



# Análisis de los instrumentos para el control de la seguridad del buque: casuística regional en el espacio europeo (1982-1996)

## SUMARIO

*En el presente artículo, el autor analiza los diferentes instrumentos de control de los buques, ratificados con carácter internacional, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación. Piezas claves en este desarrollo han sido, por una parte, el llamado Memorándum de París (MOU), firmado en 1982, y la implantación del mismo a otros niveles regionales, como los Memorándums de Tokio o de Viña del Mar, y de otra, la actividad desarrollada en el seno de la Organización Marítima Internacional (IMO) a través del Subcomité de implantación por el Estado de abanderamiento (FSI).*

**Palabras clave:** Seguridad Marítima, contaminación, convenios internacionales.

FRANCISCO PINIELLA CORBACHO  
*Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación, Universidad de Cádiz*

**E**l propósito de este trabajo es analizar los diferentes instrumentos internacionales que en materia de control y supervisión de la seguridad marítima se han desarrollado en los últimos años, con especial interés por la casuística de estas actuaciones en las aguas ribereñas de los países de la Unión Europea.

## ANTECEDENTES

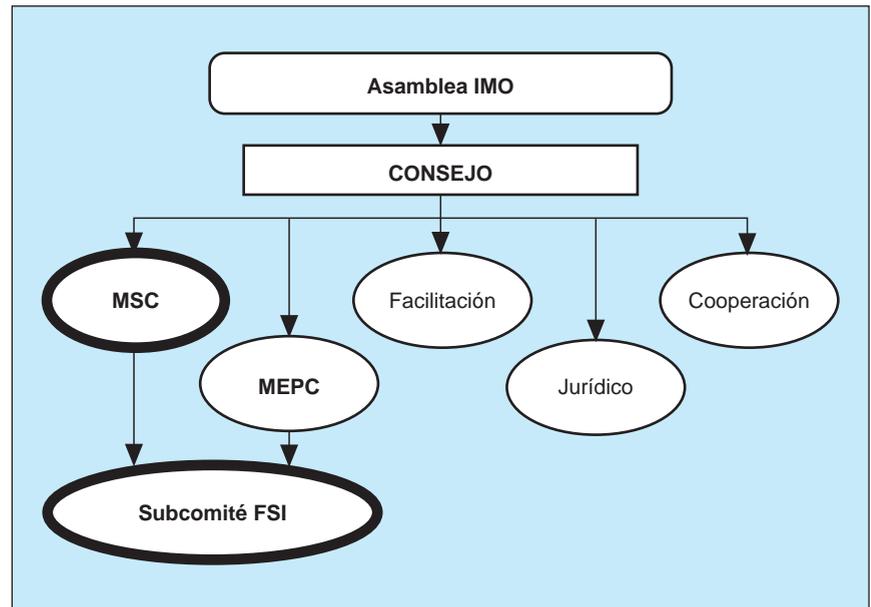
La Organización Marítima Internacional (IMO), desde su constitución a finales de los años cincuenta, ha desempeñado una labor importantísima como agencia especializada de las Naciones Unidas en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación. (Fig. 1). Esta labor se ha encaminado a dos fases:

- a) La elaboración de instrumentos internacionales que se concretan en convenios de obligado cumplimiento.
- b) La implantación de dicha legislación por los Estados que la ratifican.

Si analizamos estas dos funciones fundamentalmente de la IMO por separado llegaremos al convencimiento de que si bien la labor de elaboración de convenios, códigos y recomendaciones se ha cumplido con creces en estos casi cuarenta años de existencia de la IMO, no ocurre lo mismo con la labor desempeñada en cuanto a cumplimiento de compromisos por parte de los Estados que ratifican los acuerdos internacionales.

Resulta evidente que, en la práctica, no importa tanto la ratificación de determinados compromisos como el cumplimiento real y efectivo de los mismos. Las cifras sobre siniestros marítimos y las inspecciones realizadas por las autoridades marítimas denotan esta disfunción entre el deseo y la realidad. Unas veces se trata de falta de voluntad política por parte de los Estados de abanderamiento, y en otras de la carencia de recursos hu-

FIGURA 1. Participación del Subcomité FSI dentro del organigrama de la IMO.



manos y materiales necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones contraídas.

El reconocimiento de este problema fue abordado por la IMO a principios de los años noventa, optándose a finales de 1992 por la creación de un nuevo Subcomité, dependiente del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). Nació así el **Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento** (conocido por las siglas inglesas FSI) (Fig.2).

## FUNCIONES DEL SUBCOMITÉ FSI

Los cometidos del Subcomité FSI fueron, entre otros:

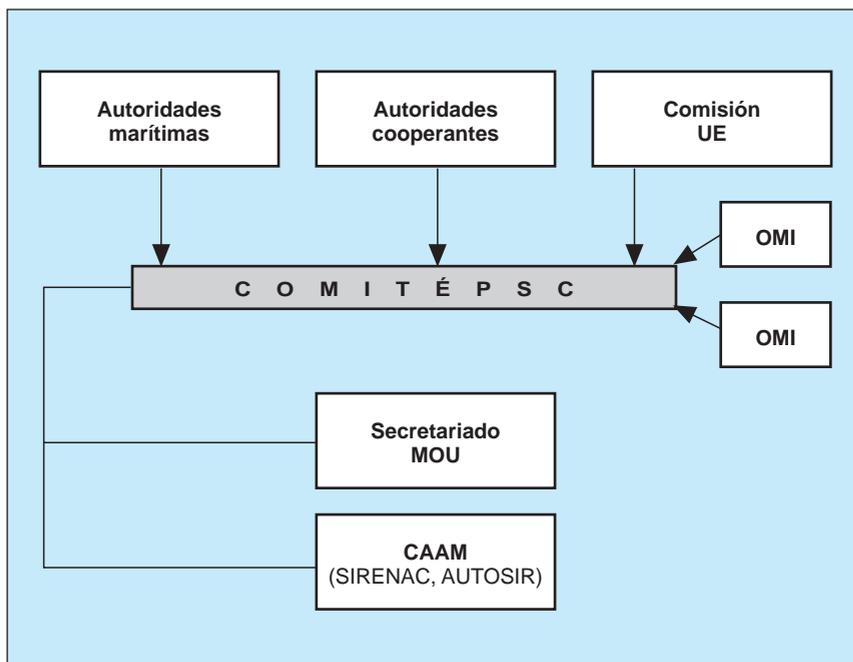
- Determinar las obligaciones que todo Estado de abanderamiento contrae al ratificar los distintos Convenios de la IMO.
- Estimar en qué medida aplican los Estados de abanderamiento los instrumentos ratificados.
- Determinar los temas específicos que presentan dificultades de aplicación a los Estados de abanderamiento.
- Evaluar los problemas con que se enfrenta todo Estado de abanderamiento en su capacidad de Estado rector de puerto, ribereño o que administre la formación y titulación de la gente de mar.
- Formular propuestas para prestar asistencia a los Estados que han ratificado convenios, llegada la hora de cumplir y llevar a la práctica lo dispuesto en dichos convenios.

