sabido, en aplicación de la Directiva 2012/33, tendrán que asumir importantes aumentos del coste de combustible el **01.01.2015** (en las SECAs) y el **01.01.2020**, en el resto de zonas. La utilidad práctica de la Directiva para impulsar el desarrollo de esta infraestructura, en apoyo de las empresas navieras, sería nula.

ECSA también ha manifestado su decepción con el resultado de los debates, no sólo porque la fecha de 2025 tendrá efecto 5 años más tarde que la de 2020, en la que los armadores que realicen tráficos entre los puertos de la UE se verán obligados a efectuar el cambio a un combustible que cumpla la norma (fuera de la UE dependerá del resultado del estudio de disponibilidad de combustible que debe llevar a cabo la OMI para 2018), sino porque también esta Directiva en concreto parece ser la única por la que la UE podría ayudar al transporte marítimo en sus esfuerzos para cumplir los requisitos del contenido de azufre tanto dentro como fuera de las ECAs.

Grupo de Trabajo de ANAVE sobre GNL como combustible

El pasado 28 de noviembre, se constituyó un grupo de Trabajo de ANAVE sobre el uso de GNL como combustible, dado el interés mostrado por algunas empresas, en particular, sobre las primeras transformaciones de buques existentes y los primeros encargos, y entregas de bu-

ques mercantes de elevado porte que utilizan GNL como combustible. En dicha reunión participación 8 representantes de 4 empresas navieras y se presentó una ponencia que trató sobre las siguientes cuestiones:

- Infraestructura de GNL.
- Tráficos del GNL en el mundo.
- Situación de España en el tráfico GNL.
- Soluciones de suministro GNL como combustible marino.
- Costes indicativos de GNL como combustible marino.
- Transferencia buque-buque.
- Soluciones existentes.
- El enfoque del armador.

Las conclusiones que se extrajeron de la presentación fueron que:

- La tecnología de propulsión con GNL ya está desarrollada y disponible.
- La tecnología de contención de GNL tiene amplia experiencia acumulada por la industria de transporte de GNL y los recientes desarrollos de pequeña escala.
- La tecnología de suministro de GNL a pequeña escala ya está implantada y la transferencia de GNL buque a buque se ha desarrollado en más de 250 operaciones comerciales.
- El marco normativo actual dispone de herramientas para que las autoridades locales y la DGMM puedan autorizar proyectos de consumo y suministro de GNL como bunker.
- El marco regulatorio europeo tiende a impulsar el consumo de GNL.
- El GNL puede ser un combustible marino competitivo.
- El desarrollo de oportunidades concretas depende de los armadores como compradores de este combustible alternativo y de los operadores logísticos de GNL como vendedores.

Se acordó que, a medida que se vayan produciendo novedades en esta materia, se irán convocando reuniones sucesivas.

Reglamento para reducir las formalidades aduaneras de los buques

En el DOUE de 6 de noviembre, se publicó el Reglamento de ejecución 1099/2013, que simplifica el procedimiento de concesión de autorizaciones de “servicios marítimos regulares autorizados”, fundamentalmente en dos aspectos:

- **Para el transporte marítimo dentro de la UE:** las nuevas propuestas que ha presentado la Comisión modernizarán estos procedimientos para que sean más breves y flexibles. El periodo de consulta a los Estados miembros, que era de 45 días, se reducirá a 15 días. Y las empresas podrán solicitar de antemano una autorización para hacer escala en puertos de Estados miembros con los que puedan tener interés en operar más adelante, a fin de ahorrar tiempo si surge la oportunidad.

- **Para los buques que hagan escala en puertos de terceros países:** la Comisión propone simplificar significativamente los procedimientos aduaneros, a través de un sistema que distingue entre las mercancías de la UE y las no procedentes a la Unión, que deben seguir los procedimientos aduaneros correspondientes.

Propuesta de paquete de medidas sobre “aire limpio” en Europa

El 18 de diciembre, la Comisión Europea adoptó un paquete de medidas sobre “aire limpio” con el que se pretende asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire actuales para 2020, y conseguir reducciones importantes desde dicha fecha y hasta 2030.

Estas medidas tratan sobre las siguientes cuestiones:

- La adopción de un **nuevo Programa “Aire Puro” para Europa**, con medidas para ayudar a reducir la contaminación atmosférica, centradas en la mejora de la calidad del aire en las ciudades, el apoyo a la investigación y la innovación, y la promoción de la cooperación internacional.
- La **revisión de la Directiva sobre límites máximos nacionales de emisión**, con unos límites máximos nacionales de emisión más estrictos para los seis contaminantes principales.
- Una propuesta de nueva Directiva para reducir la contaminación procedente de las instalaciones de combustión de tamaño medio, como las centrales energéticas para bloques de viviendas o edificios grandes, y las instalaciones industriales pequeñas.

Aunque este paquete de medidas no afecta de forma específica a nuestro sector, sí contiene elementos que pueden tener un impacto en el transporte marítimo. Mediante la revisión de la Directiva sobre límites máximos nacionales de emisión, la Comisión pretende incentivar la reducción de emisiones de NO_x y SO_x, así como las emisiones de partículas materiales del transporte marítimo. Esta Directiva, hasta ahora, había establecido un límite de emisiones a nivel nacional.

Bajo la revisión de la Directiva, se permite a los Estados miembros usar las reducciones de las emisiones del transporte marítimo que se produzcan en las aguas territoriales, zonas económicas exclusivas de los Estados miembros o en zonas de control de la contaminación para compensar las emisiones de fuentes de contaminación procedentes de tierra. Según las condiciones que se definen en el art. 5 de la propuesta legislativa, esto puede tener lugar allí donde las emisiones establecidas para 2025 no se puedan limitar de acuerdo con los compromisos de reducción de emisiones aplicables a partir de 2030.

En la comunicación que acompaña a la propuesta, la Comisión hace referencia a que, teniendo en cuenta el carácter internacional del transporte marítimo y la dependencia de Europa del mismo, siempre se debe dar prioridad al desarrollo de políticas a nivel internacional (OMI), por ejemplo, a la designación de las Zonas de Control de Emisiones de NO_x y SO_x (NECAs y ECAs) ya acordadas por la OMI. En el art. 12 de la propuesta, la Comisión subraya la necesidad de coordinación con la OMI, intercambiando información técnica y científica para mejorar las reducciones de las emisiones.

Análisis del Reglamento europeo sobre reciclaje de buques

El 30 de diciembre de 2013, entró en vigor un Reglamento de la UE sobre el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, que exigirá, en pocos años, disponer de un inventario de materiales peligrosos a bordo de los buques que visitan los puertos europeos.

La entrada en vigor de este Reglamento no sólo va a cambiar la forma en que se reciclan los buques que entran en su ámbito de aplicación, sino que también es previsible que introduzca cambios en las relaciones contractuales entre los armadores, los compradores de buques para reciclaje y las instalaciones de reciclaje.

El nuevo reglamento se ha desarrollado a partir del texto propuesto por la Comisión Europea (CE) el 23 de marzo de 2012, por medio de largas negociaciones entre los 27 Estados miembros en el Consejo, así como también mediante las deliberaciones de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo (PE). Después, se celebraron reuniones a tres bandas (trílogos) entre el Consejo, Parlamento y Comisión. En el tercer trílogo, el 27 de junio de 2013, se alcanzó un acuerdo sobre un texto de compromiso, que fue adoptado formalmente por el plenario del PE el 22 de octubre de 2013 y por el Consejo el 15 de noviembre de 2013. La norma se publicó en el DOUE el 10 de diciembre de 2013 y **entró en vigor el 30 de diciembre de 2013**.

El resultado de esta iniciativa europea y de las negociaciones que se han sobre la misma es que el reglamento es muy parecido al Convenio de Hong Kong (en adelante, HKC), incluye la mayoría de sus mecanismos y, con una excepción potencial, no contiene elementos contradictorios que puedan obstaculizar las perspectivas de ratificación y entrada en vigor del HKC. De hecho, es muy posible que el reglamento acelere la fecha en la que el HKC se convierta en la norma mundial sobre el reciclaje de buques.

La propuesta original de la CE contenía varias disposiciones problemáticas, que posiblemente se incluyeron sin valorar plenamente la realidad comercial del transporte marítimo internacional. Además, algunas propuestas presentadas en el PE se basaban en una concepción ingenua de la industria del reciclaje y no parecían tener en cuenta sus consecuencias sobre el transporte marítimo, la industria del reciclaje, las normas del HKC, e incluso la posibilidad de aplicarlas en la práctica. Afortunadamente, varios técnicos con los conocimientos y experiencia necesarios, de las presidencias chipriota e irlandesa, negociaron un texto final que es realista y en línea con el HKC, aunque, como resultado de las largas y complejas negociaciones, es difícil de leer, con frecuentes y enrevesadas referencias cruzadas.

Los tipos y tamaños de buques a los que se aplica el reglamento son los mismos que en el caso del HKC, con la excepción de que el reglamento está restringido a los buques abanderados en la UE, salvo el requisito para buques de otras banderas que hagan escala en puertos de la UE de disponer de un Inventario de Materiales Peligrosos (*Inventory of Hazardous Materials*, IHM).

Control de materiales peligrosos y el inventario

A los efectos del control de materiales peligrosos y sobre el requisito de recopilar y llevar a bordo un inventario de dichos materiales, específico para cada buque, el reglamento está estructurado igual que el HKC, que obliga a elaborar un inventario de tres partes, teniendo en cuenta las directrices del propio HKC. Como en el caso del convenio, el reglamento distingue entre buques nuevos y existentes: estos últimos están obligados “como mínimo” a identificar los materiales del Anexo I del reglamento a bordo. En el caso de los buques nuevos, se les prohíbe que monten los materiales del Anexo I y también se les obliga a que identifiquen la situación y cantidades aproximadas de los materiales del Anexo II del reglamento.

Una **diferencia** importante entre el reglamento y el HKC es la **inclusión en el Anexo I del reglamento de un material peligroso adicional**, ya prohibido en la legislación de la UE, (concretamente, el Ácido Sulfónico Perfluorooctano o PFOS y sus derivados), que se encuentra en la composición de algunas espumas contra incendios utilizadas a bordo, y otro material del Anexo II (el Retardante de Llama Bromado, o HBCDD, que se encuentra en planchas de polies-

tireno expandido usadas para el aislamiento criogénico de tanques de gas licuado y en zonas de refrigeración). Una interesante nota al pie del Anexo I del reglamento establece que la adición del PFOS “no se aplica a los buques con pabellón de un tercer país”, mientras que, al ser el HBCDD un material del Anexo II, sólo hay que incluirlo en los inventarios de buques nuevos y tras grandes transformaciones que impliquen cambios en la estructura y equipo de buques existentes.

Dado que el reglamento trata a los buques de pabellón de un país tercero como buques existentes, cualquiera que sea su fecha de construcción (arts. 12.1 y 5.2 del reglamento), se desprende que la inclusión de la información sobre el HBCDD no se va a exigir en los inventarios de los buques que no están abanderados en la UE, a menos que el HBCDD se haya instalado durante una transformación. Por el contrario, los inventarios de los buques abanderados en la UE tras la fecha de aplicación del reglamento deberán satisfacer todos los requisitos del HKC.

Una propuesta noruega presentada a la OMI en 2008 (MEPC.57/3/19) explica en detalle las propiedades y usos habituales del PFOS y HBCDD. Dicha propuesta, que pretendía incluirlos como materiales peligrosos controlados en los Apéndices 1 y 2 del HKC, fue rechazada.

Requisitos para los armadores

Los ámbitos de aplicación de los tres reconocimientos obligatorios (inicial, de renovación y final) y uno voluntario (adicional), y el intervalo máximo entre los reconocimientos de renovación en el reglamento son los mismos que en el HKC.

El reglamento mantiene la filosofía y el texto del HKC en sus requisitos sobre Control por el Estado Rector del Puerto (*Port State Control*) sobre lo que es y, aún más importante, sobre lo que no es una deficiencia que puede ser motivo de detención. Cabe señalar que, si un buque de pabellón de un país tercero no dispone a bordo de una copia de la declaración de conformidad junto con su inventario, podrá ser advertido, detenido, expulsado o excluido de los puertos o terminales mar adentro sometidas a la jurisdicción de dicho Estado (art.12.5).

Igual que en el HKC, los armadores de los buques abanderados en la UE se deberán asegurar de que los buques destinados al reciclaje sólo se van a reciclar en instalaciones incluidas en la “Lista Europea” de instalaciones aprobadas. Deberán disponer del certificado de Buque Listo para el Reciclaje expedido tras la recepción explícita o tácita del Plan de Reciclaje del Buque aprobado por las autoridades competentes del Estado de reciclaje.

El reglamento establece que los buques tanque deben llegar a la instalación de reciclaje con los tanques de carga y cámaras de bombas listos para obtener la certificación de espacio seguro para trabajos en caliente, mientras que para el HKC es suficiente que sea seguro el acceso a los mismos o llevar a cabo trabajos en caliente, según los requisitos nacionales del Estado de reciclaje.

Un aspecto preocupante es que el reglamento señala que **el responsable de la explotación de la instalación de reciclaje se puede negar a aceptar el buque para su reciclado si sus condiciones no se corresponden básicamente a los datos del inventario**. Es difícil ver de qué forma esta disposición se puede aplicar en la práctica.

Tanto el reglamento como el HKC simplemente definen al comprador del buque para su desguace como a un armador, evitando así precisar responsabilidades diferentes para el armador y el comprador. Si se hubiera intentado tratar sus obligaciones por separado, ello habría dado lugar a una reglamentación compleja y poco práctica, o a condiciones inflexibles y restrictivas. No obstante, la consecuencia de no separar los papeles del armador y del comprador para desguace es que el proceso de venta no se define en el reglamento.

Requisitos para las instalaciones de reciclaje

Se prevé que las instalaciones autorizadas a reciclar los buques incluidos en el ámbito de aplicación del reglamento elaboren un Plan de Reciclaje para cada buque específico a partir de la información proporcionada por el armador (el inventario, planos del buque y manuales), teniendo en cuenta las directrices del HKC. También se exige a las instalaciones de reciclaje que elaboren un Plan de la Instalación de Reciclaje del Buque desarrollado según las directrices pertinentes del HKC y operen en relación con el mismo.

Para ser autorizadas, las instalaciones de reciclaje tienen que cumplir las disposiciones del HKC y los siguientes requisitos adicionales del reglamento (art. 13):

1. “Operar desde estructuras construidas”;
2. Demostrar “el control de cualquier escape, en particular, en zonas intermareales” y,
3. Asegurar “la manipulación de materiales peligrosos y residuos generados durante el proceso de reciclado únicamente en suelos impermeables con sistemas de drenaje eficaces”.

Estos requisitos son fruto de las negociaciones entre el Consejo y Parlamento, sobre una propuesta del Parlamento de prohibir expresamente la varada en la playa (*beaching*) como método de desguace. El Consejo descartó muchas de las propuestas del ponente (del Partido de los Verdes) incluidas las referencias directas a la prohibición de varar. La segunda y tercera de las disposiciones anteriores fijan requisitos que se deberán cumplir independientemente del método de reciclaje que se use, mientras que el primer requisito de “operar desde estructuras construidas”, impreciso y ambiguo, fue un compromiso concebido para conciliar sensibilidades políticas en las negociaciones.

Tras el fin de las negociaciones, el ponente del Parlamento ha decidido interpretar el resultado de las mismas como una confirmación de la prohibición de varar los buques. En julio de 2013 emitió un comunicado, en el que declaraba: “*Estas normas significan en la práctica que han llegado a su fin las varadas de los buques en las playas para su desmantelamiento, ya que suponen un perjuicio para la salud humana o el medio ambiente. ... El nuevo reglamento hará obligatorio que los buques se desguacen desde estructuras construidas y se llevará a cabo de manera que todos los materiales peligrosos estén totalmente contenidos. Como ello es imposible en una playa, la práctica de varar está, de hecho, prohibida*”. Con motivo de la adopción formal del reglamento por el Parlamento el pasado 22 de octubre, divulgó otro comunicado de prensa subrayando que: “*Se han acordado planes con los Ministros de la UE para acabar con el desguace de buques viejos abanderados en la UE en las playas de terceros países...*” y también: “*Durante las negociaciones, el Parlamento ha reforzado los requisitos propuestos, entre otros, obligando a que el reciclaje de buques se lleve a cabo desde estructuras construidas...*”.

Por su parte, el Consejo parece haber entendido que sería un error muy grave excluir al mercado del reciclaje de buques del sudeste asiático del reglamento y de las opciones disponibles para los armadores europeos. Además, los expertos en materia de reciclaje de buques son muy claros al opinar que no hay ninguna contradicción entre utilizar el procedimiento de la varada (*beaching*) y que ésta se lleve a cabo siguiendo unas buenas prácticas de seguridad y protección del medio ambiente. Al parecer, fue por estas razones por las que el Consejo se negó a aceptar su prohibición, que podría conducir a una nueva evasión masiva del reglamento por los armadores y, probablemente, a una total falta de interés entre los países del sudeste asiático por ratificar el HKC, impidiendo en la práctica su entrada en vigor. Paradójicamente, la

prohibición por la que los Verdes están luchando, sólo serviría a los intereses comerciales de los recicladores de peor calidad.

La Comisión será la encargada de exigir la aplicación del reglamento. El reglamento permite a la CE optar por formular pautas técnicas para facilitar la certificación de las instalaciones de reciclaje (art. 15.4). Está previsto que la CE las desarrolle en 2014 y al hacerlo formule una interpretación del significado de “desde estructuras construidas”.

El reglamento, al igual que el HKC, obliga a la instalación de reciclaje a notificar formalmente su idoneidad para el comienzo y finalización del proceso de reciclaje de cada buque al que se aplica el reglamento. Curiosamente, mientras que el HKC obliga a la instalación a informar a su autoridad competente, el reglamento establece que la instalación debe informar a la administración del Estado de bandera, ya que Europa no tiene jurisdicción sobre las autoridades competentes de los países dedicados al reciclaje de buques fuera de la UE.

Hay una diferencia importante adicional, aunque comprensible, entre el reglamento y convenio. Considerando que según el HKC la autorización de las instalaciones de reciclaje es competencia de las autoridades de su país, el reglamento no puede esperar que las autoridades de los países fuera de la UE hagan cumplir el reglamento y, por esta razón, **ha desarrollado el nuevo mecanismo de “Lista europea de instalaciones de reciclaje de buques”**.

Las instalaciones situadas en un Estado miembro de la UE serán autorizadas por las autoridades competentes de dicho Estado, que deberá notificar a la Comisión las instalaciones que se han autorizado. La CE incluirá dichas instalaciones en la Lista Europea que se va a publicar en el DOUE y en su página web no más tarde de 36 meses después de la fecha de entrada en vigor del reglamento. Por otra parte, las instalaciones situadas en terceros países deberán solicitar individualmente a la Comisión su inclusión en la Lista Europea. Junto con su solicitud, deberán proporcionar pruebas de cumplimiento de los requisitos del reglamento. El cumplimiento por parte de instalaciones individuales “se debe certificar después de una inspección in situ por un verificador independiente con la cualificación adecuada”. Además, las instalaciones deberán “aceptar la posibilidad de ser objeto de una inspección in situ por la Comisión o por agentes que actúen en su nombre”. Cada 5 años habrá que renovar la certificación e inclusión en la Lista Europea, que podrá ser complementada con una evaluación intermedia que confirme el cumplimiento de los requisitos establecidos en el art. 13.

Sanciones y modificación del Reglamento sobre traslados de residuos

El reglamento señala que los Estados miembros deberán regular las sanciones aplicables en caso de infracciones, que deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias (art. 22). El reglamento establece que la CE deberá evaluar y elaborar un informe, a más tardar el 31 de diciembre de 2014, sobre qué infracciones se deben incluir en el ámbito de aplicación de la Directiva 2008/99/CE (Protección del medio ambiente mediante el Derecho penal), para obtener la equivalencia de las disposiciones sobre infracciones entre el reglamento aprobado y el Reglamento 1013/2006 que trata los traslados de residuos, es decir, la aplicación europea del Convenio de Basilea y la Enmienda de Prohibición. Se cree que esto supondrá un equilibrio tras la exclusión de buques del ámbito de aplicación del Reglamento Europeo sobre traslados de residuos (art. 27).

Solicitud de actuación

Las personas físicas o jurídicas “afectadas o que puedan verse afectadas, o que tengan interés suficiente en un proceso de decisión medioambiental” estarán legitimadas para pedir a la CE que actúe ante un incumplimiento o una amenaza inminente de incumplimiento de los requisitos para incluir instalaciones de reciclaje situadas en terceros países en la Lista Europea. La CE

estudiará las solicitudes de actuación, informaciones y datos que se presenten, y concederá a la empresa de reciclaje la posibilidad de manifestar su opinión respecto a la misma. Informará a las personas que la hayan presentado su decisión de acceder a la solicitud o denegarla y los motivos correspondientes (art. 23).

Entrada en vigor y fecha de aplicación

A diferencia del HKC, el reglamento hace una distinción entre la fecha de entrada en vigor y la de aplicación. El reglamento entró en vigor el **30 de diciembre 2013**, veinte días después de su publicación en el DOUE (art. 31). Sin embargo, por “Fecha de aplicación” se entiende aquella después de cual los buques a los que se aplica el reglamento deberán disponer de un inventario, serán inspeccionados, certificados y reciclados según los requisitos del reglamento. Se aplicará (art. 32) a partir de la que se cumpla antes de las dos fechas siguientes, aunque **nunca antes del 31 de diciembre de 2015** (2 años después de su entrada en vigor):

- 6 meses después de la fecha en que la capacidad máxima anual combinada de reciclado de las instalaciones incluidas en la Lista Europea represente como mínimo 2,5 millones de toneladas de desplazamiento en rosca (LDT), o
- 5 años después de entrada en vigor.

Es decir, **la primera fecha de aplicación del reglamento es 2 años después de su entrada en vigor y la última es 5 años después de la entrada en vigor.**

Algunas disposiciones del reglamento se aplican en fechas distintas:

Un año después de su entrada en vigor se aplicará (art. 32.2.a):

- El establecimiento de la Lista Europea (art. 16);
- Los requisitos para que las instalaciones se incluyan en la Lista Europea (art. 13);
- La autorización de las instalaciones situadas en los Estados miembros (art. 14);
- La inclusión en la Lista Europea de las instalaciones situadas en un país tercero (art. 15);
- Una vez que se publique la Lista Europea (en los últimos 3 años desde su entrada en vigor, aunque es posible que se produzca antes), los buques destinados al reciclaje deberán disponer del inventario (aunque no será necesario que se reciclen de conformidad con el reglamento antes de la fecha de aplicación) (art. 5.2, párrafo 2); y
- A partir de la fecha de publicación de la Lista Europea, los Estados miembros podrán autorizar, antes de la fecha de aplicación del reglamento, el reciclaje de buques en instalaciones incluidas en la Lista Europea. En estas circunstancias, no se aplicará el Reglamento sobre traslado de residuos (art. 26).

Tres años tras la entrada en vigor del reglamento (**31 de diciembre de 2016**), la Comisión deberá presentar al Parlamento y al Consejo un informe sobre la viabilidad de un instrumento financiero que facilite un reciclaje de buques seguro y racional, que se acompañará, en su caso, de una propuesta legislativa (art. 29).

Para los siguientes asuntos, la fecha de aplicación será el **31 diciembre 2020**, 7 años después de la entrada en vigor (art. 32.2.b):

- Los buques existentes deberán llevar a bordo el inventario (art. 5.2, párrafos 1 y 3);

- Los buques con pabellón de un país tercero deberán disponer a bordo de un inventario cuando hagan escala en un puerto o fondeadero de la UE (art. 12).

Nueva convocatoria de EMSA para la contratación de buques anti-contaminación

El 2 de enero, EMSA publicó una nueva convocatoria para la contratación de buques anti-contaminación, cuyo plazo de presentación de solicitudes finalizó el 18 de febrero de 2014.

Al igual que en anteriores convocatorias, las empresas interesadas ofrecerían sus buques en régimen de disponibilidad, pudiendo continuar con sus labores comerciales hasta el momento en que la Agencia los necesitase. En dicho caso, el buque deberá poder movilizarse, en un corto espacio de tiempo, mediante el montaje a bordo de los equipos necesarios para dedicarse rápidamente a la recuperación de hidrocarburos.

Esta nueva convocatoria tiene como fin fortalecer su red en las siguientes áreas geográficas:

- Costa Atlántica, desde Oporto (Portugal) hasta Donges (Francia).
- Norte del mar Negro.
- Zona sur del mar del Norte y Canal.
- Zona norte del mar del Norte y mar de Noruega.

Aplicación a los buques metaneros de los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos

A partir del **1 de enero de 2015**, todos los buques, durante su navegación por Zonas de Control de Emisiones (ECAs), deberán utilizar combustibles con contenido de azufre igual o inferior a 0,1% (el mismo límite que se permite actualmente a los buques atracados en los puertos de la UE), para cumplir el Anexo VI del MARPOL y la Directiva 1999/32 enmendada.

En 2010, al entrar en vigor este límite del 0,1% en los puertos comunitarios, la Comisión aprobó una Decisión que establece un método de equivalencia para los buques metaneros y que cumple el objetivo de emisiones que se obtendría quemando combustibles marinos con un contenido de azufre del 0,1%.

La Directiva 2012/33, que modifica la 1999/32, hacía referencia a esta Decisión, por lo que el sector naviero, y en particular ANAVE, entendieron que esta misma Decisión debería ser válida sin necesidad de modificación ni ampliación para su aplicación por estos mismos buques durante su navegación por las ECAs. Sin embargo, los servicios jurídicos de la DG de Medio Ambiente de la Comisión Europea (DG ENV) han rechazado en principio esta posibilidad y consideran que sería precisa una referencia legal específica a su aplicabilidad durante la navegación (ellos entienden que autoriza su aplicación por los buques metaneros única y exclusivamente en puerto), lo que podría requerir una nueva modificación de la Directiva, para la cual ya no habría tiempo antes del 1 de enero.

ANAVE ha venido trabajando en diferentes frentes, con vistas a conseguir que se autorice los metaneros a utilizar en las ECAs el mismo método de equivalencia aprobado por la Comisión en 2010. Para ello, pedimos a los representantes españoles en el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación (COSS) de la UE y en los grupos de trabajo del Foro Europeo sobre el Transporte Marítimo Sostenible (ESSF) que apoyasen:

- la aplicabilidad de la citada Decisión de 2010 sin necesidad de modificación;

— o, subsidiariamente, la modificación de la Decisión por medio del COSS, sin necesidad de enmienda de la Directiva.

Los servicios jurídicos de la DG ENV de la Comisión analizaron las posibles vías legales para ampliar el ámbito de aplicación de la citada Decisión, y básicamente se plantearon dos vías: la modificación de la Directiva (para lo cual ya no habría tiempo antes del 1 de enero de 2015), o el uso de actos delegados.

La Comisión consultó a los gobiernos de los Estados miembros, especialmente a aquellos con costas en zonas ECAs, su posición en relación con este asunto, por lo que ANAVE elaboró una nota resumen que remitimos a la DGMM y el resto de ministerios implicados (medio ambiente e industria), pidiendo el apoyo del gobierno español.

El 23 de abril, el COSS celebró una reunión en la que se confirmó que la DG ENV está de acuerdo con aplicar en las ECAs los métodos de equivalencia aprobados en 2010, pero sus servicios jurídicos siguen estudiando la manera de darle forma legal.

Finalmente, el 6 de junio, la DG ENV envió a ECSA un escrito en el que consideran aceptable aplicar el método de equivalencia alternativo, con la condición de que **para la llama piloto se utilice HFO con un contenido de azufre igual o menor al 0,5%**.

Esto no supondría ningún problema si estuviese garantizada la disponibilidad de ese HFO con contenido de azufre igual o menor al 0,5%. En contacto con la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), nos han indicado que sus empresas asociadas, actualmente, no comercializan en España HFO con contenido de azufre igual o inferior al 0,5%, y tampoco es previsible que lo hagan en el futuro próximo.

Por el contrario, a través de ECSA y de algunas empresas asociadas a ANAVE hemos podido saber que, aparentemente, se está ya comercializando HFO con contenido de azufre igual o inferior al 0,5% en: Japón; Norte de África (fundamentalmente Argelia); Sur América (fundamentalmente Argentina); Oeste de África (Sonangal and Addax) y Norte de Europa (Amberes, Rotterdam y, posiblemente, Zeebrugge). No hemos podido aún contrastar si existe esa disponibilidad en grandes cantidades. Obviamente, de ser así, no sólo para metaneros, sino también para todos los buques, el cumplimiento de los nuevos límites de azufre sería mucho más sencillo y barato.

Varias de las empresas afectadas nos han indicado que, en principio, están de acuerdo con la propuesta de la Comisión pero que habría que solicitar a ésta que, en el mismo escrito de autorización, se incluyese un párrafo haciendo referencia al artículo *4.bis*, apartado *5 ter* de la Directiva 1999/32 modificada por las Directivas 33/2005 y 33/2012. Este artículo establece los pasos a seguir en caso de que un buque no pueda obtener combustible con un contenido de azufre que se ajuste a los requisitos de la Directiva y, en particular, indica que *“el buque no estará obligado, para lograr dicho cumplimiento, a desviarse del trayecto previsto ni a retrasarlo de manera injustificada”*.

A la espera de nuevas observaciones, ésta fue la posición mantenida por ECSA en la reunión de finales de junio del plenario del Foro Europeo de Transporte Marítimo Sostenible (*European Sustainable Shipping Forum*, EESF del pasado 26 de junio. En la misma, la CE aceptó **verbalmente** que los citados artículos a aplicar en caso de no disponibilidad del combustible requerido serán igualmente aplicables a los metaneros que usen el procedimiento de equivalencia.

A petición de ANAVE, ECSA ha accedido a solicitar a la Comisión que por el procedimiento más adecuado, por escrito, se incluya en la carta una aclaración en el mismo sentido indicado en el párrafo anterior.

Foro sobre cumplimiento de la normativa relativa al contenido de azufre

Como continuación del lanzamiento en septiembre del año pasado del Foro Europeo de Transporte Marítimo Sostenible (*European Sustainable Shipping Forum*, EESF), para evaluar los avances hacia el cumplimiento de la normativa de la OMI sobre el límite del 0,1% de contenido de azufre en los combustibles marinos, que entrará en vigor el **1 de enero de 2015** en las Zonas de Control de Emisiones de Azufre (*Sulphur Emission Control Areas*, SECAs), se han creado dos subgrupos técnicos adicionales: uno se centra en la “Implantación de la Directiva de Azufre”, y el subgrupo sobre “Competitividad” trata el posible impacto económico de dicha Directiva (que incluye un posible cambio modal a la carretera). La primera ronda de reuniones del plenario del EESF finalizó en pasado mes de enero.

El sector marítimo ha expresado su preocupación sobre la puesta en práctica de la Directiva de Azufre, dado que falta menos de 6 meses para el próximo escalón en la aplicación de la Directiva, y no parece que esté disponible la tecnología para cumplir los nuevos requisitos que exige la norma.

No obstante, la Comisión ha clarificado que aunque el Foro sirve como plataforma para llevar a cabo un diálogo estructurado y que tratará los retos de la aplicación de la Directiva, no está previsto reabrir el debate en relación con la legislación adoptada y los objetivos o fechas de aplicación.

La segunda ronda de reuniones se inició a mediados de marzo. ECSA sigue desempeñando un papel muy activo adoptando una estrategia constructiva hacia el ESSF y está siguiendo muy de cerca el trabajo de dicho Foro para asegurar que los temas más relevantes se están tratando adecuadamente. **SPC-Spain (que preside ANAVE) es la única entidad privada que participa en el Plenario del ESSF.**

Actualización de la auditoría de la EMSA a la administración marítima de Filipinas

En noviembre de 2012, el Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques (COSS) de la UE acordó prorrogar hasta otoño de 2013 el plazo para que Filipinas corrigiera las deficiencias detectadas en sus escuelas de oficiales de la marina mercante en aplicación de las normas del Convenio sobre Formación y Guardias de la Gente de Mar (STCW).

En octubre de 2013, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) llevó a cabo una segunda ronda de inspecciones en Filipinas sobre la administración central y varias escuelas locales y posteriormente redactó un informe, cuya publicación se ha retrasado varias veces debido al hecho que las mismas no son tan alentadoras como se esperaba.

Después de la última reunión del COSS, el 23 de abril de 2014, el actual Comisario de Transportes no tienen previsto tomar una decisión sobre la retirada del reconocimiento de los certificados STCW de los oficiales filipinos en buques de pabellones de la UE.

El pasado 22 de abril, la Representación Permanente de Malta mantuvo una reunión informal con representantes de Filipinas, Estados miembros, EMSA, ICS y ECSA. El director de la Autoridad Marítima de Filipinas (*Maritime Industry Authority*, MARINA), Max Meija, subrayó que se han llevado a cabo avances importantes en los dos últimos años y reconoció que aún se deben dar pasos importantes en el futuro, concretamente en lo que respecta a la implantación. También informó de que Filipinas habían solicitado asistencia técnica a la OMI y en estos momentos están debatiendo con la Secretaría de la OMI las modalidades para prestar dicha ayuda. La Comisión reconoció que se han conseguido avances por las autoridades filipinas y está dispuesta a conceder más tiempo para asegurarse de que las anunciadas medidas se van a aplicar de forma eficaz.

Está previsto proponer plazos concretos para poner en práctica más medidas correctivas y fijar inspecciones adicionales de seguimiento por la EMSA. La Comisión valora muy positivamente que la administración de Filipinas solicite la asistencia técnica a la OMI y a varios Estados miembros de la UE.

Propuesta de Directiva sobre la circulación de contenedores de 45'

En abril de 2013, la Comisión presentó una propuesta de Directiva revisando, para determinados vehículos de carretera que circulan en la UE, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

Entre otras normas, la propuesta de la Comisión abogaba por ampliar de 150 a 300 km la distancia máxima del tramo terrestre en el caso del transporte intermodal con una pata marítima de los contenedores de 45' y, especialmente, eliminar dicho máximo en el caso de que el tramo terrestre siga o preceda a un viaje de SSS.

El 15 de abril de 2014 el plenario del Parlamento votó a favor de una enmienda adoptada en su Comité de Transporte, que no acepta esta flexibilización de la circulación transfronteriza de los contenedores de 45' dentro de la UE, manteniendo en la práctica los 150 km de distancia máxima actualmente permitidos.

El sector tendrá que esperar ahora a la posición del Consejo, que todavía no ha alcanzado un acuerdo sobre este punto. En todo caso, ya se sabe que Parlamento y Consejo no alcanzarán un acuerdo en primera lectura, por lo que las discusiones continuarán en el Parlamento durante la próxima legislatura.