La práctica de estos años ha marcado la labor del Subcomité FSI en cuatro canales de actuación:

1. Elaboración de directrices para los Estados de abanderamiento.
2. Colaboración asistencial en materia de control por el Estado rector del puerto.
3. Elaboración de estadísticas e investigación de siniestros.
4. Una labor de asistencia técnica.

A continuación desarrollaremos algunas de estas medidas que se han concretado en forma de resoluciones en las dos últimas Asambleas de la IMO (XVIII y XIX, respectivamente).

FIGURA 2. Organigrama del Subcomité FSI





*Se entiende por buque de inspección prioritaria aquel que cumple con una serie de criterios establecidos en la Directiva correspondiente.*

## **DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DE ABANDERAMIENTO**

Los primeros frutos en esta materia, desarrollados por el Subcomité FSI desde su primera reunión, en abril de 1993, han dado lugar a tres Resoluciones, aprobadas en el seno de la 18 y la 19 Asamblea: A. 739 (18); A. 740 (18) y A. 789 (19); que se centran en directrices para la autorización de las organizaciones que actúan en nombre de la Administración y en directrices que desarrollan la ayuda y asistencia técnica por parte de la IMO a los Estados de abanderamiento.

**Directrices para la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración.  
A. 739 (18) y A. 789 (19)**

La primera de las resoluciones marca las directrices para la autorización de estas OR, y en la segunda se especifican con mayor detalle las funciones de reconocimiento y certificación.

La problemática de estas organiza-

ciones surge de la disparidad con que muchos países sin recurso, delegaban las funciones de certificación en base a la potestad que les otorgan convenios como el SOLAS o el MAR-

*España, en este sentido, ha pasado, de un 3 por 100, aproximadamente, de inspecciones que se realizaban en 1987 a ser en 1995, el primer país, con un 37,59 por 100, muy por encima del 25 por 100 recomendado por el Memorándum de París.*

POL, e incluso la propia determinación del arqueo. La IMO consideraba por ello que debían existir procedimientos uniformes y normas mínimas para la implantación uniforme y eficaz de los convenios pertinentes.

En definitiva, esta primera directriz no hace más que resaltar la importancia de estas OR, enfatizando el control que sobre las mismas deben realizar los Estados de abanderamiento que delegan en ellas, por las importantes repercusiones que suponen sobre la seguridad marítima y el medio ambiente. La IMO pide, por tanto, un control sobre los medios humanos y materiales de estas sociedades de certificación e inspección, verificándose periódicamente la calidad de estos trabajos.

Más concreto es el documento aprobado [A. 789 (19)] sobre especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de la OR, donde se concretan cuatro esferas de interés; gestión, evaluación técnica, reconocimientos y competencia, y formación. A partir de estas esferas se analizan, módulo por módulo, los medios, competencias y capacidades para ejercitar su labor, con lo

que se determinan mucho más estas OR a la hora de ser «autorizadas» por el Estado de abanderamiento, que es, al fin y al cabo, el responsable último de la seguridad del buque.

Muy relacionado con estas directrices se encuentra el nuevo **Capítulo XI del SOLAS** sobre «Medidas especiales para mejorar la seguridad marítima», que entró en vigor el 1 de enero de 1996, ya que el mismo ha convertido en norma obligatoria lo que hasta ese momento era una recomendación de la IMO sobre certificaciones e inspecciones de organizaciones reconocidas.

### **Directrices provisionales para ayudar a los Estados de abanderamiento [A. 740 (19)]**

Muchos países miembros de IMO se encuentran con serios problemas técnicos a la hora de implementar los convenios internacionales más importantes (SOLAS, MARPOL, LL66, STCW). Ésta es, pues, otra de las funciones determinantes del Subcomité FSI. No todos los países disponen de recursos humanos y materiales para hacer frente a estos retos internacionales, y de ahí que tengan que optar por delegar en OR determinadas funciones, pero, pese a ello, las autoridades marítimas de estos países deben tener capacidad para llevar a cabo unos mínimos, como son, por ejemplo, los programas de verificación y control para la investigación de siniestros marítimos. La resolución A. 740 (18) tiene por objeto precisamente asesorar a esos Estados de abanderamiento sobre mínimos en materia de legislación nacional, infraestructuras y programas de vigilancia y control.

Muy relacionado con la labor de asesoramiento de los Estados de abanderamiento, y en especial por lo que a control de la seguridad de los buques se refiere, es el papel que ha jugado el Subcomité FSI en lo referente a la implantación del Código ISM, aunque este tema constituiría de por sí otro trabajo.