Propuesta de Reglamento sobre política portuaria

En mayo de 2013, el Colegio de Comisarios adoptó una propuesta de Reglamento sobre un marco de acceso al mercado de los servicios portuarios y sobre transparencia financiera de los puertos que constaba de dos partes:

- En la primera se reconocía la aplicación del principio de libertad de prestación de servicios, exigiendo la aplicación generalizada de procedimientos transparentes y abiertos para la selección de los prestadores de servicios portuarios y el establecimiento de normas para evitar posibles abusos tarifarios por los operadores con derechos exclusivos. Los servicios de manipulación portuaria (estiba) y los servicios al pasaje recibían un tratamiento diferenciado: el capítulo II (sobre acceso al mercado), en principio no era aplicable a los mismos. La autoprestación, que fue uno de los aspectos más controvertidos en la tramitación de las fallidas propuestas de Directiva sobre esta misma materia, quedaba al margen de este Reglamento, que será aplicable únicamente a los servicios prestados a cambio de una remuneración.
- En una segunda parte, la propuesta se refería a la gestión económica de los puertos: se exigía una mayor transparencia en la utilización de fondos públicos por los organismos gestores de los puertos y se introducían directrices para que las Autoridades Portuarias pudieran recibir fondos públicos sin falsear indebidamente la competencia.

Sin embargo, el 13 de marzo de 2014, el europarlamentario alemán y ponente de esta propuesta de Reglamento, Knut Fleckenstein, confirmó que su tramitación parlamentaria quedaba suspendida, alegando tres razones para esta decisión:

- la falta de tiempo en la presente legislatura del Parlamento Europeo antes de las elecciones de mayo;

- la falta de acuerdo sobre uno de los elementos más importantes: el ámbito de aplicación del capítulo sobre acceso al mercado de los servicios portuarios, y,
- la necesidad de comprender mejor las intenciones de la Comisión Europea en relación con las normas sobre ayudas de Estado a los puertos.

Ésta es ya la tercera vez que fracasa una propuesta de la Comisión para regular los puertos y sus servicios. El enfoque más modesto y prudente adoptado por la Comisión en este su tercer intento, que dejaba fuera la estiba y los servicios a los pasajeros, parecía en principio tener más posibilidades de éxito. Sin embargo, en el Comité de Transportes del Parlamento Europeo se presentaron más de 500 propuestas de enmienda, muchas de las cuales dejaban prácticamente vacía de contenido la propuesta, por lo que ECSA ya había anunciado que, en esos términos, no la apoyaría.

Ante esta situación, ECSA ha pedido a la Comisión que presente, a la mayor brevedad posible, su anunciada propuesta en relación con las exenciones de practicaaje.

Informe sobre formalidades informativas exigibles a los buques

El 25 de junio de 2014, la Comisión Europea ha adoptado un informe sobre la Directiva relacionada con las formalidades informativas aplicables al transporte marítimo a la llegada o salida de buques en los puertos de los países de la UE. La Directiva tiene como objetivo asegurar que, para junio de 2015, los buques que entren o salgan de los puertos de la UE van a poder proporcionar en formato electrónico la información que se les solicite a través de un único punto de entrada – el Sistema Nacional de Ventanilla Única. En la actualidad, se considera que estos procedimientos a menudo están duplicados, su cumplimentación lleva mucho tiempo, y originan gastos y retrasos, haciendo el transporte marítimo menos atractivo. En el informe se urge a los Estados miembros para que intensifiquen sus esfuerzos para llevar a cabo esta simplificación y armonización de gran alcance de los procedimientos de notificación actuales.

El Vicepresidente de la Comisión Siim Kallas, Comisario de Transportes, ha declarado: *“Me complace comprobar que se están produciendo avances en un área clave para reducir las cargas administrativas de los buques. Una vez que estén operativos, los Sistemas Nacionales de Ventanilla Única servirán como un único punto de entrada de las formalidades informativas marítimas. Animo a los Estados miembros a que continúen sus esfuerzos de forma que para junio de 2015 se pueda conseguir este objetivo”*.

Todos los Estados miembros han realizado una labor muy importante para trasponer la Directiva. Se han llevado a cabo iniciativas para poner en práctica los Sistemas Nacionales de Ventanilla Única, principalmente basándose en plataformas, soluciones técnicas y normas existentes. Por supuesto, tiene una incidencia en los procesos de planificación y de presupuestos de aquellos que intervienen en su puesta en práctica. El objetivo de recopilar la información requerida de una manera armonizada no sólo se debe a cuestiones económicas o técnicas sino también a razones organizativas. Los Estados miembros y la CE han establecido mecanismos de coordinación entre varias autoridades a nivel nacional y local, preparando el terreno para la aplicación de soluciones realmente armonizadas y de cooperación.

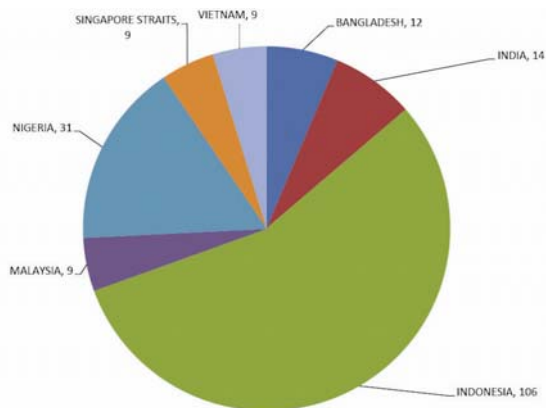
La CE ha recomendado que el grupo de coordinación europeo acuerde con urgencia las directrices y especificaciones técnicas de la UE para implantar los Sistemas Nacionales de Ventanilla Única. En ausencia de una aplicación armonizada con normas no interoperables, la Ventanilla Única puede ser diferente entre unos Estados miembros y otros, siendo por tanto necesario que el transporte marítimo desarrolle interfaces para comunicarse con cada uno de estos sistemas, y originando un aumento de los costes de aplicación.

Como solicitaron el Parlamento y el Consejo, el informe también estudia la posibilidad de extender las simplificaciones que introduce la Directiva a la navegación interior, la disponibilidad de estadísticas sobre los tráficos de cargas concretas dentro de la UE y/o puertos de terceros países, así como la simplificación de formalidades para los buques que hagan escala en los puertos de terceros países.

Además, se necesita mayor claridad sobre las modalidades para introducir la información de la carga en la Ventanilla Única Nacional. En este momento, se está desarrollando un manifiesto electrónico de las mercancías (*"eManifest"*) en el contexto de la iniciativa Cinturón Azul (*"Blue Belt"*) con el objetivo de hacer uso de ella para cumplir también los requisitos de notificación sobre la carga de la Directiva. La Comisión espera adoptar el *"eManifest"* antes del verano.

4. PIRATERÍA

La OMI difunde, a través del Sistema Mundial Integrado de Información Marítima (*Global Integrated Shipping Information System, GISIS*), <http://gis.imo.org>, informes sobre los ataques y tentativas de ataque contra buques notificados por piratas y ladrones armados.



Los casos notificados en 2013 y el primer trimestre de 2014 muestran que se está produciendo un **descenso en el número de sucesos graves**.

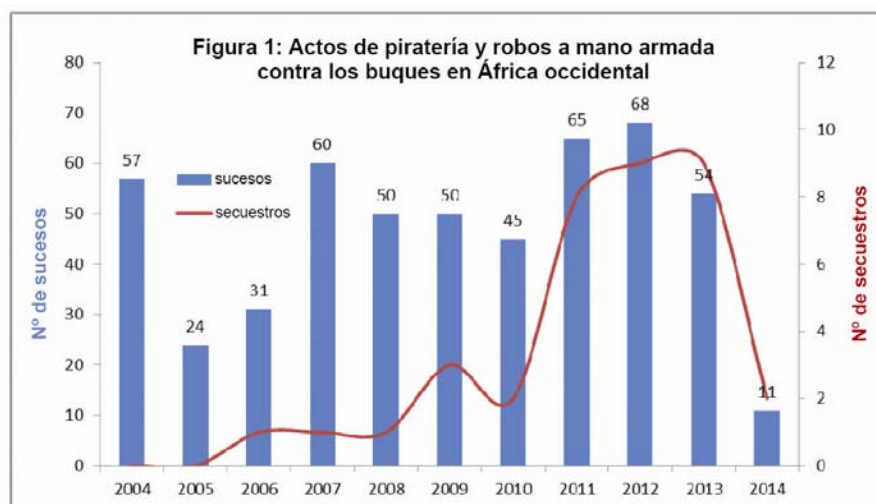
Ningún ataque de piratería en las costas de Somalia ni en el océano Índico occidental ha dado como resultado el secuestro de buques sujetos al Convenio SOLAS desde mayo de 2012.

No obstante, a pesar de que en 2013 han disminuido los ataques, **la situación en el golfo de Guinea continúa siendo inaceptable** y en el primer trimestre de 2014 se han abordado y retenido **2 buques**. Otra región preocupante es el mar de China meridional y las aguas frente a las costas de Filipinas e Indonesia, donde se notificaron a la OMI **142 incidentes en 2013 (+57,8%)** frente a **90 en 2012**.

No obstante, a pesar de que en 2013 han disminuido los ataques, **la situación en el golfo**

Dado que no se notifican todos los ataques, no se puede calcular el número real de ataques y tentativas de abordaje en el golfo de Guinea, pero los informes del GISIS ofrecen una indicación útil de las tendencias generales. En el periodo comprendido del **1 de enero al 31 de diciembre de 2013** se notificó a la OMI un total de **54 actos de piratería y robos a mano armada** contra buques en África occidental, lo que supone un **descenso del 15,6%** en comparación con **64 casos en 2012**.

Como se observa en el siguiente gráfico, entre el **1 de enero de 2004 y el 31 de diciembre de 2013** se han notificado a la OMI un total de **504 incidentes** en el golfo de Guinea.



El número absoluto de secuestros alcanzó su punto máximo en 2012 y 2013, al notificarse 9 casos cada año. No obstante, es importante tener presente que, esta zona, el móvil principal de los delincuentes es el robo y no el secuestro a cambio de un rescate y que la mayoría de los buques son liberados una vez que se ha desembarcado el cargamento. El porcentaje de bu-

ques en los que los piratas consiguieron embarcar presenta una tendencia a la baja, pasando del **90%** en **2005** al **63%** en **2013**. Con respecto al porcentaje de buques que han sufrido ataques en aguas internacionales, en lugar de en aguas territoriales, desde 2011 se registra una tendencia a que los ataques tengan lugar fuera de la jurisdicción de los Estado ribereños. Es posible que ello se deba a una mayor capacidad de los Estados ribereños para reprimir los ataques en sus aguas territoriales y a la mejora en la aplicación de las medidas de autoprotección por los buques mercantes.

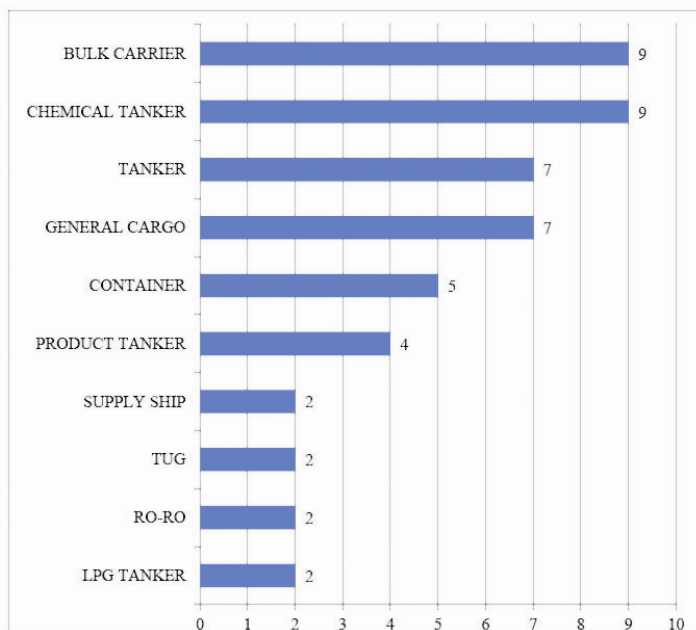
Informe de la ICC-IMB sobre el primer trimestre de 2014

En los primeros tres meses de 2014, se han notificado al Centro de Notificación de Piratería (*Piracy Reporting Centre, PRC*) de la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau, IMB*) un total de **49** incidentes de piratería y robos a mano armada contra buques, **las cifras más bajas para este trimestre desde 2007**, año en el que se registraron 41 incidentes.

En los primeros 3 meses han sido secuestrados 2 buques, otros 37 fueron abordados, se disparó contra 5 buques y se produjeron 5 intentos/tentativas de ataque. Fueron tomados como rehenes 46 tripulantes y 2 de ellos raptados de su buque.

En las costas de Somalia se informó de 5 incidentes, el mismo número que en el primer trimestre de 2013. En 2014, se han notificado 3 intentos de ataque y tiroteos en 2 buques. Aunque el número de ataques continúa siendo bajo, **la amenaza de la piratería en Somalia aún sigue existiendo**. Por ejemplo, en enero de 2014, un petrolero Panamax sufrió un tiroteo a unas 115 millas al sur de Salalah (Omán) desde un esquife desembarcado desde un buque nodriza. El ataque fue repelido y las Armadas internacionales interceptaron posteriormente al buque nodriza, un “dhow” indio que había sido secuestrado unos días antes. Fueron rescatados 11 tripulantes indios y se apresó a 5 presuntos piratas. Este incidente pone de manifiesto la función esencial de las fuerzas navales internacionales en la contención de la amenaza de la piratería somalí y por qué su presencia se debe mantener a pesar de la disminución de los ataques.

Chart D: Type of vessels attacked January – March 2014



No puede haber autocomplacencia, ya que sólo haría falta un nuevo secuestro con éxito en Somalia para que el “modelo de negocio” se volviera a repetir. En consecuencia, se recomien-

da a los capitanes que mantengan la vigilancia y se ciñan a las últimas recomendaciones de las Mejores Prácticas de Gestión (*Best Management Practices, BMP*) desarrolladas por el sector.

En las costas de África occidental, se han registrado **12** incidentes, que incluyen el secuestro de 2 buques, con 39 tripulantes tomados como rehenes y 2 tripulantes secuestrados de su buque. Nigeria contabiliza 6 incidentes, que incluyen el secuestro de un buque de aprovisionamiento, que se usó sin éxito para perseguir a otros buques. Cabe destacar que, en el primer trimestre de 2014, varios ataques no se han notificado. En algunos de estos casos la tripulación ha sido secuestrada y permanecen en cautiverio hasta que se negocie un rescate.

Angola ha registrado su primer secuestro en este periodo de 2014, demostrando el aumento del alcance y capacidad de la piratería en Nigeria si ésta no se corrige. En este incidente estuvieron involucrados piratas armados que abordaron y secuestraron un petrolero en carga en el fondeadero de Luanda. Los piratas robaron una gran cantidad del cargamento de gasoil en tres transbordos STS. El buque estuvo bajo el control de piratas nigerianos durante más de una semana antes de que el armador volviera a tener contacto con el buque, fuera de las costas de Nigeria, a unas 1.200 millas de la situación de embarque inicial. Un tripulante resultó herido durante el incidente.

En otras zonas del mundo, Indonesia se sitúa como el país con más ataques (18), en comparación con 25 en el mismo periodo de 2013. Los buques fueron abordados en todos los incidentes. Aunque principalmente se trata de robos de poca entidad, 7 tripulantes fueron tomados como rehenes en 5 incidentes, y en 4 de ellos se informó de que los asaltantes estaban armados con pistolas. La Policía Marítima de Indonesia ha enviado patrullas periódicas a las zonas de fondeo de mayor riesgo en un esfuerzo de reducir el número de incidentes.

Centro de intercambio de información sobre comercio marítimo

Recientemente, el sector marítimo ha presentado, como una nueva iniciativa para luchar contra la piratería, la creación de un nuevo Centro de Intercambio de Información sobre Comercio Marítimo en el Golfo de Guinea (*The Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea, MTISC – GoG*).

El MTISC – GoG tiene su sede en Ghana y su objetivo, una vez que esté plenamente operativo, es desarrollar, mantener y compartir una representación gráfica del transporte marítimo que navega en las aguas de la costa occidental de África. Para contribuir en la recopilación de información, el centro ha definido una Zona de Notificación Voluntaria (*Voluntary Reporting Area, VRA*), que se ha representado en la carta Q-6114. El centro lo van a dirigir un grupo formado por representantes de la OMI, organizaciones regionales (ECOWAS, ECCAS & GGC), Interpol, gobiernos y sector marítimo.

El MTISC – GoG tiene previsto crear próximamente su página web y también va a distribuir unas directrices sobre sus operaciones. Los buques que accedan a la VRA podrán enviar notificaciones diarias y un informe de salida cuando salgan de dicha zona. Los detalles del formulario de notificación son:

Informe inicial al MTISC – GoG:

1. Nombre del buque.
2. Bandera.
3. Número OMI.
4. Número Inmarsat.

5. Hora MMSI de la notificación en UTC.
6. Situación del buque.
7. Rumbo.
8. Velocidad de la travesía.
9. Francobordo.
10. Carga.
11. Puerto de destino y Hora Estimada de Llegada (ETA).
12. Nombre y datos de contacto del Oficial de Protección de la Compañía.
13. Nacionalidad del capitán y tripulación.
14. ¿Hay a bordo un equipo de seguridad privada (armado/desarmado)?

Informe diario al MTISC – GoG:

1. Nombre del Buque.
2. Distintivo de llamada y Número OMI.
3. Hora de la notificación en UTC.
4. Situación del buque.
5. Rumbo y velocidad del buque.