### **CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO (PSC)**

El Estado rector del puerto (PS) es, dentro del mundo marítimo, la otra cara de la moneda. En muchos casos, el enfrentamiento entre el PS y el FS es, políticamente, una pugna por la competitividad desleal de las banderas de conveniencias, de ahí que hayan sido los países occidenta-

*La Organización Marítima Internacional (IMO), desde su constitución a finales de los años cincuenta, ha desempeñado una labor importantísima como agencia especializada de las Naciones Unidas en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.*

les los que hayan desarrollado, primero a nivel regional y posteriormente a nivel internacional, las medidas de control (PSC).

Paralelamente se ha desarrollado una terminología tristemente profusa: la del buque que no cumple con los convenios internacionales que en ma-

*La IMO optó, a finales de 1992, por la creación de un nuevo Subcomité, dependiente del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC): Nació así el Subcomité de Implantación por el Estado de Abanderamiento (conocido por las siglas inglesas (FSI).*

teria de seguridad se exigen a los buques: el *substandard ship*.

Comenzaremos analizando cuáles han sido las actuaciones desempeñadas por el Subcomité FSI en materia de PSC, para centrarnos posteriormente en un objetivo específico de este trabajo: el desarrollo regional del PSC en Europa.

### **La labor del Subcomité FSI en materia de PSC**

Aunque las acciones encaminadas al control por el Estado del puerto son anteriores al propio Subcomité FSI, este organismo –recordemos que dependiente del Comité de Seguridad Marítima del IMO– ha realizado una gran variedad de actividades en cinco grupos que tratan de lo siguiente:

#### **1. Informes sobre deficiencias**

En cada reunión del FSI se analizan los informes anuales remitidos por los gobiernos de acuerdo con las obligaciones estipuladas en convenios internacionales, como el SOLAS o el MARPOL. El objeto de este trabajo es identificar las dificultades más importantes en materia de implantación «real» de los instrumentos IMO.

#### **2. Cooperación regional en materia de control**

Partiendo de la Resolución A. 682 (17) sobre PSC, el Subcomité FSI propone y alienta la adopción de acuerdos regionales de cooperación en PSC, tomando como ejemplo el Memorandum de París. Así, se han firmado desde 1992 otros acuerdos, como el de Viña del Mar, el 5 de noviembre de 1992 (por los países de la ROCRAM –Rec. Operativa de Cooperación entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá–). También el MOU de Tokio, 2 de diciembre de 1993 (por los países de Asia/Pacífico), y desde febrero de 1996 el de Barbados (por los pequeños países del Caribe). Además, se han dado los primeros pasos para otros acuerdos en los países que bordean las zonas meridional y oriental del Mediterráneo; África central, occidental, oriental y meridional; el Índico y el golfo Pérsico. De esta manera se espera que en un futuro no muy lejano se logre alcanzar una cobertura global de control de la seguridad de los buques y la protección del medio ambiente marino.

### 3. Requisitos de formación y competencia de los inspectores

Uno de los principales problemas del PSC es el tema de la armonización de las inspecciones. Para poder ejercer un control equitativo de los estándares de seguridad de los buques es de extrema importancia que los funcionarios encargados de realizar las inspecciones tengan un mismo nivel de cualificación y experiencia. En este sentido, desde IMO se ha potenciado la labor de formación en diversos seminarios, así como la determinación de requisitos para poder ejercer las inspecciones PSC.

### 4. Directrices de procedimiento para los inspectores

Desde el Subcomité FSI se han elaborado directrices en forma de circular de la IMO sobre control por el Estado rector del puerto, con el mismo objetivo que el anterior: armonizar las citadas inspecciones.

### 5. Refundición de las resoluciones sobre control por el Estado del Puerto

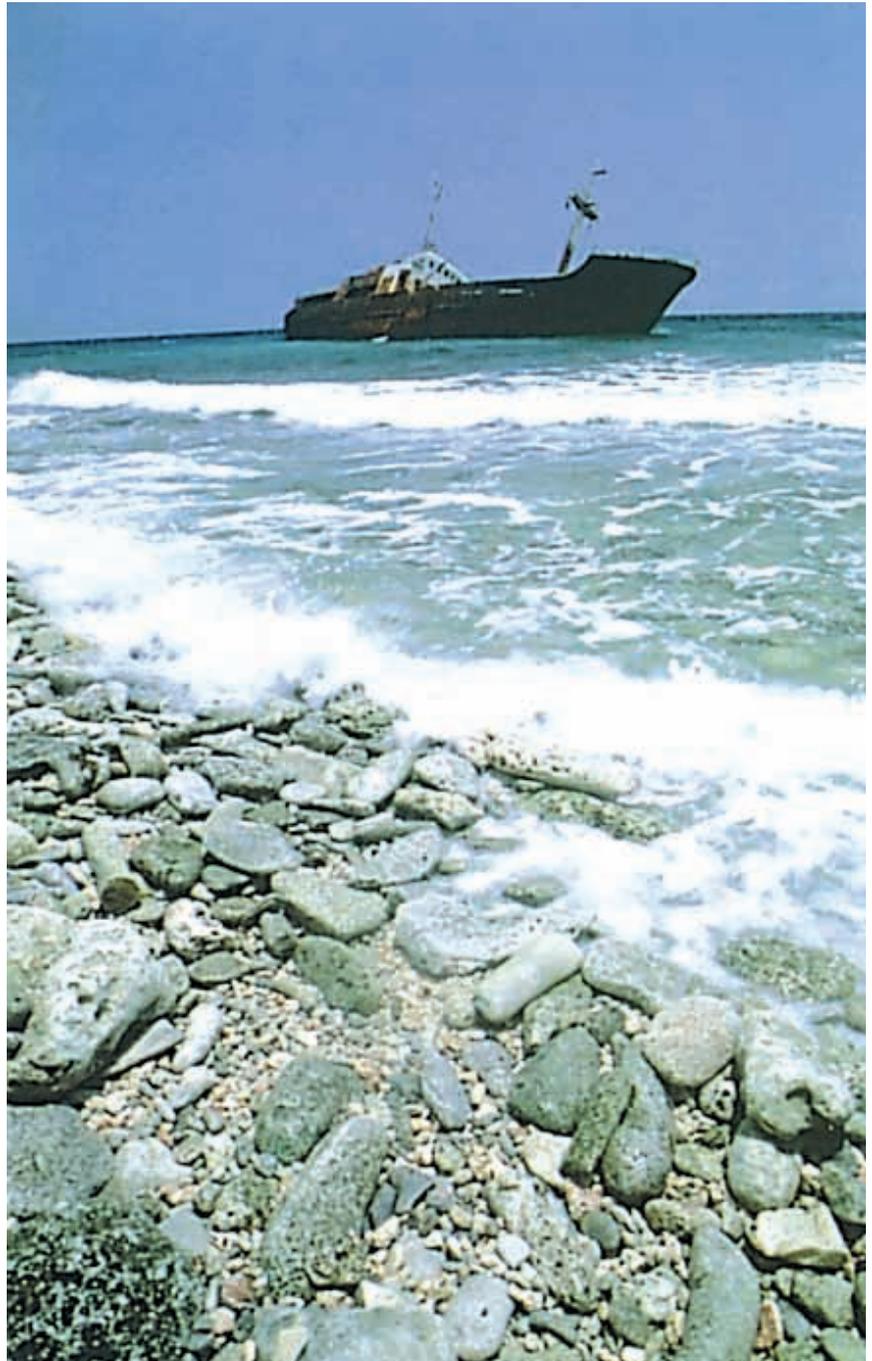
Desde 1981, la Asamblea de la IMO (12) se han adoptado muchas resoluciones sobre PSC; sin embargo, no fue hasta la última asamblea de finales de 1995, donde se aprobó un texto unificado y en total armonía con las respectivas disciplinas que contemplan las inspecciones de control y la consiguiente variedad de procedimientos. Se trata de la Resolución A. 787 (19) *Procedures for Port State Control*, la cual, además, recoge, a modo de apéndice, una serie de directrices para la detención de los buques subestándares, así como para las investigaciones llevadas a cabo de acuerdo con el Convenio MARPOL 73/78.

## MEMORÁNDUM DE PARÍS, 1982

Como segunda parte de este artículo vamos a abordar la casuística regional del control de la seguridad del buque en el área de Europa occidental.

### Antecedentes

El memorándum de Entendimiento sobre Control por el Estado rector del puerto, conocido por las siglas anglosajonas MOU (*Memorandum of Un-*



Como en anteriores épocas, los desastres ecológicos marcan la pauta de una nueva era.

*derstanding*), firmado en París inicialmente por catorce países europeos, en enero de 1982, es un acuerdo administrativo entre autoridades marítimas como instrumento regional de control de las condiciones de trabajo, la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación del mar.

Tiene sus orígenes en el acuerdo firmado en La Haya, en 1978 (Memorándum de La Haya), entre ocho países europeos con el objeto de armonizar las inspecciones en materia de seguridad e higiene del trabajo a bordo de los buques, tal como quedaba

establecido en el Convenio nº147 de la OIT. Desgraciadamente, apenas entrado en vigor este acuerdo se producía el embarrancamiento del «Amoco Cádiz» en las aguas del Canal de la Mancha, cuestión esta que supuso una profunda revisión por parte de los países del entorno en relación a su política preventiva en materia de seguridad marítima. Así fue cómo se procedió a aumentar los contenidos del primitivo acuerdo de La Haya con otro memorándum, que cubriera, además, las parcelas de otros convenios internacionales.

*En muchos casos, el enfrentamiento entre el PS y el FS es, políticamente, una pugna por la competitividad desleal de las banderas de conveniencias, de ahí que hayan sido los países occidentales los que hayan desarrollado, primero a nivel regional y posteriormente a nivel internacional, las medidas de control (PSC).*

## Marco geográfico del MOU

Aunque cuando se firmó el Memorándum en París, en 1982, no se determinaron límites geográficos de actuación, la solicitud de determinados países por pertenecer al Memorándum obligó a fijar un marco geográfico. Este marco cubre las costas de los Estados de Europa y la zona del Atlántico Norte. Así, los países actuales miembros del MOU son, por orden alfabético, los siguientes: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rusia y Suecia.

Se encuentra en proceso de integración la República de Croacia. En el último año han pedido la adhesión al Memorándum las autoridades marítimas de Islandia y Estonia. Para estos países y aquellos otros que pidan la adhesión en un futuro próximo, además de cumplir la definición geográfica, tendrán que adaptarse al nuevo Anexo 5 del MOU sobre Criterios cualitativos para la adhesión al Memorándum.

## Estructura y organización del MOU

El comité ejecutivo del Memorándum es el Port State Control Commi-

tee, compuesto por los representantes de las autoridades marítimas de los diecisiete países, además de un representante por parte de la Comisión Europea. Participan como observadores un representante por parte de la Organización Marítima Internacional y otro por la Organización Internacional del Trabajo, así como por parte de autoridades marítimas «cooperantes», como el U.S. Coast Guard, u otros acuerdos regionales de PSC, como el de Viña del Mar o el de Tokio.

Las labores del PSC-C son de carácter político o relacionadas con las finanzas y la administración de la organización. Este Comité está asistido por un cuerpo técnico compuesto por el Secretario permanente, con base en Rijswijk (Holanda). El PSC-C se reúne, al menos, una vez al año.