Informe final al MTISC – GoG:

1. Nombre del buque.
2. Distintivo de llamada del buque y Número OMI.
3. Hora a la que se envía la notificación (UTC).
4. Puerto o situación en el que abandona la VRA del GoG.

Experiencia del sector marítimo internacional sobre la piratería en Somalia

En el mes de marzo, la Cámara Naviera Internacional presentó un documento al Grupo de Contacto Internacional sobre Piratería en las costas de Somalia que se ha creado para dar respuesta a una resolución de la ONU. Este documento se basa en la experiencia del sector marítimo internacional sobre la piratería en Somalia durante el período 2007-2013, para identificar las lecciones a aprender de la experiencia adquirida para dar forma a futuras respuestas, allí donde pueda ser necesario.

Los ataques con éxito contra buques por los piratas somalíes han alcanzado su nivel más bajo en los últimos cinco años. Aunque la razón exacta de la disminución de los ataques es confusa, el efecto combinado de las fuerzas militares, el uso de las Mejores Prácticas de Gestión desarrolladas por el sector (*Best Management Practices, BMP*) y el aumento del despliegue de guardias armados de seguridad privada, ha sido un factor importante. La situación política en Somalia también ha evolucionado.

Conviene subrayar que sería prematuro concluir que la crisis ha terminado, que los armadores ya no necesitan seguir cumpliendo las BMP o que los gobiernos pueden reducir los niveles actuales de protección militar al transporte marítimo. No obstante, no es descabellado prever una situación dentro de un futuro previsible en el que la amenaza que actualmente representa la piratería somalí se haya reducido sustancialmente.

Además, una crisis paralela, relacionada con inquietantes niveles de violencia contra las tripulaciones de los buques, se está desarrollando ahora en África Occidental, y para la que la experiencia reciente obtenida en el océano Índico está resultando útil (aunque en muchos aspectos la situación que prevalece en el Golfo de Guinea es muy diferente).

Los importantes retos a los que el transporte marítimo se ha enfrentado para responder a la crisis en el océano Índico entre 2007 y 2013 se resumen como sigue:

- Captar la atención inicial de los gobiernos para hacerles apreciar la magnitud de la crisis y demostrarles que los incidentes aislados han degenerado en una situación que amenaza la seguridad de miles de buques y marinos, dando como resultado que una zona muy extensa y estratégicamente vital del océano Índico, incluidas las principales rutas comerciales, se ha convertido virtualmente en una zona a “no transitar” por el transporte marítimo;
- Atraer la atención de los principales medios de comunicación y mantenerla a lo largo de una crisis que hasta el momento ha durado cinco años;
- Aclarar los derechos y obligaciones de los Estados soberanos en materia de piratería (complicado por la fractura de un Estado que funcione en Somalia);
- Colaborar con las autoridades militares y convencerlas de que la prevención de la piratería y toma de rehenes tiene una función estratégica y humanitaria muy importante que no se debe desestimar como una mera aplicación de la ley de “bajo nivel”, y fomentar el entendimiento de que la protección contra los ataques es una responsabilidad compartida, en la que tanto las fuerzas militares como el sector marítimo han tenido que desempeñar sus respectivos papeles;
- Elaborar y divulgar recomendaciones sobre unas BMP apropiadas y aceptables sobre medidas preventivas a adoptar por las compañías, buques y tripulaciones;
- Mantener una presión constante sobre los armadores y los buques para mantener el cumplimiento de las BMP al nivel más alto posible;
- Responder a los retos legales y prácticos relacionados con la captura y procesamiento de piratas sospechosos y con la contratación de guardias de seguridad privada;
- Responder al reto humanitario de miles de marinos que han resultado traumatizados por la experiencia de haber sido capturados como rehenes durante varios meses (en algunos casos durante años) antes de su liberación;
- Abordar el dilema jurídico y moral originado por la necesidad de los armadores y sus aseguradores de efectuar pagos por rescates;
- Abordar los retos de promover el fomento de la capacidad en tierra y la reconstrucción de la sociedad civil;
- Intentar resolver la crisis de una forma adecuada pero proporcionada, que se ha reconocido que muy posiblemente se va a seguir produciendo durante varios años, evitando una situación en la que la amenaza que representan los piratas sea vista como “normal” o que se

lleguen a institucionalizar algunas de las medidas extremas que necesariamente se han adoptado, como el uso de guardias armados.

Concienciación por parte de los gobiernos

La obtención del nivel necesario de protección militar exige un compromiso político de muy alto nivel (de políticos experimentados en asuntos exteriores y ministerios de defensa y transportes) desde una etapa temprana. A pesar de la existencia de una clara regulación internacional de las obligaciones de los gobiernos para responder a piratería, tal y como define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, (UNCLOS), algunas circunstancias específicas, como las operaciones en las aguas territoriales de los Estados costeros o las respuestas a los ataques desde bases en tierra, así como la organización de protección militar multilateral, requieren de un acuerdo internacional de alto nivel y la adopción de varias resoluciones diplomáticas muy específicas por el Consejo de Seguridad de la ONU.

Los ministerios de transportes y departamentos marítimos nacionales podrían potenciar sus enlaces con otros departamentos gubernamentales relevantes y mantener contactos con regularidad, incluso en los períodos en los que no está previsto tratar de forma inmediata cuestiones sobre actos de piratería o toma de rehenes. Se recomienda mantener los incidentes de piratería o toma de rehenes que se notifiquen como un elemento de debate permanente entre los ministerios de transportes/marítimo y los ministerios de exteriores/defensa para establecer un mecanismo de alerta rápida para las situaciones que se puedan desarrollar en el futuro.

En el ámbito diplomático, es muy importante plantear cuanto antes los problemas que surjan al Consejo de Seguridad de la ONU, en especial con la ayuda de las Asociaciones Nacionales de navieros miembros de la ICS cuyos gobiernos ocupan un puesto en el Consejo de Seguridad, y también a través de las oficinas del Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Para controlar futuros incidentes que puedan desembocar en futuras crisis en cualquier lugar del mundo, es importante que el sector siga apoyando a fuentes independientes que se encarguen del seguimiento y análisis de las tendencias, en especial la Oficina Marítima Internacional de la ICC (*International Maritime Bureau*, IMB) que, junto con asociaciones sectoriales como ICS, fueron los primeros en identificar la tendencia al aumento de los ataques con base en Somalia. Los gobiernos también deben contribuir con los costes de operación del IMB. Las iniciativas regionales para luchar contra la piratería son esenciales y el ReCAAP es un ejemplo muy importante de compromiso regional.

Las compañías armadoras también deben seguir presentando informes a la IMB, al Estado de bandera y (en su caso) a los Estados costeros, como exigen las directrices de la OMI, tras un presunto o posible incidente de piratería o robo a mano armada. Esto es igualmente importante durante los períodos en los que el número de incidentes es relativamente bajo.

Mejores prácticas de gestión

Aunque el transporte marítimo tiene bien establecidas desde hace tiempo medidas de protección frente a las amenazas de piratería y los robos a mano armada, dichas medidas requieren una adaptación importante y una elaboración detallada que se ocupe de la situación concreta y extrema que se ha desarrollado en el océano Índico, incluyendo la notificación a las fuerzas militares que proporcionan protección.

La divulgación generalizada de las Mejores Prácticas de Gestión para disuadir la piratería en el golfo de Adén y en las costas de Somalia (cuya última versión se conoce como BMP-4), desa-

rolladas por el sector con el asesoramiento de las fuerzas navales, ha sido un logro muy importante teniendo en cuenta que su distribución y adopción se ha producido de forma puramente voluntaria. La asunción de las BMP por el sector como algo propio fue una de sus principales características y un activador a la hora de ofrecer una respuesta rápida cuando ha sido necesario efectuar modificaciones. Aunque la aplicación por los buques de las BMP-4 seguirá siendo esencial en un futuro inmediato, es de esperar que llegue el día en el que se relajen algunos de sus requisitos. No obstante, las BMP-4 (y cualquier revisión posterior) se deben mantener como un instrumento adaptable a futuras situaciones que pudiera ser necesario tratar. Las BMP-4 se han usado como modelo para desarrollar las Recomendaciones provisionales para propietarios, armadores y capitanes de buques para la protección contra la piratería en la región del golfo de Guinea.

Toda compañía cuyos buques vayan a transitar por primera vez por zonas de riesgo de piratería debería estudiar detalladamente las BMP-4 e incorporarlas a sus procedimientos.

Seguridad privada a bordo de los buques

A pesar de la postura inicial de fuerte oposición del sector marítimo al uso de guardias de seguridad privada (en lugar de personal militar o policía), la gravedad de la situación en Somalia llevó a la aceptación, reticente pero extendida, de su uso. El sector marítimo percibe su despliegue como una respuesta excepcional y transitoria, y aún están pendientes de resolver algunas cuestiones jurídicas sobre su uso en buques de algunas banderas, en especial, en el caso de que alguien resulte herido o muerto. No obstante, si se produjese una situación parecida en otro lugar, es posible que los guardias armados sean vistos como parte de la respuesta posible.

Teniendo en cuenta el posible uso en el futuro de guardias armados en algunas circunstancias, será importante para la comunidad internacional finalizar el desarrollo de las Reglas de Uso de la Fuerza (RUF) por la Organización Internacional de Normalización (ISO), junto con las nuevas normas ISO para regular las compañías privadas de protección marítima, que se adoptaron en 2012 y han tenido una gran acogida por la OMI.

Es preciso seguir trabajando para conseguir una aproximación uniforme por los Estados de bandera y los Estados costeros sobre la legalidad del uso de guardias de seguridad privada a bordo de los buques mercantes. Independientemente del nivel actual o futuro de amenaza de piratería y la actitud contradictoria de muchos armadores sobre su uso, se recomienda a los Estados de bandera que finalicen los trabajos pendientes sobre estas cuestiones.

Es también de gran importancia que los Estados costeros cumplan el Convenio UNCLOS, en concreto autorizando la presencia de guardias de seguridad privada armados dentro de su zona económica exclusiva, siempre que se asegure que las armas se hallan a buen recaudo cuando el buque está dentro de las aguas territoriales y puertos.

Captura y procesamiento de piratas sospechosos

Hay muchos retos que dificultan la detención y procesamiento de los sospechosos de piratería, por ejemplo, obtener pruebas concretas en la mar y la falta de claridad en la jurisdicción, tanto en la mar como en los procesos judiciales en tierra. Los gobiernos deben estudiar cómo se pueden encontrar soluciones duraderas para estos problemas.

Respuestas adecuadas y proporcionadas a crisis futuras

Se espera que las partes interesadas en las operaciones para combatir la piratería, en los ámbitos político, militar y del sector marítimo, así como empresas especializadas de protección y medios de comunicación tengan en cuenta estas lecciones que se desprenden sobre el pro-

blema de la piratería en el océano Índico. La lección principal: la necesidad de responder de forma enérgica y sin demora a la ilegalidad en cada caso podrá transmitirse más fácilmente la próxima vez si estas lecciones básicas están ya asumidas.

Proyecto “Los océanos más allá de la piratería”. Informe sobre 2013.

El proyecto “*Los Océanos, Más Allá de la Piratería*” (*Oceans Beyond Piracy*, OBP) de la organización “*One Earth Future Foundation*” ha publicado la cuarta entrega de su informe anual que estima los costes económicos y humanos de la piratería marítima en las costas de África. El estudio, titulado “*La situación de la piratería marítima en 2013*”, analiza los costes incurridos como consecuencia de los casos de piratería en las costas de Somalia y en el golfo de Guinea.

Este estudio confirma que los ataques de los piratas somalíes son cada vez menos frecuentes, y que el coste económico global de la piratería en Somalia, que se sitúa entre 3.000 y 3.200 millones de dólares, se ha reducido casi el 50% desde 2012. Pero, aunque los ataques por piratas somalíes se han reducido considerablemente, de modo que en 2013 no se han capturado buques de gran porte, sigue habiendo al menos 50 marinos secuestrados, que llevan un promedio de casi tres años en cautiverio en condiciones deplorables. Al mismo tiempo, los marinos regionales, locales y pescadores en la región siguen estando en un nivel de riesgo alto riesgo, ya que los piratas siguen concentrando sus acciones en buques que operan localmente para facilitar ataques de mayor entidad.

En este informe se incluye el primer intento de cuantificar el coste económico total de la piratería marítima en la costa occidental de África. En 2013, la piratería en el golfo de Guinea ha seguido representando un peligro muy importante, señala el informe, con niveles que se perpetúan debido a la falta de notificación abierta y de esfuerzos coordinados entre las partes interesadas.

“Los esfuerzos de la comunidad internacional y el sector marítimo han reducido sustancialmente la amenaza de la piratería en Somalia”, comenta Jens Madsen, uno de los autores del informe. “Pero aún falta por conseguir el objetivo “Cero/Cero” – cero buques capturados y cero rehenes capturados”, añade. El estudio revela que, aunque los costes económicos totales para controlar la piratería en Somalia se han reducido drásticamente, sólo se ha producido un ligero aumento de la inversión en soluciones a largo plazo en tierra. La investigación también muestra que el sector marítimo cada vez confía más en la reducción del riesgo individualizada, lo que se comprueba en el uso reducido de algunas de las medidas más costosas para luchar contra la piratería, por ejemplo, el aumento de la velocidad o la desviación de la ruta planificada. Los fletadores están contratando equipos más reducidos y menos costosos de guardias armados a medida que perciben que el riesgo de la piratería disminuye.

Volviendo a la costa occidental de África, el estudio revela que la notable falta de notificaciones, tanto de la piratería como de los delitos marítimos que se producen en esta zona, hace que el análisis sea difícil. “La piratería en el golfo de Guinea es radicalmente diferente a la que se produce en el Océano Índico”, dice Mr. Madsen. “Observamos no sólo un alto grado de violencia en los ataques en esta región, sino también la falta de una arquitectura de notificación de confianza mutua y las tácticas en constante evolución de la piratería en la zona occidental de África hacen muy difícil su aislamiento de otros elementos de delincuencia marítima organizada”.

Hay un acuerdo amplio en que la solución de la piratería radica en última instancia en el aumento de la capacidad en tierra, pero se han hecho inversiones relativamente pequeñas para poner en marcha soluciones sostenibles. “Aunque estoy convencido de que se están destinando más recursos económicos en soluciones a largo plazo en tierra, éstos sólo representan el

equivalente al 1,5% del coste total anual de la piratería”, señala Mr. Marcel Arsenault, Presidente de “*One Earth Future Foundation*”. “Hasta que no dispongamos de mayores recursos económicos y una mejor gobernanza en tierra, se corre el riesgo de volver a los niveles anteriores de piratería tan pronto como las Armadas internacionales y los guardias de seguridad privada hayan vuelto a casa”.

5. PORT STATE CONTROL

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2013

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

5.3. Campaña de inspección concentrada

5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC

5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2013

Las Autoridades del Memorandum de París para el Control de los Buques por el Estado del puerto (MOU de París) celebraron, entre el 19 y 23 de mayo de 2014, en Vilna (Lituania), la reunión del 47º periodo de sesiones de su Comité de Control por el Estado del Puerto (*Port State Control*, PSC). En la misma participaron también representantes de la Comisión Europea, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), observadores de la OIT y del Servicio de Guardacostas de EEUU, así como miembros de otros MOU (Tokio, Mar Negro, Caribe y Viña del Mar).

El año 2013 ha sido muy importante y laborioso para el MOU de París, ya que se llevó a cabo un Programa de Verificación Armonizada (*Harmonized Verification Programme*, HAVEP) a buques de crucero y una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) sobre maquinaria auxiliar y propulsión a otros tipos de buques. Los resultados de ambos programas se compartirán con el conjunto de la comunidad marítima a través de la OMI.

En agosto de 2013 entró en vigor el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM-2006). Éste ha sido un acontecimiento clave, que va a jugar un papel muy importante en los próximos años en las tareas del PSC. En opinión del Secretario General del MOU de París, Mr. Richard Schiferli, “el CTM-2006 no trata sobre la burocracia, sino sobre la gente de mar y sus condiciones de vida y trabajo a bordo”. Desde su adopción, en febrero de 2006, pasaron más de 7 años hasta su entrada en vigor. Los Estados de Bandera, Estados rectores del puerto, organizaciones reconocidas y el sector marítimo han necesitado bastante tiempo para prepararse y cumplir las disposiciones del convenio.

Aunque el MOU de París lleva más de 30 años de experiencia controlando el cumplimiento de las condiciones de vida y trabajo previstas en el Convenio nº 147 de la OIT, ahora se han incluido nuevas materias que incluyen contratos de trabajo, horas de trabajo y descanso, pago de salarios, repatriación a la finalización del contrato y la tramitación de reclamaciones de los marinos.

Se han llevado a cabo varias conferencias marítimas sobre el CTM-2006, que incluyen debates sobre las funciones de los inspectores de PSC tras la entrada en vigor del convenio. Para el MOU, el papel del convenio ha estado claro desde un principio: el CTM-2006 es un “instrumento relevante” objeto de inspección y su aplicación se llevará a cabo incluyendo el principio de “trato no más favorable” para los Estados de banderas que no lo han ratificado.

Para conseguir un enfoque armonizado, el comité ha adoptado enmiendas al texto del Memorando para incluir el CTM-2006 que representan una base sólida para su aplicación. También se han acordado unas Directrices para PSC, que sirven de orientaciones prácticas a los inspectores para inspeccionar en los buques materias relativas al Convenio. Algunos Estados miem-

bros no han podido aplicar el nuevo instrumento porque no había entrado en vigor para ellos. Para estos países, se seguirá aplicando el “antiguo” convenio nº 147 de la OIT.