## Principios fundamentales de actuación

Se parte de la base de que la responsabilidad en la seguridad de los buques recae en el armador/operador del buque y, por tanto, en el Estado de abanderamiento, el cual debe asegurarse que su buque navega en condiciones seguras. Sin embargo, son los Estados ribereños o retores de los puertos los que inspeccionan (al menos en un 25 por 100) en base a los convenios internacionales los estándares de seguridad, con el propósito de hacer un seguimiento de los mismos y evitar que determinados buques realicen navegaciones inseguras por sus aguas y puedan poner en peligro el entorno medioambiental de sus costas, además de ejercer la competencia desleal con aquellos operadores que mantienen sus buques en condiciones óptimas.

Los instrumentos legales (convenios internacionales) bajo los cuales se realizan los controles por parte del estado del puerto son los siguientes:

- LL 66/88.
- SOLAS 74/78/88.
- MARPOL 73/78.
- STCW 78.
- COLREG 72.
- TONNAGE 69.
- ILO 147.

En cualquier caso se sigue el principio de no dar trato favorable en función de que el Estado abanderado haya ratificado o no los convenios anteriores, ya que las inspecciones son independientes de este supuesto.

## Inspecciones MOU

La Sección 3ª del Memorándum comprende los procedimientos de inspección, así como los de rectificación y Detención. Esta Sección se complementa con el Anexo 1: «Directrices para oficiales de control de puerto (PSCO)». Independientemente de ello, las autoridades nacionales están facultadas, como soberanas, para realizar todos aquellos controles que sobre la seguridad del buque establezca su legislación nacional.

Entre las funciones del Comité de PSC se encuentran precisamente las de desarrollo y de revisión de la guía para llevar a cabo las inspecciones bajo el Memorándum. Los inspectores (*surveyor*), según la antigua denominación, u oficiales encargados del PSC, tal como se aprobó en la 19 Asamblea de la IMO (siglas PSCO), son profesionales experimentados que deben cumplir una serie de requisitos de formación (criterios mínimos armonizados para todos los países) y están encuadrados en los Servicios de la Inspección Marítima de cada país miembro del MOU. La labor de estos oficiales debe desarrollarse independientemente de las sociedades emisoras de certificados, y podrán ser auxiliados, si lo requieren, por expertos sobre determinados temas.

*El Memorándum de Entendimiento sobre Control por el Estado (Memorándum of Understanding), firmado en París inicialmente por catorce países europeos, en enero de 1982, es un acuerdo administrativo entre autoridades marítimas como instrumento regional de control de las condiciones de trabajo, la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación del mar.*

Tendrán obligación de exhibir una tarjeta identificativa.

Los procedimientos de inspección siguen dos fases bien determinadas.

#### *a) Inspección inicial*

En esta fase, el PSCO se presenta a bordo para revisar los certificados y documentos del buque, inspeccionando seguidamente las condiciones generales del buque en relación con el cumplimiento de los convenios internacionales.

En caso de que existan indicios de incumplimiento de los estándares establecidos en relación a condiciones seguras del buque, o bien que los certificados no se encuentren a bordo, se procederá a una inspección más detallada. También puede inducir a una inspección inicial más detallada una notificación de otra autoridad marítima que haya detectado deficiencias en una inspección anterior, o bien las denuncias de algún miembro de la tripulación o de una organi-

zación legítima (por ejemplo, la ITF). El tipo de buque puede inducir también a una inspección ampliada.

#### *b) Inspección ampliada*

Consiste en una inspección de acuerdo con unas directrices armonizadas que permiten, en base al tipo de buque, exigir una serie de comprobaciones y demostraciones que determinarán si el buque puede salir o bien queda inmovilizado.

Con el objeto de fijar criterios equitativos a la hora de inmovilizar un buque, existen unos «ejemplos» que determinan, junto con la experiencia profesional de PSCO, si el buque puede salir o no del puerto en condiciones seguras.

La falta de formación por parte de los miembros de la tripulación, especialmente en materia de abandono del buque o de utilización de los dispositivos de emergencia, puede ser razón para la detención del buque.

Desde el punto de vista del PSCO,

las fases de la inspección comprende una etapa previa de «planificación», además de una fase final de «registro»: las inspecciones son registradas en unos formularios normalizados que recogen, en su caso, las deficiencias encontradas a la hora de realizar los controles (Anexo 3 del MOU).

Una de las últimas enmiendas del Memorándum (punto 3.14) insta a las autoridades a publicar, al menos trimestralmente, los buques detenidos en los últimos tres meses, siempre que éstos lo hayan sido más de una vez en un período anterior de dos años. Esta información incluirá el nombre del barco, armador/operador, número IMO, bandera, sociedad de clasificación, razones de la detención, y puerto y fecha de la misma.

En principio, todas las deficiencias deben ser corregidas con antelación a la salida del buque, aunque bajo la decisión del PSCO se puede permitir que el buque pueda salir si no existe riesgo de atentar contra el medio ambiente marino y pueda realizar las



*Para poder ejercer un control equitativo de los «standards» de seguridad de los buques es de extrema importancia el que los funcionarios encargados de realizar las inspecciones tengan el mismo nivel de cualificación y experiencia.*



Por definición las inspecciones se realizan aleatoriamente y sin previo aviso al buque.

operaciones adecuadas en el puerto siguiente.

En los supuestos de que se admita corregir las deficiencias en otro puerto o bien que se le permita trasladarse a otro astillero para efectuar allí la reparación, se informará urgentemente a la autoridad marítima el destino del buque.

Dadas los actuales sistemas de información con que cuenta el MOU, este supuesto es muy fácil de controlar en la práctica diaria de la inspección.

En caso de detención, y consiguiente prohibición de actividades en el puerto, las autoridades procederán lo más rápido posible a informar a las partes, indicándoles las deficiencias encontradas. Se procederá a trasladar, por escrito, el informe de detención al Estado de abanderamiento, ya sea directamente o a través del cónsul del puerto donde el buque ha sido retenido. Las directrices del MOU (Anexo 1) establecen una serie de «deficiencias detectables» (punto 6.4) para cada una de las áreas de la inspección: SOLAS, Códigos IBC e IGC, LL66, MARPOL, STCW, ILO 147...

Todos los costes de inspección en caso de detención del buque correrán

*El siguiente paso en la creación de un espacio común europeo en materia de seguridad marítima se produce con la publicación de la Directiva 95/21/CE del Consejo de la UE, de 19 de junio de 1995, en vigor desde julio de dicho año.*

a cargo del armador/operador del buque, que podrá recurrir la decisión, aunque no por ello se levantará la misma hasta que no se proceda a comprobar que éste ha corregido las deficiencias detectadas. Pese a este supuesto, los oficiales de control del puerto evitarán detenciones indebi-

das que puedan retrasar las operaciones normales de un buque en un puerto.

### **La selección de los buques a inspeccionar**

Por definición, las inspecciones se realizan aleatoriamente y sin previo aviso al buque. También es otro principio inicial de selección la «no discriminación» del Estado de abanderamiento, independientemente de que haya firmado o no los convenios internacionales bajo los que se realiza el control del buque.

Se evitará en lo posible, al menos que exista una sospecha de incumplimiento, la inspección de un buque que haya sido visitado en los seis meses anteriores, excepto si se trata de un tipo de buque para inspección prioritaria.

Se entiende por buque de inspección prioritaria aquel que cumple con una serie de criterios establecidos en la directriz mencionada del Anexo I: un buque que llega por primera vez o que hayan transcurrido más de doce meses;

– Un buque de una bandera que aparezca en el ranking del Informe Anual del MOU de los últimos tres años.

– Un buque que haya sido encomendado a corregir una deficiencia y haya transcurrido el tiempo permitido para su corrección.

– Un buque con certificados de una sociedad no reconocida.

– Un buque que por su categoría requiera, según la directriz, de una inspección ampliada (petroleros de acuerdo con MARPOL I/13G; *bulkcarriers* de más de doce años: buques de pasaje y gasíferos de más de diez años).

– Etcétera.

Sin embargo, el actual sistema de información y transacción de resultados permite establecer en todo momento un factor de selección que determina en el puerto el buque más apropiado a la hora de realizar el control por parte del PSCO.

Este factor genérico de selección está en función del tipo de buque, la edad, las detenciones, las deficiencias, la bandera (¿lista negra?) y la sociedad clasificadora (¿sociedad perteneciente a IACS o no?). Este factor de selección se encuentra asimismo en proceso de revisión por parte del grupo de trabajo sobre «Armonización del Memorándum», a partir de una propuesta del Reino Unido, que propone la incorporación de otro factor de carácter histórico en función de la evolución del buque con relación al PSC.

Sin embargo, son muchas las variables que se escapan a este proceso de selección, y determinados indicios pueden hacer que un PSCO pueda orientar su control hacia otro buque de menor factor genérico.

### Sistemas de información

El Memorándum de París cuenta con una red informática de intercambio de información que facilita las operaciones de control e inspección de buques (Fig. 3). Esta red depende, administrativamente, del Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM), con base en Saint-Malo (Francia). Aquí se centralizan los resultados de las inspecciones MOU y son utilizadas por todos los países integrantes del Memorándum.

El sistema informático ha evolucionado en los últimos meses. Hasta ahora se trataba de un sistema en red de llamada internacional [Système d'Information Relatif aux Navire Contrôlés (SIRENAC)], que en la actualidad se está modificando hacia

una red con llamada local (AUTOSIR) debido al alto coste del sistema SIRENAC. También se encuentra en proceso de discusión la difusión de este tipo de información por INTERNET, teniendo en cuenta que si bien los informes de detenciones (Blue Report) eran hasta ahora confidenciales, en la última reunión hubo un acuerdo de desclasificación en aras de la ejemplaridad de las acciones subestándares de los buques.

Cualquiera de los sistemas SIRENAC o AUTOSIR permiten la incorporación, día a día, de las inspecciones MOU que se realizan en los diferentes puertos de los países integrantes del Memorándum; con ello se conforma una base de datos con el historial de las inspecciones. La red informática agiliza las comunicaciones a través del correo electrónico. El CAAM cuenta, además, con una transacción

(CARAC) mediante la cual se obtiene información exacta de las características de los buques.