Al aproximarse la fecha de la entrada en vigor del convenio, el sector marítimo expresó su preocupación de que los Estados rectores del puerto pudieran ser excesivamente estrictos en su aplicación y que un gran número de buques pudieran ser detenidos. La OIT adoptó una resolución invitando a los Estados a optar por una visión pragmática. El MOU de París hizo exactamente eso: mediante una nota de prensa, se informó a los Estados de bandera y al sector sobre cómo se iba a tratar a los buques en los puertos del MOU: sólo serían detenidos en caso de incumplimientos graves. Desde la entrada en vigor del CTM-2006 hasta el 31 de diciembre de 2013, se han detenido 21 buques por deficiencias relacionadas con el convenio, por las siguientes causas: salarios (10), cálculo y pago de salarios (7), aptitud para trabajar y horas de trabajo y descanso (5), cantidad de provisiones (4) y por causas relacionadas con las instalaciones sanitarias (2). En líneas generales, la entrada en vigor del Convenio se ha producido sin excesivos contratiempos desde el punto de vista del PSC.

En 2013, se registraron **670 detenciones**, manteniéndose prácticamente igual (**aumento del 0,15%**) con respecto a 2012 (669 detenciones). La tasa de detenciones respecto de las inspecciones realizadas (3,79%) aumentó por segundo año consecutivo habiendo sido en 2012 del 3,65% y en 2011 del 3,61%, siendo el dato de 2010 (3,3%) el mejor obtenido desde 1992, como muestra la tabla siguiente, en la que se observa una tendencia hacia la disminución del número de detenciones:

Año	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
% detenciones	5,46	4,95	4,38	3,29	3,61	3,65	3,79

En 2013 se negó la entrada a puertos de la región a **28 buques**, con un sensible aumento respecto de 2012 (15 buques). Algunos buques continúan con la prohibición desde hace varios años. Las causas principales de dichas prohibiciones fueron:

- Múltiples detenciones (17 casos).
- No presentarse en el astillero de reparaciones acordado previamente (9 casos).
- Escapar de una detención (2).

Durante **2013**, se efectuaron en la región del MOU de París **17.687 inspecciones** a un total de **14.108 buques**, un **3,4% menos** que en 2012, año en que se realizaron 18.308 inspecciones a 14.646 buques. Cada buque individual fue inspeccionado en promedio 1,3 veces al año, índice que se ha mantenido igual que al obtenido en 2012.

Por quinto año consecutivo, **ha descendido el número de deficiencias detectadas**. En 2013 se registraron 49.074 (en el 58,0% de las inspecciones) con un descenso del 0,4% sobre las 49.261 de 2012 (en el 57,0% de las inspecciones) y un 3,3% menos que en 2011 (50.738). El promedio de deficiencias por inspección ha aumentado ligeramente, de 2,7 en 2012 a 2,8 en 2013.

En 2013, aspectos esenciales, como **certificación y documentación, equipos contra incendios, dispositivos de salvamento, seguridad de la navegación y condiciones de trabajo y vida a bordo** totalizaron casi el 55% de las deficiencias (25.692), si bien se redujeron un 10,5% en relación con el año pasado (28.711).

Las deficiencias relacionadas con la **protección del medio ambiente** (convenio MARPOL 73/78), han aumentando un 25,5% respecto a 2012, pasando de 2.267 (4,6% del total de defi-

ciencias) a 2.846 (5,8%). Cabe resaltar la mejoría en las deficiencias del Anexo I (-14,5%) en 2013 (1.127) comparado con 2012 (1.318), aunque han aumentado de forma importante las relacionadas con los Anexos IV (+30,2%) y VI (+24,4%).

Respecto al **Código ISM**, en 2013 se ha registrado un aumento del 4,9%, con 1.821 no conformidades (3,7% del total de deficiencias), en comparación con 1.736 en 2012.

Las deficiencias sobre **seguridad de la navegación** aumentaron un 0,7%, pasando de 6.816 en 2012 a 6.861 en 2013. Sin embargo, las relacionadas con los **certificados y documentación** del buque se redujeron un 4,5%, así como las relativas a condiciones de vida y trabajo a bordo, que descendieron un 10,8%, pasando de 2.182 en 2012 a 1.946 en 2013.

El sistema de clasificación en las Listas Blanca, Gris y Negra del MOU muestra un espectro completo, desde las banderas de mayor calidad a las que se consideran de alto o muy alto riesgo. Esta clasificación se basa en el número total de inspecciones y detenciones de los buques de cada bandera durante los últimos 3 años, siempre que el número de inspecciones sea de 30 o más durante ese periodo. Estas 3 listas incluyen en total **75** Estados de Bandera. De ellos, **10** (4 menos que en 2012) se encuentran en la Lista **Negra**, **19** en la **Gris** (los mismos que el año anterior) y **46** en la **Blanca** (1 más que en 2012) que incluye los registros que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

La mayoría de las banderas que se consideraron de “muy alto riesgo” en años anteriores mantienen esa calificación en el informe de 2013. Los **pabellones con los peores resultados son Tanzania, Honduras, Dominica y Togo**. Este año se han incorporado a la **Lista Negra** las banderas de Islas Cook y San Vicente y Granadinas (riesgo medio), que el año pasado estaban en la Lista Gris.

La presencia en la **Lista Gris** debe servir a los países como incentivo para mejorar posiciones y ascender a la Lista Blanca, mientras que las banderas que se encuentran en la parte inferior de la Lista Gris se deben mantener vigilantes y no descuidar el control de sus buques, arriesgándose a pasar a la Lista Negra. En 2013 han ascendido a la Lista Gris: Georgia, Líbano, San Cristóbal y Nieves, Libia y Albania, que hasta ahora se encontraban en la Lista Negra. Por otra parte, Portugal ha descendido de la Lista Blanca a la Lista Gris.

En la **Lista Blanca** figuran las banderas que presentan unos registros de detenciones más bajos. Este año, los mejores resultados los ha registrado Francia, seguida de Noruega, Suecia, Italia y Hong Kong. Han pasado de la Lista Gris a la Blanca Kazajstán, Arabia Saudí y Suiza. Otros países, como Alemania y Grecia, han descendido posiciones dentro de la Lista Blanca y ya no se encuentran entre las 10 banderas con mejores resultados.

Por tipos de buques, los de carga general/multipropósito son los que tuvieron en 2013 un mayor índice de detenciones (6,3%) cifra ligeramente peor a la obtenida en 2012 (5,9%); los yates comerciales obtuvieron un 6,0% (no aparecían en la lista de 2012); los remolcadores un 5,9% (cifra mucho peor que el 3,4% de 2012); los buques de carga refrigerada obtuvieron un 5,2% (3,4% en 2012) y los graneleros un 3,5% (también peor que el 2,6% de 2012). El resto de buques obtuvieron porcentajes más bajos de detenciones, con cifras muy similares o inferiores a las obtenidos en 2012.

Con 1.188 inspecciones y 154 detenciones, los buques de la Lista Negra totalizan un índice de detenciones del 12,96%. Para los buques de la Lista Gris, este índice es del 7,64% (851 inspecciones y 65 detenciones), y para los buques de la Lista Blanca, este porcentaje alcanza el 2,84% (15.551 inspecciones y 441 detenciones).

La mayoría de las banderas que se consideraron de “muy alto riesgo” en años anteriores mantienen esa calificación en el informe de 2013. Los **pabellones con los peores resultados son Tanzania, Honduras, Dominica y Togo**. Este año, se han incorporado a la **Lista Negra** las banderas de **Islas Cook y San Vicente y Granadinas** (riesgo medio), que el año pasado estaban en la Lista Gris.

La presencia en la **Lista Gris** debe servir a los países como incentivo para mejorar posiciones y trasladarse a la Lista Blanca, mientras que las banderas que se encuentran en la parte inferior de la Lista Gris se deben mantener vigilantes y no descuidar el control de sus buques, arriesgándose a pasar a la Lista Negra. En 2013, han ascendido a la Lista Gris Georgia, Líbano, San Cristóbal y Nieves, Libia y Albania, que hasta ahora se encontraban en la Lista Negra. Por otra parte, Portugal ha descendido de la Lista Blanca a la Lista Gris.

En la **Lista Blanca** figuran las banderas que presentan unos registros de detenciones muy bajos. Este año, los mejores resultados los ha registrado **Francia**, seguida de Noruega, Suecia, Italia y Hong Kong. Han pasado de la Lista Gris a la Blanca Kazajstán, Arabia Saudí, y Suiza, que el año pasado estaban en la Lista Gris. Otros países, como Alemania y Grecia, han descendido posiciones dentro de la Lista Blanca y ya no se encuentran entre las 10 banderas con mejores resultados.

Por tipos de buques, los que tuvieron en 2013 un mayor índice de detenciones fueron los de carga general/multipropósito (6,3%) cifra ligeramente superior a la obtenida en 2012 (5,9%), los yates comerciales obtuvieron un 6,0% (no aparecían en la lista de 2012), los remolcadores un 5,9% (cifra muy superior al 3,4% de 2012), los buques de carga refrigerada obtuvieron un 5,2% (superior al 3,4% de 2012) y los graneleros un 3,5% (peor resultado en comparación con el 2,6% de 2012). El resto de buques obtuvieron los porcentajes más bajos de detenciones, con porcentajes muy similares o inferiores a las obtenidos en 2012.

5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español

España como Estado de Bandera

En 2013, se realizaron **68 inspecciones a 66 buques españoles** diferentes, un 1,5% más que en 2012 (67). Se detectó alguna deficiencia en el 60,3% de las mismas, cifra ligeramente mejor que la obtenida en 2012 (61,2%), similar a las de EEUU (61,0%), mejor que las de Polonia (69,8%) y Suiza (67,5%), pero ligeramente más alta que la media de buques abanderados en los países del MOU, que fue del 58,4%.

Los inspectores de PSC **detuvieron a 3 buques de pabellón español**, el 4,4% de los buques inspeccionados, mientras que la media del MOU fue del 3,8%. España descendió desde el puesto 33 que ostentaba en 2012 al puesto **41** de la Lista Blanca. Nuestro país figuró en la Lista Gris desde la creación de dichas listas hasta 2004, año en que la DGMM puso en marcha el denominado “Plan Lista Blanca” para conseguir el acceso del pabellón español y mejorar posiciones dentro de la misma.

En el trienio 2011-2013 se realizaron **208 inspecciones** a buques españoles, resultando un total de **7 detenciones** (el 3,4% de las inspecciones):

- **2011: 75 inspecciones a 66 buques, 0 detenciones (0,0%)**, la media de países del MOU del 3,61%.
- **2012: 65 inspecciones a 53 buques, 4 detenciones (6,2%)**, la media de países del MOU del 3,7%.

— **2013: 68** inspecciones a **66** buques, **3** detenciones (4,4%), la media de países del MOU del 3,8%.

Sin embargo, los datos acumulados hasta ahora en 2014 muestran mejoras importantes:

	Enero – Mayo 2014	Variación (%) respecto a Enero – Mayo 2013
Buques inspeccionados	23	-8,0%
Inspecciones	23	-14,8%
Inspecciones con deficiencias	7	-53,3%
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	30,4%	-45,2%
Deficiencias	22	-69,0%
Promedio de deficiencias por inspección	1,0	-63,6%
Detenciones	1	
Detenciones/Inspección (%)	4,3%	

Como se puede apreciar, si bien en este periodo se ha producido **1 detención**, ha descendido el número de inspecciones con deficiencias, el número de deficiencias y la media de deficiencias por inspección, en especial en las inspecciones en Gibraltar, pasando de una media de 5,2 a 2,4 deficiencias/inspección.

La cifra de deficiencias/ inspección es la más baja de toda la serie histórica desde que España figura en la Lista Blanca.

Estos datos indican que las medidas de refuerzo adoptadas en diciembre de 2013 por la DGMM para mantener el pabellón español en la Lista Blanca está produciendo un cambio en la situación de los últimos dos años.

Según la información que nos facilita mensualmente la DGMM, en el mes de

mayo se efectuó 4 inspecciones (1 en Bélgica, 1 en Portugal, 1 en Francia y 1 en Italia) a 4 buques individuales y no produjo ninguna detención. Se detectaron en total sólo 2 deficiencias, relacionadas con los siguientes aspectos:

- Seguridad de la navegación (1).
- Anexo V de MARPOL (1).

España como Estado rector del puerto

La Administración española sigue manteniendo un alto nivel de inspección de buques, ocupando por sexto año consecutivo el primer lugar en la aportación al número total de inspecciones que realizan los Estados del MOU de París, con un 8,8% del total. En 2013, se realizaron 1.554 inspecciones, de las cuales en 959 (el 61,7%) se registraron deficiencias. Se produjeron 63 detenciones, el 4,1% de los buques inspeccionados.

5.3. Campaña de inspección concentrada (CIC)

El 1 de septiembre de 2013, las autoridades del MOU de París iniciaron una campaña de inspección concentrada para verificar el cumplimiento de las normas sobre **propulsión y maquinaria auxiliar** en todos los buques, que finalizó el 30 de noviembre. En dicho periodo se efectuaron **3.879 inspecciones**. Se han detectado **1.105** deficiencias y resultaron detenidos **68** buques (1,8%).

El análisis de las deficiencias registradas muestra que el 20% se debieron a fallos de propulsión del motor principal, el 18% a falta de limpieza de la cámara de máquinas, el 12% al funcionamiento incorrecto de fuentes de energía y alumbrado de emergencia.

De los buques detenidos, 34 fueron de carga general/multipropósito (50%), 9 graneleros (13%) y otros 9 portacontenedores (13%). También se detuvo a 6 petroleros, 4 quimiqueros y 3 buques de carga refrigerada. El 54% de los buques detenidos tenían más de 30 años.

La mayoría de las inspecciones se llevaron a cabo a bordo de buques bajo las banderas de Panamá con 495 (12,7% de las inspecciones), Liberia con 322 (8,3%), Malta con 317 (8,2%) y Antigua y Barbuda con 246 (6,3%). Las banderas con mayor índice de detenciones relacionados con aspectos de la CIC fueron Tuvalu (1 detención por causas de la CIC en 1 inspección), Tanzania (6 detenciones relacionadas con la CIC en 27 inspecciones) y Togo con 4 detenciones relacionadas con la CIC en 35 inspecciones).

En 2014 se va a llevar a cabo una CIC sobre **horas de trabajo y descanso**. En 2015 la CIC estará centrada en la Familiarización de las tripulaciones.

5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC

Organizaciones reconocidas

Durante varios años, el Comité ha supervisado el trabajo de las Sociedades de Clasificación que actúan como Organizaciones Reconocidas (OORR) en nombre de los Estados de bandera. Para calcular los resultados de las OORR, se aplica la misma fórmula que para evaluar las banderas. Son necesarias al menos 60 inspecciones a buques de una OR para que el resultado se tenga en cuenta en la lista. En 2013 se registraron 36 OORR en la lista de resultados.

Entre las que mejores resultados obtuvieron destacan:

- *Lloyd's Register* (LR).
- *American Bureau of Shipping* (ABS).
- *Det Norske Veritas* (DNV).

Las organizaciones que obtuvieron peores resultados fueron:

- INCLAMAR (Chipre).
- *Bulgarian Register of Shipping* (BRS).
- *Universal Shipping Bureau Inc.* (Panamá) (USB).

Al comparar con los resultados obtenidos el año anterior, se observa que en 2013 se han producido pocos cambios en la actuación de las OORR respecto al año anterior. En este año, un menor número de organizaciones se han situado en las partes alta y muy baja de la lista y un número mayor se ha colocado en la zona media.

Desde 1999 se han publicado datos sobre la responsabilidad de las OORR en relación con las deficiencias que son motivo de detención. Cuando una o varias deficiencias se atribuyen a una OR de acuerdo con los criterios, se registra como "OR responsable" y se informa a la OR. De las 670 detenciones registradas en 2013, en 107 (el 16%) se consideró responsable a la OR.

Publicación de listas de compañías armadoras

La Directiva 2009/16 sobre el control por el Estado del puerto, faculta a la Comisión para publicar en internet información sobre las compañías armadoras cuyo historial (calculado en función de los resultados de las inspecciones MOU de sus buques de acuerdo con los criterios establecidos en el Reglamento 802/2010) resulte como bajo o muy bajo durante un período de tres meses o más.

La publicación de estas listas se ha ido retrasando, principalmente porque, al aplicar el criterio temporal de 3 meses, aparecía en la lista un número ingente de compañías, muchas de ellas de gran prestigio en el sector. Para evitar una avalancha de reclamaciones por aparecer en esas listas la Comisión decidió ajustar los parámetros de cálculo, de forma que el criterio final adoptado fue incluir en dichas listas a las compañías armadoras cuyo historial haya sido malo o muy malo (o ambas cosas indistintamente) durante un período ininterrumpido de 36 meses.

Desde el **1 de enero de 2014**, fecha en la que se cumplieron los 36 meses de funcionamiento del sistema THETIS, y por tanto ya se dispone del historial de las compañías durante los últimos 36 meses, se están publicando dichas listas en el área de libre acceso de la página de la EMSA. Adicionalmente, cada compañía puede comprobar su historial en THETIS.

Inspecciones de PSC en Gibraltar

En la reunión de presentación del segundo informe semestral de ANAVE, el 27 de noviembre, el Jefe de Área de Inspección Operativa de la DGMM resumió la actividad inspectora del MOU de París en buques de pabellón español durante 2013 y destacó la problemática que se está suscitando en las inspecciones de buques españoles por las autoridades de Gibraltar.

Según explicó, muchos de los buques españoles que entran a dique en Gibraltar se dedican a tráficos de cabotaje, por lo que llevan mucho tiempo sin ser inspeccionados por el MOU y, como consecuencia, aparecen en la base de datos como buques de “prioridad 1”. En muchos casos, los buques no terminan las reparaciones en Gibraltar sino que se desplazan a otros puertos próximos, por ejemplo a Algeciras, para hacerlo, por lo que el buque no sale de Gibraltar totalmente operativo. Esto significa que cuando las autoridades de PSC de Gibraltar efectúan la inspección previa a la salida de puerto se registran un índice de deficiencias por inspección muy elevado en comparación con la media de otras inspecciones.

Se da la circunstancia de que el **Reino Unido**, que hasta hace poco tiempo era un país marginal en cuanto a las inspecciones que hacía a nuestros buques, ahora es el país que más inspecciona a los buques españoles (23 en lo que va de año), **15** de ellas en **Gibraltar**. En dichas inspecciones han resultado **79 deficiencias**, con una media de **5,3 deficiencias por inspección**, mientras que en el resto de puertos la media es de 2,1. En agosto, además se produjo **1 detención en Gibraltar**.

En el contexto de las Listas de Banderas del MOU, si se produjeran **2 detenciones más en los próximos meses** correríamos el grave riesgo de **pasar a la Lista Gris** con lo que ello supone de, por un lado, desprestigio para la flota española y, por otra parte, un buque de la lista gris que haya sido detenido repetidas veces puede incluso **ser rechazado de todos los puertos del MOU**.

Para intentar evitarlo, la DGMM **ha adoptado medidas preventivas y correctivas de refuerzo al Plan Lista Blanca**, mediante **inspecciones mucho más detalladas a los buques que se dirijan a Gibraltar para entrar en dique**.

Refuerzo de las inspecciones del “Plan Lista Blanca” a buques nacionales con destino a puertos extranjeros

El 11 de marzo, una empresa asociada nos informó de que, la DGMM había enviado a las Capitanías Marítimas una nueva Instrucción de Servicio sobre el “Plan Lista Blanca”, de inspecciones a los buques de pabellón español que tengan previsto hacer escala en puertos extranjeros, que “endurece” las inspecciones que hasta ahora se han venido haciendo a los buques como parte de la aplicación de dicho Plan.

El Director General de la Marina Mercante nos confirmó el envío de esta nueva instrucción a las capitanías, cuya finalidad “no es sorprender a las empresas, sino prevenir las detenciones de buques en el extranjero”. En esencia establece lo siguiente:

- El tiempo entre una inspección de “Lista Blanca” y la siguiente será de **3 meses**, es decir, el buque será objeto de inspección, antes de despacharlo a puerto extranjero, si han transcurrido 3 meses desde la última inspección realizada. El tipo y alcance de la misma dependerá del perfil de riesgo que el buque tiene asignado en el sistema THETIS.
- Si un buque de pabellón español tiene previsto salir con destino a un puerto extranjero **durante el fin de semana**, lo deberá notificar a la Capitanía Marítima con una **antelación mínima de 72 h**.
- Si de la inspección “Lista Blanca” resultan **5 o más deficiencias**, la capitanía lo deberá notificar a la DGMM y si ésta considera que alguna de ellas es “significativa”, podrá proponer la iniciación de un **procedimiento administrativo sancionador**.
- **Todas las deficiencias** que resulten de la inspección se deberán **corregir como condición previa al despacho** a satisfacción de la inspección.

Sugerimos a las empresas que tuviesen bien en cuenta la “lista de comprobación” incluida en la Instrucción de Servicio, para evitar que se produzcan deficiencias que son motivo de detención.

Adicionalmente, transmitimos al Director General de la Marina Mercante que, desde ANAVE, apoyamos el refuerzo de la seguridad de los buques españoles, compartimos el interés por mantener el pabellón español en la Lista Blanca y también la preocupación por la reciente detención de un buque, que podría ponerla en peligro. No obstante, creemos que las medidas positivas de concienciación resultan, a la larga, mucho más efectivas que las coercitivas y, reiteramos nuestro ofrecimiento a organizar, conjuntamente con la DGMM, una o varias jornadas de trabajo/formación monográfica sobre prevención de las detenciones.

Jornada formativa ANAVE-DGMM sobre el Plan Lista Blanca de la DGMM

Atendiendo a este ofrecimiento de ANAVE, el 29 de abril se celebró una jornada técnico/formativa sobre las inspecciones por la administración marítima a buques nacionales dentro del Plan Lista Blanca, a la que asistieron 23 representantes de 14 empresas asociadas y 6 técnicos de 4 Sociedades de Clasificación. Por parte de la DGMM, asistió el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Víctor Jiménez Fernández, acompañado de varios colaboradores de su departamento y 5 inspectores de las Capitanías Marítimas de Algeciras, Alicante, Barcelona, Bilbao y Las Palmas. La reunión congregó a un total de 40 personas y se trataron los siguientes asuntos:

- **Situación actual de la flota de pabellón español con respecto a las inspecciones del Memorandum de París y medidas de refuerzo adoptadas por la DGMM para mantener el**

pabellón español en la Lista Blanca. Tras los negativos resultados de los 2 últimos años, la evolución en los primeros cinco meses de 2014 es positiva, ya que se han reducido significativamente el porcentaje de inspecciones con deficiencias y el número de deficiencias, en especial en las inspecciones en Gibraltar, pasando de una media de 5,2 deficiencias por inspección a 2,4. En el total de inspecciones, el valor de las deficiencias y de las deficiencias por inspección es el más bajo de toda la serie histórica desde que España figura en la Lista Blanca. Estos datos indican que las medidas de refuerzo está produciendo un cambio en la situación que teníamos hasta ahora.

- **Instrucción de servicio 1/2014 sobre inspecciones Plan Lista Blanca y relación DGMM/ANAVE.** ANAVE manifestó que la aprobación de dicha Instrucción de Servicio y su aplicación por las Capitanías, sin previo aviso a ANAVE, sorprendió negativamente a las empresas. La DGMM reconoció que posiblemente se debía haber informado previamente y valoró muy positivamente la colaboración con ANAVE y con las empresas, proponiendo que reuniones como ésta se institucionalicen y se celebren al menos una vez al año.
- **Documento acreditativo de los Certificados del P&I en una inspección de Lista Blanca.** La DGMM aclaró que, dado que la exigencia del Certificado del P&I se deriva de una Directiva Europea, no es un instrumento relevante del MOU y, por tanto, no debe ser motivo de deficiencia a registrar ni motivo de detención en una inspección del MOU. En todo caso, puede ser una deficiencia bajo la legislación nacional en el puerto en el que se encuentre el barco.

No obstante, la DGMM manifestó su preocupación por la interpretación que puedan dar a la aceptación de certificados electrónicos los inspectores MOU de otros Estados. Las consultas que han efectuado indican que algunos Estados exigen certificados originales, pero no saben qué países son ni por el momento se les ha confirmado oficialmente que no hay ningún puerto MOU que no exija certificados originales.

La DGMM manifestó su disposición a modificar su posición siempre que tenga una respuesta clara y concreta sobre este asunto, y nos sugirió consultar a la Comisión Europea para ver qué entiende o interpreta en esta Directiva por “certificado”.

Tras un largo proceso de consultas a la CE y a varios Estados, finalmente, el 27 de junio, la DGMM nos hizo llegar la **Instrucción de Servicio 3/2014**, en la que confirma que se aceptarán los certificados en formato PDF siempre que sea posible consultar on-line su validez, si bien recomiendan a los armadores asegurarse de que los buques en los que escalen sus buques aceptan dichos documentos en ese formato.

- **Cumplimentación incorrecta de los informes de inspección.** Varias empresas señalaron que en muchos informes de inspección se indican las deficiencias y medidas correctivas para subsanarlas pero no la norma que se ha incumplido. La DGMM estuvo de acuerdo y señaló que están estudiando qué parte del formato del acta de inspección deben modificar para evitar que esto se siga produciendo. A la vez están articulando medidas para concienciar a los inspectores sobre su responsabilidad en la verificación de los informes y actas que se hagan en las capitanías. En la normativa vigente del MOU, sólo en caso de las deficiencias motivo de detención, se exige que se anoten las referencias normativas que se han infringido. Se ha presentado al Comité del MOU una propuesta para que este procedimiento se haga extensivo a todas las deficiencias y es posible que se apruebe en la próxima reunión de mayo.
- **Autorización a una OR para actuar en nombre de la DGMM cuando un buque se encuentra en puerto español en vísperas de festivos o en días feriados.** La DGMM se ha ofreció a

enviarnos una nota explicativa sobre los procedimientos de actuación que deben seguir las empresas para los casos en los que surja una eventualidad por la cual no sea posible coordinar con la capitanía una inspección. Se puso de manifiesto la conveniencia de que las empresas prevean y anuncien con la mayor antelación posible la posible necesidad de inspecciones por las Capitanías fuera de los horarios normales.

En la reunión también se aclararon otras cuestiones y dudas sobre la aplicación de la nueva instrucción de servicio 1/2014 en relación con la inspección de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.

Actuación de las compañías en caso de deficiencias relacionadas con la formación sobre protección marítima

La regla VI/6 del Convenio STCW 2010 introdujo unas normas mínimas relacionadas con la formación y capacitación sobre protección obligatorias para todos los marinos, que entraron en vigor el **1 de enero de 2014**.

No obstante, se ha comprobado que algunas Administraciones marítimas aún no están preparadas para expedir estos nuevos certificados de competencia y, para resolver esta situación, algunos Estados han ampliado la fecha de aplicación más allá del 1 de enero de 2014, aunque el Convenio STCW no contempla esta posibilidad.

Para armonizar la acción coercitiva del MOU de París en caso de ausencia de los certificados de protección pertinentes, en el mes de mayo el MOU ha elaborado unas “Directrices sobre medidas a adoptar por los inspectores en caso de que la gente de mar no disponga del certificado de competencia en la toma de conciencia sobre protección marítima” (Ver **Anexo 5.4.6.1**).

En esencia, las directrices establecen lo siguiente:

- En las inspecciones de *Port State Control* (PSC), los funcionarios del control del Estado receptor del puerto (PSCOs) **van a comprobar los certificados de competencia** de formación sobre toma de conciencia de la protección y la formación dirigida a la gente de mar que tiene asignadas tareas de protección.
- Si un PSCO detecta que **un marino** a bordo de un buque **no dispone de la titulación** de formación en protección correspondiente, **anotará una deficiencia** en el informe de inspección y dará instrucciones al capitán para que dicha deficiencia **se rectifique antes del 1 de julio de 2015**.
- En su caso, dicha deficiencia se deberá notificar al Estado de bandera del buque.

La Secretaría del MOU ha declarado que se procederá de esta forma **hasta el 1 de julio de 2015**, en correspondencia con la fecha establecida en la circular STCW.7/Circ.21 de la OMI, de 25 de febrero de 2014.

Sin embargo, **dicha circular STCW recomienda un enfoque diferente** al adoptado por el MOU, ya que establece que, hasta el 1 de julio de 2015, si la titulación de la gente de mar no se ajustase a la regla VI/6 del Convenio de formación, enmendada, y a los párrafos 4 y 6 de la sección A-VI/6 del Código de formación del STCW 2010, sería suficiente que los oficiales de PSC aceptasen el cumplimiento del art. 13 del Código ISPS sobre “Formación, ejercicios y prácticas en relación con la protección del buque”, que establece las siguientes disposiciones:

13.1 El oficial de protección de la compañía y el personal competente en tierra deberán tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.2 El oficial de protección del buque deberá tener conocimientos y haber recibido formación, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.3 El personal de a bordo al cual se hayan asignado tareas y responsabilidades específicas de protección deberá comprender sus responsabilidades respecto de la protección del buque, según se describen en el plan de protección del buque, y deberá tener conocimientos y capacidad suficientes para desempeñar las tareas que se le asignen, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.4 Para garantizar la implantación eficaz del plan de protección del buque, se llevarán a cabo ejercicios a intervalos apropiados teniendo en cuenta el tipo de buque, los cambios en el personal del buque, las instalaciones portuarias que se van a visitar y otras circunstancias del caso, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

13.5 El Oficial de la compañía para protección marítima asegurará la coordinación e implantación eficaces de los planes de protección de los buques participando en ejercicios a intervalos apropiados, teniendo en cuenta las orientaciones que se brindan en la Parte B del presente Código.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, ICS considera que el MOU de París ha adoptado una decisión "lamentable, que refleja una aparente falta de entendimiento y pragmatismo". En consecuencia, la ICS recomienda a las compañías que:

- **Proporcionen a los buques copias de las dos circulares STCW.7/Circ.21-22** (ver **Anexo 5.4.6.2**) para que las muestren a los PSCOs si surge algún problema sobre este asunto durante una inspección.
- **Recurran** ante la autoridad nacional de PSC si un PSCO anotase una deficiencia a un buque relacionada con la formación en protección, basándose en la falta de justificación de la misma.

Anexos: 5.4.6.1 Asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, organizaciones reconocidas y organizaciones de protección reconocidas sobre las medidas que se han de adoptar en los casos en que la gente de mar no esté en posesión de la titulación requerida en virtud de la regla VI/6 del Convenio de formación y los párrafos 4 y 6 de la sección A-VI/6 del Código de formación, a partir del 1 de enero de 2014RD 80/2014, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina

5.4.6.2 Asesoramiento para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto, organizaciones reconocidas y organizaciones de protección reconocidas, destinado a aclarar los requisitos de formación y titulación de los oficiales de protección de los buques y la gente de mar que tiene asignadas tareas de protección

6. NORMATIVA ESPAÑOLA

6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE

Indicamos a continuación, cronológicamente, las principales novedades normativas relevantes publicadas en el BOE desde nuestro anterior informe y hasta el 15 de junio de 2014. Para facilitar su consulta, señalamos los asuntos de que tratan:

- Resolución de 14 de noviembre, de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje, en los puertos de Santander, Tarifa, Almería, Cartagena, Tarragona y Arguineguín (Santa Águeda). (BOE de 22 de noviembre de 2013).
- Orden IET/2458/2013 de 26 de diciembre, por la que se amplía el plazo previsto en el apartado 1 de la disposición transitoria segunda del RD 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el RD 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, en relación con la obligación relativa a la disponibilidad de gasolina de protección. (BOE de 31 de diciembre).
- Resolución de 20 de diciembre, de la DGMM, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2014 y se actualiza el contenido de las mismas. (BOE de 27 de enero).
- Resolución de 20 de diciembre, de la DGMM, por la que se convocan pruebas de aptitud para la obtención de los títulos de Piloto de Segunda, Oficial de Máquinas de Segunda y Oficial Radioelectrónico de Segunda de la Marina Mercante para el año 2014. (BOE de 27 de enero).
- Instrumento de Ratificación del Acuerdo de cooperación para la protección de las costas y de las aguas del Atlántico Nordeste contra la polución, hecho en Lisboa el 17 de octubre de 1990. (BOE de 1 de febrero).
- Resolución de 27 de enero, de la DGMM, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje. (BOE de 6 de febrero).
- Orden FOM/163/2014 de 31 de enero, por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre. (BOE de 10 de febrero).
- RD 80/2014 de 7 de febrero, por el que se modifica el RD 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. (BOE de 21 de febrero), ver **Anexo 6.1.1**.
- Resolución de 11 de febrero, del ISM, por la que se convocan ayudas para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, correspondientes al año 2013. (BOE de 24 de febrero).

- Resolución de 3 de marzo, de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica, en los puertos de Santander, Vigo y su Ría, Palma de Mallorca/Alcudia, Ceuta, La Luz y Las Palmas y Puerto del Rosario. (BOE de 8 de marzo).
- Corrección de errores del RD 80/2014 de 7 de febrero, por el que se modifica el RD 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. (BOE de 3 de abril), ver **Anexo 6.1.2**.
- Ley 5/2014 de 4 de abril, de Seguridad Privada. (BOE de 5 de abril), ver **Anexo 6.1.3**.
- Resolución de 25 de marzo, de la Secretaría General de Sanidad y Consumo, por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional, según el Reglamento Sanitario Internacional. (BOE de 22 de abril), ver **Anexo 6.1.4**.
- Orden AAA/702/2014, de 28 de abril, por la que se aprueba el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación. (BOE de 2 de mayo).
- Enmiendas de 2012 al Código Internacional de Seguridad para las Naves de Gran Velocidad, 2000 (Código NGV 2000) adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2012 mediante la Resolución MSC.326(90). (BOE de 30 de mayo).
- Enmiendas de 2012 al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 enmendado, adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2012 mediante la Resolución MSC.329(90). (BOE de 30 de mayo).
- Enmiendas de 2012 al Código Internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), adoptadas en Londres el 25 de mayo de 2012 mediante la Resolución MSC.327(90). (BOE de 31 de mayo).
- Enmiendas de 2012 al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado, adoptadas en Londres el 24 de mayo de 2012 mediante la Resolución MSC.325(90). (BOE de 2 de junio).
- Resolución de 27 de mayo de 2014, de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica, en los puertos de Vigo y su Ría, Palma/Alcudia, Ciudadela y San Sebastián de La Gomera. (BOE de 5 de junio).
- Corrección de errores de las Enmiendas de 2010 al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (CÓDIGO IMDG), adoptadas en Londres el 21 de mayo de 2010 mediante la Resolución MSC.294(87). (BOE de 13 de junio).