### UN ESPACIO COMÚN EUROPEO DE SEGURIDAD MARÍTIMA

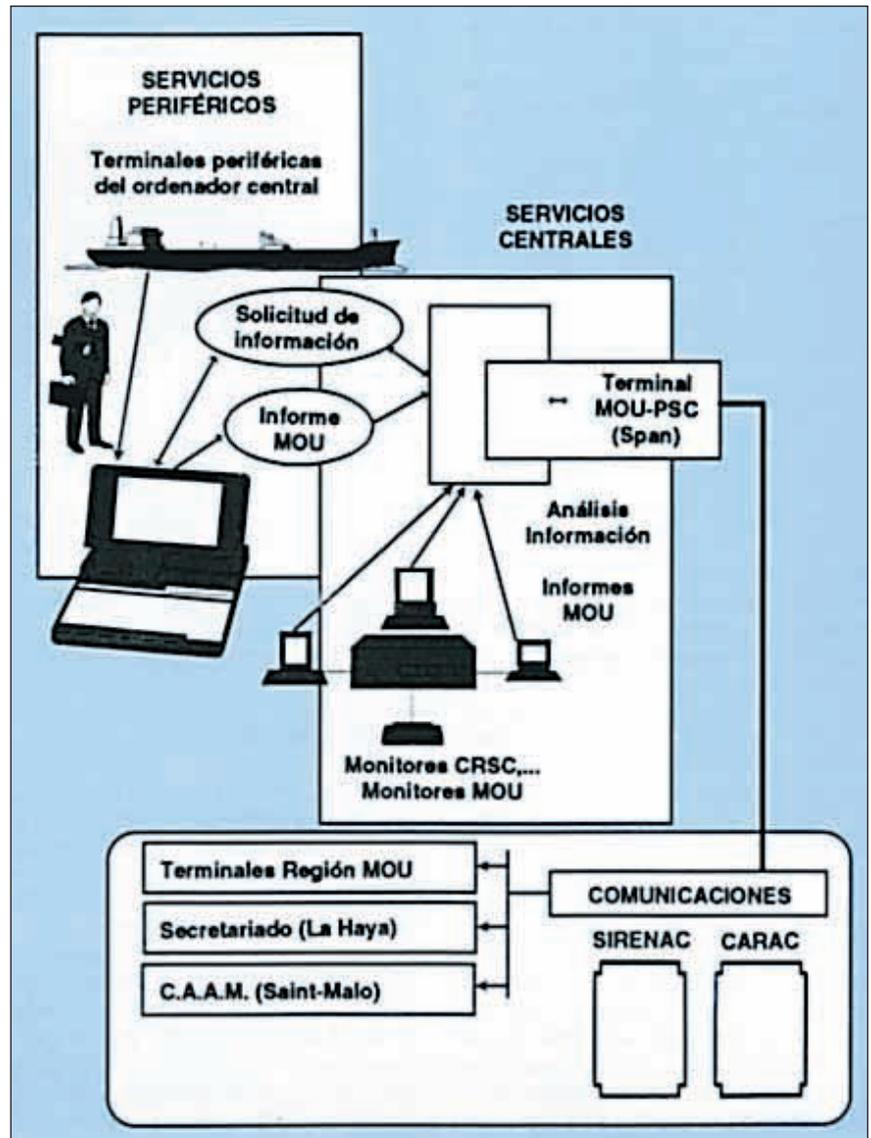
Las bases políticas sobre las cuales se han desarrollado los acuerdos de colaboración para el control de la seguridad marítima son, sobre todo, acuerdos políticos; basta recordar algunas conferencias interministeriales que han determinado la evolución de los instrumentos técnicos:

– «The First Regional Ministerial Conference on Maritime Safety» (París, 1-2 de diciembre de 1980).

– «The Second...» (París, 26 de enero de 1982).

– «The Safe Ships on Clean Seas

FIGURA 3. Sistema de intercambio de información.



Conference» (La Haya, 26 de abril de 1986).

– «Safe Operation of Ships and Pollution Prevention» (París, 14 de marzo de 1991).

– «Ministerial Conference on Port State Control» (diversas ediciones).

– «International Conference on the Protection of the North Sea» (diversas ediciones).

Como en anteriores épocas, los desastres ecológicos marcan la pauta de una nueva era. En este caso se trataba del «Aegean Sea» y el «Braer», dos supertanques que provocaban sendas mareas negras en las costas de Galicia y en las islas Shetland, respectivamente, a finales de 1992 y principios de 1993. Con ello, una repercusión social que obligaba a tomar medidas más restrictivas en cuanto a las condiciones de seguridad de los buques.

El 25 de enero de 1993 tiene lugar, en Bruselas, una reunión extraordinaria de responsables de la seguridad marítima de los países de la Unión Europea. El 24 de febrero del mismo año se publica el documento de la Comisión «A Common Policy on Safe Seas». Surge también un importante documento de carácter jurídico, como el famoso «Informe Lord Donaldson», publicado un poco más tarde, en mayo de 1994. Pero es en la Conferencia de 1994, en Copenhague –5ª Conferencia Ministerial sobre PSC–, donde se marca una nueva etapa en la actitud de los gobernantes europeos en materia de seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. Tomando como base el Memorándum de París, la Comisión de la UE solicita a los países que refuercen las medidas en materia de PSC, enfatizando las inspecciones operacionales y desarrollando los procedimientos que permitan la detección de «buques de inspección prioritaria» a partir de los llamados factores de selección. A partir de entonces, la UE promueve diversos encuentros y seminarios con el objetivo de armonizar los procedimientos y la formación de los PSCO, instando a la publicación por primera vez de las listas de barcos detenidos, como hemos comentado anteriormente.

El siguiente paso en la creación de un espacio común europeo en materia de seguridad marítima se produce con la publicación de la Directiva 95/21/CE del Consejo de la UE, de 19 de junio de 1995, en vigor desde julio de dicho año. La Directiva tiene la misma finalidad del Memorándum de París y, de hecho, contribuye a reforzar el espíritu del PSC de París de

1982, superándolo en algunos aspectos y obligando a enmendar (reunión de Gdansk de 1996) el MOU para ir adaptándolo a la directiva.

Un último avance en este sentido, más político que técnico, ha sido la publicación, el 13 de marzo de este año, de la «Comunicación de la Comisión sobre Estrategia Marítima», presentada por el Comisario de Transportes, Niel Kinnock, donde se vuelve a hacer hincapié en la salvaguardia de la seguridad marítima, la prevención de la contaminación y las condiciones de trabajo, de conformidad con los estándares internacionales. (Fig.4)

La última reunión de la Organización Internacional del Trabajo, incluía también en la agenda de trabajo la expansión de los Convenios ILO147 e ILO28, lo que supondrá nuevos avances en las condiciones de trabajo a bordo de los buques.