Ley de seguridad privada

En el BOE de 5 de abril se publicó la Ley 5/2014, de 4 de abril, que pretende dar un tratamiento normativo generalista a esta materia y dotar a este tipo de servicios de una mayor seguridad jurídica.

El objetivo de la ley es regular las actividades y servicios de seguridad privada contratados por personas privadas, físicas o jurídicas para proteger personas y bienes, así como las investigaciones privadas que se efectúen. También establece el marco para coordinar eficazmente los servicios de seguridad privada con los de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

En lo que respecta a las empresas navieras, la ley mantiene la posibilidad de que los servicios de vigilancia y protección en buques mercantes y buques pesqueros que naveguen bajo bandera española en aguas en las que exista grave riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes, se puedan prestar con armas de fuego.

Por otra parte, se resuelve el problema del requisito de la nacionalidad española o de un Estado de la UE, para poder acceder a las profesiones de seguridad, que ahora se amplía a los nacionales de terceros Estados que tengan suscrito con España un convenio internacional.

Ayudas del ISM para la dotación de los botiquines de los buques

El 24 de febrero de 2014 se publicó una Resolución del ISM por la que se convocaban ayudas económicas para subvencionar los gastos incurridos en la dotación inicial y reposición de los botiquines de buques de pabellón español, entre el 1 de enero y 31 de diciembre de 2013, con un importe máximo de 500.000 euros.

Las empresas armadoras disponían del plazo de un mes, desde la fecha de entrada en vigor de la norma (25 de marzo), para formalizar la tramitación de las solicitudes. El ámbito de aplicación, contenido, redacción y la documentación que se exige presentar a las empresas se han mantenido prácticamente igual a la convocatoria publicada el año anterior. El articulado incluye los aspectos generales de la convocatoria (clase y cuantía de ayudas, requisitos para el acceso de las ayudas, plazo de presentación de las solicitudes y documentación que se debe incluir, etc.), mientras que los Anexos incluyen modelos de formularios, declaraciones, etc.

El importe de las ayudas se establece según el tipo de botiquín reglamentario que corresponde a cada tipo de buque (están excluidos los remolcadores que naveguen en zona portuaria), la dotación especificada para cada botiquín y el número de tripulantes de la embarcación, y se cuantifica (tanto para la dotación inicial como para la reposición) de la siguiente forma:

- Botiquín tipo A: 65% del coste real de los fármacos y material sanitario que componen el botiquín reglamentario.
- Tipo B: 70% de los mismos elementos que el apartado anterior.
- Tipo C: 90%.
- Botiquín de balsa de salvamento: 90% del coste real del botiquín.
- Botiquín de antídotos generales: 65% del coste de los fármacos.

El plazo máximo para resolver y notificar el procedimiento para seleccionar a los solicitantes a los que se va a conceder la subvención y su cuantía es de 6 meses, contados a partir de la finalización del plazo de presentación de solicitudes.

Practicaje

Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional

El 22 de noviembre se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando a los aspirantes para la segunda parte de las pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de **Santander** (1 plaza), **Tarifa** (1 plaza), **Almería** (1 plaza), **Cartagena** (1 plaza), **Tarragona** (1 plaza) y **Arguineguín** (Santa Agueda) (1 plaza). Las pruebas se celebraron en el mes de enero.

En el BOE de 8 de marzo, se publicó una nueva convocatoria para los puertos de **Santander** (1 plaza), **Vigo y su Ría** (1 plaza), **Palma de Mallorca/Alcudia** (2 plazas), **Ceuta** (2 plazas), **La Luz y Las Palmas** (1 plaza) y **Puerto del Rosario** (1 plaza). Las pruebas se celebraron en el mes de abril/mayo.

Posteriormente, el 5 de junio se publicó otra convocatoria en el BOE para la segunda parte de las pruebas específicas en el puerto de **Vigo y su Ría** (1 plaza), **Palma/Alcudia** (2 plazas), **Ciudadela** (1 plaza) y **San Sebastián de La Gomera** (1 plaza), para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaaje. Las pruebas se celebrarán en el mes de julio.

Recordamos que la redacción dada por el art. 126 del Texto Refundido de la LPEMM, establece que no existe limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como prácticos y que el art.75.2 modificado establece, con carácter general, que estarán exentos de la utilización del servicio de practicaaje *“...aquellos buques cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto”*.

Asimismo, el citado artículo establece, en su apartado 4.a).1º, que corresponderá a la Administración marítima: *“la realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas”*.

Pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional

El 6 de febrero, se publicó en el BOE la Resolución de la DGMM por la que se convocan las pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaaje, en un puerto o grupo de puertos determinado. Las pruebas se han celebrado en el mes de marzo. La superación de estas pruebas generales de reconocimiento de capacitación profesional es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas.

La Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio, que regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios portuarios de practicaaje, establece la división de las pruebas en dos partes, la primera, que consta de una prueba de conocimiento general sobre el idioma inglés y la legislación nacional e internacional, y la segunda, que son pruebas específicas en cada puerto sobre conocimientos del puerto y la resolución teórica de maniobras, que tiene lugar en el puerto que corresponda.

- Anexos:**
- 6.1.1 RD 80/2014, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante
 - 6.1.2 Corrección de errores del RD 80/2014
 - 6.1.3 Ley 5/2014 de Seguridad Privada
 - 6.1.4 Resolución de 25 de marzo por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional, según el Reglamento Sanitario Internacional.

6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

Aviso de seguridad sobre la radiobaliza de localización de siniestros EPIRB

El 18 de noviembre, la DGMM nos envió un documento circulado por la Secretaría del MOU de París y emitido por la Administración marítima irlandesa en el que se advierte de un posible fallo de varios modelos de radiobalizas de localización de siniestros (EPIRB) de la marca "GME", fabricados entre 2005 y 2010. También se indica el procedimiento que deben poner en práctica las compañías para verificar el funcionamiento correcto de las EPIRB, en el caso de que alguno de los buques tenga instalado un equipo de las características que se indican en el documento.

Proyecto de RD por el que se modifica el RD 973/2009 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante

El 16 de diciembre, la DGMM nos envió para consulta un Proyecto de RD por el que se modifica el RD 973/2009 que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante, mediante el cual se introducen las Enmiendas de Manila 2010 en nuestra legislación.

Posteriormente, enviamos a la DGMM nuestras observaciones sobre el Proyecto, especialmente sobre la nueva redacción del artículo sobre Alumnos en prácticas de puente, máquinas y radioeléctronica, que pretendía la supresión de determinadas formas de embarcar alumnos, permitiendo únicamente embarcarlos con un contrato de prácticas, en cuyo caso los alumnos formarían parte de la dotación del buque, aunque no de la tripulación mínima de seguridad.

Nos pusimos en contacto con la DGMM, y nos informaron de que en la redacción del Proyecto se habían detectado algunos errores y que pretendían mantener este artículo en su redacción original, es decir, permitiendo también el embarque de alumnos como marineros de puente o máquinas, (en cuyo caso forman parte de dotación mínima de seguridad), y en condiciones distintas a las anteriores, siempre y cuando contaran al menos con los seguros correspondientes.

Botes de rescate con defecto importante

El 22 de noviembre la DGMM nos informó sobre los problemas que ha suscitado la rotura de uno de los aros de enganche de los cables de arriado e izado de los botes de rescate, fabricados por la empresa china "Jiangyin Xinjiang F.R.P. Co. Ltd.", durante la prueba de funcionamiento del dispositivo en una inspección que efectuó la Administración francesa a un buque danés. La DGMM ha solicitado a las empresas que dispongan de botes con estas características que obtengan detalles de su certificado de aprobación, fecha de fabricación y número de serie, ya que la Comisión Europea está interesada en disponer de mayor información sobre este asunto para estudiar la posibilidad de cancelar y retirar los certificados en vigor de este equipo.

Curso de formación sobre equipos de cartas electrónicas (ECDIS)

En la reunión de presentación del informe técnico de ANAVE de 27 de noviembre, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM reconoció que los nuevos certificados de competencia sobre el equipo de cartas electrónicas (ECDIS) derivados de las enmiendas de Manila al Convenio STCW están suscitando dudas y se brindó a seguir colaborando con ANAVE para aclarar y solventar las dificultades en estas materias.

Se nos indicó que van a seguir la misma línea de actuación que con los certificados sobre protección, reconociendo ampliamente la experiencia previa y que van a estudiar si dicha formación va a ser motivo o no de la creación de un certificado adicional de especialidad, ya que en sentido estricto el convenio no lo trata como un certificado de suficiencia adicional, sino que lo incluye dentro de la formación obligatoria para obtener el título de oficial con tareas de guardia en el puente o capitán. Es decir, no lo trata como un certificado de suficiencia adicional, sino como unos conocimientos adicionales dentro del título general de competencia.

La DGMM está estudiando la posibilidad de aprobar un curso ECDIS y homologar centros para su impartición, y van a poner en marcha la propuesta de ANAVE de desarrollar procedimientos para acreditar la experiencia previa y valorar qué profesionales se pueden quedar sin esa formación. Los nuevos oficiales que se vayan incorporando ya recibirán la formación en la universidad, los oficiales existentes deberían poder demostrar la familiarización con la experiencia adquirida, y puede haber algunos casos en los que esto no sea posible y es para los que habrá que organizar algún curso específico.

Se paraliza la ampliación de la delegación de funciones en Organizaciones Reconocidas

A finales de noviembre, se publicaron en prensa varias noticias asegurando que el Ministerio de Fomento *“daba marcha atrás en la ‘privatización’ de las revisiones de los buques”*. El Director General de la Marina Mercante nos confirmó que se había decidido paralizar la tramitación del proyecto de RD que amplía las posibilidades de delegación en organizaciones reconocidas. Ante lo preocupante de esta noticia, ANAVE envió una nota de prensa explicando su posición sobre este asunto y una carta a la Ministra de Fomento básicamente con el mismo contenido.

En ambos escritos se apoyaba la tramitación del citado RD con los siguientes argumentos:

- El mismo no pretende una “privatización” de la seguridad marítima, sino permitir que, como una alternativa al control por medio de los servicios de inspección de la DGMM, se contemple la posibilidad de delegar determinadas inspecciones y certificados en Organizaciones Reconocidas.
- Esta delegación de las funciones inspectoras marítimas es una práctica totalmente generalizada en los países marítimos desarrollados. Además, España aplica un régimen similar a las inspecciones de otros equipos con incidencia directa en la seguridad de las personas, como los vehículos, ascensores, etc.
- El hecho de que, hasta ahora, España haya aplicado de forma muy limitada las amplias posibilidades de delegación que permite la normativa comunitaria mediante una Directiva específica, no ha evitado accidentes marítimos en nuestras aguas, como los del “Aegian Sea” o el “Prestige”, entre otras razones porque dichos buques eran extranjeros y la inspección de buques y la delegación a que se refiere el citado proyecto de RD abarca únicamente a buques de bandera española.
- Las inspecciones en los puertos españoles a buques extranjeros seguirán siendo efectuadas por funcionarios de las Capitanías Marítimas.
- Las principales Sociedades de Clasificación de buques, que son reconocidas por la mayoría de los Estados marítimos, cuentan con una larguísima experiencia y un personal técnico muy bien formado y experimentado. Tienen además una implantación de ámbito mundial, lo que les permitiría enviar un inspector experto a cualquier puerto del mundo, a inspeccionar un buque español que lo precisase, casi siempre en cuestión de pocas horas. Esto

tiene una enorme importancia para un sector completamente internacionalizado como el marítimo y es una de las principales razones por las que la generalidad de los países delegan en ellas, ya que ningún Estado podría conseguir con sus propios inspectores una cobertura mundial de una calidad y amplitud comparable con un mínimo de racionalidad en el uso de los recursos públicos.

- La UE, a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, realiza todos los años auditorías a las doce Sociedades de Clasificación que tiene reconocidas, que abarcan tanto sus oficinas centrales como regionales y que incluyen también visitas a buques clasificados por ellas, con el fin de comprobar su correcto funcionamiento. España no podría delegar en ninguna Sociedad de Clasificación que no esté previamente reconocida por la UE.
- El pabellón de Bahamas, que es denostado en la noticia, figura en el puesto 8 de los más seguros del mundo, por delante de banderas como Italia, Finlandia, Reino Unido u Holanda, mientras que España figura también en la lista Blanca, pero en el puesto 41. Esto demuestra que el hecho de delegar en Organizaciones Reconocidas no tiene, de por sí, efecto negativo alguno sobre la calidad de las flotas.

A la fecha de redacción de este informe, el RD previsto no se había publicado aún.

Proyecto de RD por el que se modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles

El 8 de enero, la DGMM nos envió para informe el proyecto de RD que pretende modificar el RD 1737/2010 por el que se aprueba el Reglamento regulador de las inspecciones a buques extranjeros en puertos españoles.

Este proyecto tiene como finalidad incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/38, publicada en el DOUE el 14 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16 sobre el control de los buques por el Estado Rector del Puerto. Dicha Directiva incluye el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) dentro de las normas internacionales cuyo cumplimiento debe ser verificado cuando se realicen inspecciones en los puertos de los Estados miembros de la UE.

Tras la lectura de ambos textos, no se formularon alegaciones, ya que el proyecto de RD incorporaba textualmente lo establecido en la citada Directiva que traspone.

Exenciones de practicaje. Borrador de modificación de la Instrucción de servicio

El 14 de enero, a través de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC SPAIN) promovimos ante la DGMM la revisión de la Instrucción de Servicio 3/2011 con el fin de facilitar la concesión de exenciones.

Como resultado de estas gestiones, la DGMM elaboró un borrador de modificación de la Instrucción 3/2001 sobre exenciones de practicaje, que se envió a título de consulta informal y que, en esencia, trata los siguientes aspectos:

- Exenciones a las gabarras de suministro de combustible y otras embarcaciones de servicio portuario.
- No necesidad de llevar a cabo la prueba práctica, salvo en casos excepcionales.
- Posibilidad de realizar la prueba de conocimiento y la prueba práctica en inglés.
- Casos de un capitán que ya tiene concedida una exención para otro buque.

En la última semana de junio, la DGMM consultó nuevamente a SPC-Spain sobre una nueva y casi definitiva versión de la pretendida instrucción de servicio, que efectivamente contiene pasos que se consideran positivos en varias de las materias antes indicadas. **Al cierre de este informe se considera inminente que se apruebe la instrucción definitiva.**

Asimismo, en el ámbito europeo, ECSA ha pedido a la Comisión que presente, a la mayor brevedad posible, su anunciada propuesta en relación con las exenciones de practicaje.

Plan de emergencia por contaminación de hidrocarburos para buques no petroleros que viajan a EEUU

El 15 de enero la DGMM nos envió un “Aviso Normativo” sobre una nueva regulación que las autoridades marítimas de EEUU han comenzado a exigir desde el 30 de enero, por la cual todos los buques de $GT \geq 400$ distintos de los petroleros, con destino o salida a un puerto de EEUU están obligados a disponer de un Plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, que debe ser aprobado por el Servicio de Guardacostas de EEUU (*US Coast Guard, USCG*).

El USCG concedió autorizaciones provisionales de operación de 6 meses de validez, dado que los armadores han dispuesto de un tiempo reducido para preparar todos los elementos del plan.

La nueva norma actualiza y alinea las disposiciones vigentes en EEUU sobre esta materia con la normativa internacional de la OMI (regla 37 del Anexo I de MARPOL sobre el Plan aprobado de Emergencia a Bordo en caso de Contaminación por Hidrocarburos, SOPEP).

En esencia el plan de emergencia debe:

- Indicar quiénes son las personas cualificadas para coordinar las actividades de respuesta ante una emergencia.
- Establecer y asegurar mediante un contrato u otro medio aprobado la disponibilidad de personal privado y equipo necesario para dar respuesta al peor de los escenarios de descarga de hidrocarburos.
- Incluir la actualización periódica de los programas de formación, comprobación de equipos y requisitos sobre ejercicios de familiarización. Si se introducen cambios importantes en el plan, se debe presentar nuevamente para aprobación a la autoridad marítima.
- Especificar en un Apéndice la sección y zona geográfica concreta en la que el buque tiene previsto operar, de acuerdo con la exención de paso inocente a buques que transitan las aguas de EEUU pero que no tienen por destino uno de sus puertos.

Solicitud de información sobre buques de bandera española que naveguen por las aguas cubiertas por la Patrulla del Hielo del Atlántico Norte

El 30 de enero, la DGMM nos solicitó información sobre el número aproximado de buques de bandera española que navegan por las aguas cubiertas por la Patrulla del Hielo del Atlántico Norte, durante la estación de hielos anual (del 15 de febrero al 1 de julio), con el fin de trasladarla al representante de España en la reunión convocada por el Departamento de Estado de EEUU a finales del mes de febrero.

La misión de esta Patrulla es monitorizar posibles icebergs en la zona del Atlántico Norte cercana a los Grandes Bancos de Terranova, aproximadamente entre las latitudes: 40°N-50°N y

longitudes: 039°W-050°W e informar a los buques que transitan por esta zona. Actualmente es administrada por el Servicio de Guardacostas de los EEUU (*US Coast Guard, USCG*).

Condiciones técnicas de los equipos marinos

El 7 de febrero, la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional recibimos de la DGMM para consulta un Proyecto de Orden que actualiza el Anexo A del RD 809/1999 sobre los requisitos y normas de ensayo de los equipos marinos embarcados en los buques, para adaptarlo a la Directiva 2013/52/UE e introducir las referencias a las últimas enmiendas aprobadas en los convenios internacionales.

Los nuevos requisitos se aplicarán a todos los equipos instalados con posterioridad al **4 de diciembre de 2014**. Los equipos fabricados antes de esa fecha se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles hasta el **4 de diciembre de 2016**.

El Anexo A del mencionado RD ha sido modificado ya en varias ocasiones, siendo el actualmente vigente el que se incluye en la Orden FOM/1364/2013 de 9 de julio.

Aunque esta norma afecta fundamentalmente a los fabricantes de equipos, se podrían ver afectados los buques, independientemente de su pabellón, que no estando registrados en un Estado miembro de la UE, vayan a ser registrados en España. En alguna ocasión, alguna empresa naviera asociada ha tenido problemas a la hora de abanderar en España un buque adquirido de segunda mano, por carecer algunos de sus equipos de los certificados exigidos, por lo que se recomienda a las empresas que lo tengan en cuenta a la hora de adquirir un nuevo buque.

El proyecto que nos fue consultado concordaba con la Directiva Comunitaria a la cual traspone y que, en principio, no admite modificaciones. Al no recibir ninguna observación por parte de las empresas asociadas, informamos favorablemente sobre el mismo.

Registro Sinóptico Continuo

En el mes de marzo, el Área de Seguridad Marítima de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM nos envió una Guía para el mantenimiento del Registro Sinóptico Continuo (RSC), en cumplimiento de la regla 5 del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS y la Resolución A.959(23).

En esencia, el documento detalla las instrucciones sobre el formato del RSC, su mantenimiento, y los formularios con los campos a cumplimentar:

- Documentos que comprenden el archivo del RSC del buque.
- Enmiendas e índices que deben cumplimentar la compañía o el capitán.
- Expedición por la DGMM de documentos RSC revisados y actualizados.
- Medidas a adoptar por los capitanes cuando reciban un documento RSC revisado y actualizado.
- Pérdida o deterioro de documentos del archivo del RSC del buque.
- Posibles incoherencias.

Nos han indicado que a partir de ahora la DGMM sólo va a expedir el Formulario 1 del RSC, siendo la compañía/capitán del buque quienes deban rellenar y presentar a la DGMM los Formularios 2 y 3 con las modificaciones que se soliciten. Cualquier cambio que afecte a los datos del Formulario 1 se debe comunicar lo antes posible para poder mantener el RSC al día.

Los buques a los que se les aplique el capítulo I de SOLAS y no disponen de un RSC, deben solicitar la emisión del mismo a la mayor brevedad posible, por ejemplo, si el buque hubiera estado previamente abanderado en otro país, para emitir el RSC con numeración correlativa, y para ello deberán presentar copia de los RSC anteriores.

Revalidación de certificados para cumplir las enmiendas de Manila (STCW 2010)

El 21 de abril, la DGMM nos envió un escrito solicitando que los marinos tramitasen con antelación suficiente la renovación de los **Certificados de Protección** para cumplir las enmiendas de Manila al Convenio STCW, y evitar un posible colapso administrativo en sus servicios centrales cuando se aproxime la fecha del 1 de enero de 2017. Desde el pasado 21 de octubre ya se pueden solicitar en las Capitanías Marítimas y en la DGMM los nuevos certificados.

Según la Resolución de 18 de junio de 2013 de la DGMM, que actualiza y modifica los cursos de formación y sus programas aprobados por la Orden FOM 2296/2002, los títulos de Oficial de Protección del Buque (OPB) expedidos antes de la entrada en vigor de las enmiendas de Manila (1 de enero de 2012) se van a reconocer hasta el **1 de enero de 2017, fecha a partir de la cual todos los certificados deberán estar revalidados por los nuevos**. En el siguiente enlace, se puede consultar información adicional sobre este asunto:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_ME_RCANTE/TITULACIONES/Titulaciones_Profesionales/CertificadosEspecialidad/

Además del Oficial de Protección del Buque existente, que no cambia, las enmiendas al Convenio STCW introducen 3 nuevos niveles de formación:

- **Nivel 1:** De **familiarización** en aspectos de protección (Secc. A-VI/6 párrafo 1).
- **Nivel 2:** Sobre la **toma de conciencia** de la protección (Secc. A-VI/6 párrafo 4).
- **Nivel 3:** Para la **gente de mar a la que se le asignen tareas de protección** (Secc. A-VI/6 párrafo 6 a 8).

El **Nivel 1** lo debe **impartir el OPB** u otra persona igualmente cualificada, a todas las personas empleadas o contratadas, antes de que se les asignen tareas a bordo de buques a los que se les aplique el Código ISPS. Se deben **registrar pruebas documentales** de la formación impartida **en el Diario de Navegación** o en otro documento que así lo exija por la normativa aplicable para demostrar que la formación se ha completado.

La DGMM **ha unificado los Niveles 2 y 3** en un solo certificado de especialidad llamado **Formación Básica en Protección Marítima**, que está previsto que se expida a:

- Tripulantes españoles y alumnos que hayan embarcado en buques de bandera española o extranjera a los que se les aplique el Código ISPS.
- Tripulantes extranjeros embarcados a bordo de buques españoles a los que se les aplique el Código ISPS.

Anteriormente, el 20 de noviembre, la DGMM nos había enviado los siguientes modelos de certificado de empresa que se debían presentar para obtener el Certificado de especialidad de Formación Básica en Protección Marítima por acreditación de experiencia:

- Anexo I: para el caso de acreditación de embarques en un solo buque (firmado por el capitán/OPB/OPCM).

- Anexo II: para aquellos marinos que han trabajado en diferentes buques dedicados al tráfico internacional, y para los que sea complicado reunir los certificados de embarque firmados por el capitán o OPB o OPCM de todos ellos, se acepta que el Certificado esté firmado por representante legal de la empresa naviera y con el sello de la compañía, para acreditar que el marino ha estado embarcado en esos buques durante el periodo mínimo requerido para la expedición.

Cese de actividad del “Germanischer Lloyd” como organización autorizada

El 28 de abril, recibimos un escrito del Jefe de Área de Gestión de Calidad de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM en el que se comunica el cese de actividad de la sociedad de clasificación “Germanischer Lloyd” (GL) como Organización Autorizada (OA). Esta decisión se debe a la reciente fusión de GL con “Det Norske Veritas” (DNV).

En consecuencia, desde abril, la Secretaría General de Transporte ha revocado el reconocimiento a GL para trabajar como OA. En el mismo documento, se recuerda que las SC autorizadas por España son: “Bureau Veritas”, “Korean Register of Shipping” y “Registro Italiano Navale” (RINA).

Ventanilla única. Transmisión electrónica de las listas de pasajeros

El RD 1334/2012, que incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 2010/65, establece que la notificación de las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros dichas formalidades se lleve a cabo en formato electrónico y su transmisión a través de una ventanilla única, lo antes posible y, a más tardar, el 1 de junio de 2015.

Actualmente se está tramitando una Orden Ministerial que está pendiente de publicación en el BOE y que modificará la Orden FOM/1194/2011 sobre el procedimiento integrado de escala de los buques en los puertos.

En virtud de la misma, las empresas deberán presentar la Lista de Pasajeros en formato electrónico, entendiéndose como tal aquel que *“se puede usar directamente para su almacenamiento y tratamiento mediante ordenadores”*, lo que viene a modificar parcialmente los procedimientos que se utilizaban hasta ahora (por ejemplo, no bastará un archivo pdf).

Para ello, las empresas afectadas deberán enviar a la Autoridad Portuaria correspondiente, la Lista de Pasajeros en un archivo tipo CSV (*Comma Separated Values*) en el cual los datos de los diferentes campos de cada registro aparecen separados por comas, para exportarla o importarla desde/hacia una base de datos (ej. Access, Excel).

Puertos del Estado nos ha aclarado que, **“al día siguiente de su publicación en el BOE”**, las empresas tendrán que utilizar el nuevo sistema de transmisión de datos y, por tanto, deberán enviar a la Autoridad Portuaria correspondiente la Lista de Pasajeros en un archivo tipo CSV.

Con esta aclaración queremos insistir en que, aunque la Directiva Europea 2010/65, de 20 de octubre de 2010, sobre formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros dio un margen de tiempo para empezar a aplicar la norma que se extiende hasta el 1 de junio de 2015, **en España se va a aplicar al día siguiente de la publicación de la Orden en el BOE, lo que está previsto que ocurra en los próximos meses.**

Proyecto de RD sobre supervisión y control del cumplimiento del MLC 2006 a bordo de los buques españoles

El 7 de mayo recibimos de la DGMM, para informe, el proyecto de RD de referencia, que tiene como finalidad incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2013/54 sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del MLC 2006.

Tras examinar el proyecto, se informó que, a nuestro entender, podría colisionar en algunos aspectos con las competencias que tiene atribuidas el Ministerio de empleo.

Colaboración con la Armada en el ejercicio MARSEC-14

Entre los días 19 y 23 de mayo se celebró el ejercicio MARSEC-14, para el que los responsables del Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de la Armada volvieron a solicitar la colaboración activa y voluntaria de los buques de las navieras asociadas.

El ejercicio se llevó a cabo en el área limitada por los paralelos de I: 20-00 N, 53-00 N y meridianos L: 20-00 W, 10-00 E, que corresponden a las zonas del mar Mediterráneo, Islas Baleares, estrecho de Gibraltar, Canarias, costa atlántica y mar Cantábrico. Se emitió un aviso a los navegantes ofreciendo a los buques en tránsito dentro del área NCAGS la posibilidad de incorporarse al ejercicio.

El escenario que se simuló fue la activación de la señal del Sistema de Alerta de Protección del Buque (*Ship Security Alert System, SSAS*).

Con su participación los buques cumplirían el requisito 13.5 de la Parte A del Código ISPS y las directrices del 13.7 de la Parte B del mismo sobre ejercicios y prácticas de protección.

Los buques mercantes interesados en participar no sufren ningún retraso en sus rutas, ni les supone coste alguno, y deben remitir el "Formato Alfa" cumplimentado para registrar sus tránsitos 24 horas antes de entrar en el área del ejercicio a través de la página "web" de la Fuerza de Acción Marítima: <http://encomar.covam.es>

El objetivo del ejercicio es fomentar el adiestramiento de las unidades y personal de la Armada en la planificación y realización de operaciones para la protección de los espacios marítimos de interés nacional, así como fortalecer la cooperación y coordinación entre los distintos organismos del Estado con competencias en la mar.

El COVAM, situado en Cartagena, es el centro neurálgico de la Fuerza de Acción Marítima (FAM) donde se fusiona y analiza toda la información sobre los espacios marítimos de interés con el fin de conocer en todo momento lo que está ocurriendo en dichas zonas, lo que se conoce como "Conocimiento del Entorno Marítimo". Fruto de ese trabajo de fusión y análisis se obtiene una representación gráfica de la situación en la mar (en tiempo real o no), denominada "*Recognized Maritime Picture*" (RMP), información que se transmite a la Fuerza de la Armada en la mar y a las agencias civiles competentes que lo soliciten.

Averías e incidentes a notificar a las Capitanías Marítimas y DGMM

El 28 de mayo, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM nos envió un escrito en el que se recuerda a las compañías la obligación de notificar a las Capitanías y a la DGMM, a la mayor brevedad posible, cualquier incidente de consideración que afecte a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación o

que pueda significar un riesgo de contaminación del medio ambiente (averías, defectos descubiertos, reparaciones del buque y de sus equipos).

Para facilitar y centralizar las notificaciones, la DGMM ha creado una dirección de correo electrónico al que las empresas deben dirigir sus comunicaciones:

incidentebuque.dgmm@fomento.es

También se recuerda el procedimiento a seguir en el caso de que la avería se produzca en el extranjero, con el fin de evitar la detención del buque. En caso necesario, se debe modificar el Manual de Gestión de la Seguridad del buque para que se ajuste al procedimiento de notificación de incidentes y a la forma de notificarlos que se indica en el escrito.

La notificación debe ser practicada bien por la naviera o capitanes de los buques. Dependiendo del lugar en el que se encuentre el buque se procederá de la siguiente manera:

- **Caso 1: buque en puerto español o aguas españolas:** deberán notificar los hechos al Capitán Marítimo de la Capitanía a la que pertenezcan las aguas, así como a la sociedad de clasificación del buque.
- **Caso 2: buque en puerto extranjero o aguas extranjeras:** deberán notificar los hechos a la DGMM y a las autoridades marítimas competentes del puerto en el extranjero, así como a la sociedad de clasificación del buque. Se deberá conservar a bordo una copia de dicha notificación, a efectos de mostrarla a los inspectores del Estado rector del puerto, en caso de ser requerida.

Dicha notificación, en los **casos de averías sobrevenidas durante un viaje**, puede ayudar a evitar detenciones por el Estado rector del puerto. Las condiciones a cumplir para que la deficiencia no sea causa de detención son (sección 3.5 del texto del Memorando de París):

- Cumplir las obligaciones de notificación incluidas en la regla I/11.c del Convenio SOLAS, a la Administración de bandera y a la Organización Reconocida (OR).
- A la mayor brevedad posible, después de producirse el accidente, notificar a las autoridades del Estado rector del puerto donde vaya a entrar el buque las circunstancias del accidente, adjuntando los detalles de la notificación practicada a la bandera y OR.
- Que se adopten las medidas necesarias, a satisfacción de la Autoridad del control por el Estado del puerto, para remediar las consecuencias del accidente y rectificar la deficiencia, y,
- Que la Autoridad del control por el Estado del puerto, previo aviso de haberse completado la rectificación de la deficiencia que suponía un riesgo para la seguridad del buque y su tripulación y/o para la protección del medio marino, verifique efectivamente que se ha realizado a su satisfacción.

Proyecto de Orden por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines

El 5 de junio, la CEOE nos envió la documentación relativa a un proyecto de Orden que pretende sustituir la actual Orden /3018/2006, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques.

El contenido de las modificaciones introducidas por el proyecto en la Orden de 2006, aunque no afectan ni al contenido en sí, ni a los beneficiarios de las ayudas (se amplía la definición), si modifican el procedimiento de concesión y control de las subvenciones. En concreto:

- La ordenación e instrucción del procedimiento de concesión corresponderá a la dirección Provincial del ISM donde el buque tenga asignado el código de cuenta de cotización, que formulará propuesta de resolución inicial.
- Además de la existencia de las Comisiones de Evaluación Provinciales, que valoran las solicitudes presentadas, se crea, a nivel central, una Comisión de Evaluación Central, con el cometido de unificar las propuestas de resolución provinciales en el caso de que las solicitudes superaran el crédito asignado.
- Se establece un sistema de estampillado para las facturas objeto de la subvención.
- Se incorpora un procedimiento para publicitar el carácter público de la subvención por parte de los beneficiarios de las mismas.

Problemas con la expedición de Certificados de Sanidad en algunos puertos

Desde hace varios años, a los buques que descargan a dispositivos flotantes (monoboyas) se les deniega, en los puertos de Algeciras y Huelva, la renovación del “Certificado de Control de la Sanidad a Bordo” que tiene una vigencia de 6 meses, y que expiden los servicios dependientes de la Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación.

A pesar de que se solicita con antelación suficiente la renovación del certificado, los inspectores de Sanidad Exterior deniegan reiteradamente las solicitudes alegando que: “las actuaciones en el fondeo únicamente se realizan siempre que exista una causa sanitaria justificada (de fuerza mayor)”, y entienden que “dichas causas no son el caso de la emisión de los certificados sanitarios”.

Lo que subyace detrás de este asunto, según se nos informó en su día desde la Subdelegación en Cádiz es que los inspectores de Algeciras de Sanidad Exterior se niegan a embarcar en la lancha mientras no se haga una evaluación de riesgos laborales de dicha actividad. Esto, que comenzó siendo un problema únicamente en Algeciras, se ha extendido también recientemente a Huelva. Hasta ahora, al menos, se les concedía una prórroga de 1 mes en la vigencia del certificado, cosa prevista por la reglamentación del mismo, pero ahora también se deniega.

En consecuencia, los buques salen sin renovar el certificado y en ocasiones les multan en puertos de otros países (ej. Nigeria), ya que las compañías no puede justificar la omisión de la renovación en la última escala del buque en un puerto de España, país firmante del acuerdo de la OMS y por tanto emisor de dicho certificado.

En el pasado, desde ANAVE hemos hecho todo tipo de gestiones, muchas de ellas canalizadas a través de la DGMM, con el ministerio de Sanidad y la subdelegación en Cádiz sin ningún resultado práctico positivo.

El 28 de mayo, enviamos una carta a la Directora General de Salud Pública, Calidad e Innovación, que fue respaldada por la DGMM, en la que hemos solicitado su intervención para encontrar una pronta solución a esta problemática, y hemos planteado varias alternativas posibles:

- que los inspectores de sanidad lleven a cabo directamente estas inspecciones a bordo de los buques fondeados en las mismas condiciones y con los mismos protocolos de seguridad que se aplican otros cuerpos de inspección de la Administración, o bien,

- si se considerase preferible, que se estudie la posibilidad de delegar la función inspectora en otros funcionarios de la Administración, por ejemplo, en los inspectores de las Capitanías Marítimas, dependientes de la DGMM o en inspectores médicos del ISM.

Posteriormente, remitimos a la Directora general los procedimientos de seguridad utilizados por la empresa afectada para el embarque de personal mediante lancha.

Recientemente, la Directora General nos ha manifestado su sorpresa al tener conocimiento de esta situación irregular que lleva tanto tiempo sin resolverse, y se ha brindado a colaborar con ANAVE y la DGMM para poner solución cuanto antes a esta problemática.