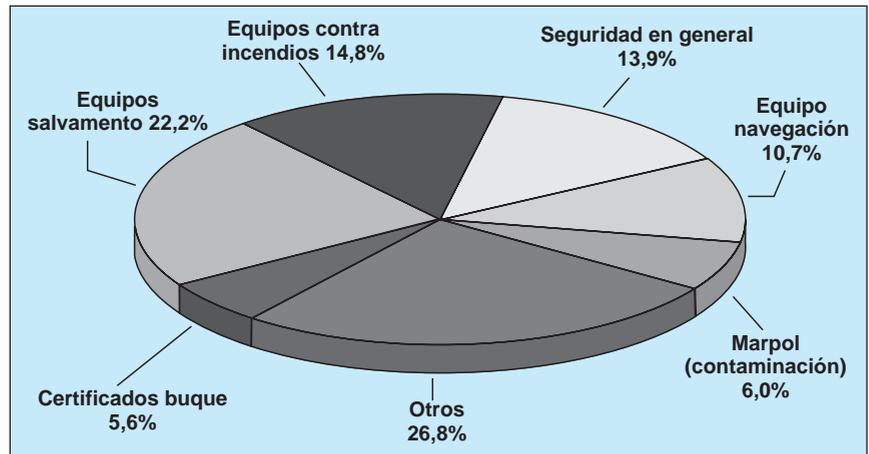
España, en este sentido, ha pasa-

1. El modelo internacional de seguimiento e inspección de, buques subestándares establecido a nivel internacional por la IMO presentaba serias anomalías que se hicieron patentes, a nivel de la opinión pública, a partir de determinados sucesos relacionados con la contaminación de los mares y costas.

2. El problema se aborda a nivel internacional a partir de la experiencia adquirida en otras áreas regionales, especialmente a través de la normativa aplicada en Europa desde 1982 con el citado Memorándum de París, haciéndose más patente su protagonismo a partir de 1996 con la Directiva 95/21/CE del Consejo de la UE (cuestiones abordadas en el presente trabajo).

3. El futuro de la seguridad marítima pasa por que los Estados de abanderamiento asuman la responsabilidad que les compete en

FIGURA 4. Deficiencias por categorías según el *Annual Report* de 1995.



do de un 3 por 100, aproximadamente de inspecciones que se realizaban en 1987 a ser el primer país en 1995 con un 37,59 por 100, muy por encima del 25 por 100 recomendado por el memorándum de París.

## CONCLUSIONES

En el transcurso del presente trabajo hemos podido constatar, a través del análisis de los instrumentos normativos internacionales de control de la seguridad del buque, cómo los Estados han planteado este problema ante la evidente presencia en sus costas y puertos de buques que no cumplen con los estándares mínimos desde el punto de vista de sus requerimientos de prevención y actuación ante emergencias marítimas de cualquier tipo. Esta apreciación general se evidencia en los siguientes aspectos:

cuanto a desarrollar una infraestructura mínima de control de los certificados de seguridad de los buques, así como establecer medidas de vigilancia de las organizaciones reconocidas por la Administración en las que éstas deleguen su actividad de control.

Concluimos con la esperanza de que el futuro de la seguridad de la vida humana en el mar y del entorno natural no sean, como hasta ahora, una moneda más en la actual distorsión de la competencia desleal que sufre la marina mercante en el mundo, y especialmente en la UE.

## NORMATIVA

– Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. 1982 (texto actualizado que incluye la Enmienda 17ª).



La falta de formación por parte de los miembros de la tripulación, especialmente en materia de abandono del buque o utilización de los dispositivos de emergencia puede ser razón para la detención del buque.

– Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación, condiciones de vida y trabajo a bordo por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) *Doce*, L157/1-19, 7 de julio de 1995.

– Directiva 93/75/CE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes *Doce* L147/19 de 5 de octubre de 1993.

– Res. IMO A. 466 (11): *Procedures for the control of Ships*.

– Res. IMO A. 787 (19): *Procedures for Port State Control*.

– Res. IMO A. 481 (12): *Principles of Safe Manning*.

– Res. IMO A. 542 (13): *Procedures for the Control of Ships and Discharges under Annex I of MARPOL 73/78*.

– Res. IMO MEPC 26(23): *Procedures for the Control of Ships and*

*Discharges under Annex II of MARPOL 73/78*.

– Res. IMO A. 742 (18): *Procedures for the Control of Operational Requirements related to the Safety of Ships and Pollution Prevention*.

– Res. IMO A. 789 (19): *Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration*.

– OIT: *Convenios y Recomendaciones sobre el trabajo marítimo*. Ginebra, 1988.

242 pp.

– IMO: *SOLAS. Edición refundida del Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar, 1974 y su Protocolo de 1978: artículos, anexo y certificados*. Londres, 1992. IMO-113.

– IMO: *MARPOL. Edición refundida del Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques*. Londres, 1993. IMO-522.

– IMO: *STCW. Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (en su forma enmendada en 1995)*. Londres, 1996. IMO-938.

– The IMO VEGA Data Base. (CD-Rom). Convenios y otras Resoluciones y Circulares IMO.

## BIBLIOGRAFÍA

- (1) PALOMARES, M: La labor del Subcomité de Implantación por el Estado de abanderamiento, s/f IMO - División Seguridad Marítima. 8 pp. (Informe inéd.)
- (2) Port State Control at work, Breda, 1996. Secretariat of the Paris MOU. 23 pp.
- (3) The MOU on PSC - Annual Report 1995, Saint-Malo, 1996. Centre Administratif des Affaires Maritimes. 77 pp.
- (4) A common Endeavour against Substandard Shipping (Fifth Ministerial Conference on Port State Control - Copenhagen, 14 September 1994). Saint-Malo, 1995. Centre Administratif des Affaires Maritimes. 167 pp.
- (5) A Common Policy on Safe Seas. Commission of the European Union Bruselas, 1993. Doc. COM(93)66 - final.
- (6) Safer Ships, Cleaner Seas (Report of Lord Donaldson). Londres, 1994. HMSO Publication.
- (7) IMO: *Guidelines for surveys under Annex I of MARPOL 73/78*. Londres, 1983. PUB. IMO-526
- (8) IMO: *Guidelines for surveys under Annex II of MARPOL 73/78*. Londres, 1987. PUB. IMO-508.
- (9) IMO: *Ship safety and pollution Prevention: Shio Management and Port State Control*. Londres, 1991. PUB. IMO-594.
- (10) OIT: *Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques: Directrices sobre procedimientos*. Ginebra, 1990, 82 pp.