
LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL

5.- LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL

5.1.- La seguridad marítima

5.1.1.- Los buques subestándar

1.- Actuaciones de la OCDE.

El CTM tiene una dedicación permanente a la consideración de la forma de enfrentarse con los buques subestándar. En esa línea, recientemente se han publicado sendos informes, el primero sobre la posibilidad de que una determinada política de seguros pudiera tener consecuencias positivas sobre los esfuerzos para reducir la incidencia de los buques subestándar y el segundo sobre información y consideraciones de medidas dirigidas a aumentar la transparencia en la propiedad y control de los buques.

Sus títulos:

- Informe sobre la supresión del seguro de los buques subestándar (16 de junio de 2004).
- Seguridad Marítima: Propiedad y Control de los Buques: Opciones para aumentar la transparencia.

2.- Actuaciones de la Unión Europea

Dentro de las normas europeas sobre el PSC, la Comisión publica listas de buques que han sido objeto de una medida de denegación del acceso a los puertos de los Estados miembros.

La lista actualmente en vigor comprende 58 buques, de ellos 1 desde 1996, 2 desde 1998, 3 desde 1999, 1 desde 2000, 2 desde 2001, 8 desde 2002, 8 desde 2003, 12 desde 2004, 14 desde 2005 y 7 desde 2006. Es de significar que Italia y España ocupan el primer lugar con 14 buques cada una. Adicionalmente, también en el momento actual se encuentran detenidos 48 buques, destacando 11 de Panamá y ninguno español.

3.- Actuaciones de la Industria.

La preocupación por la seguridad de los buques y, en concreto, por la existencia de los buques subestándar tiene una presencia permanente en las actividades de la industria, especialmente a través de CESA y del CESS.

Por parte de CESA, en el programa de actuación de Leader SHIP 2015, figura un apartado dedicado a la promoción de buques más seguros y respetuosos con el medio ambiente, formulándose una serie de recomendaciones destinadas a conseguir un sistema de inspección de los buques más transparente, uniforme, eficaz e independiente y a promover un esquema de valoración de la calidad de los astilleros a nivel mundial.

En esa línea, durante 2005, CESA ha apoyado la actuación de la Comisión en su decisión de reforzar la coordinación en relación con las actividades de la OMI, y ha creado un Comité Técnico Asesor (TAC)

que además de llevar la representación ante esa Organización, aporte su experiencia a la Comisión y a la AESM.

Por parte del CESS, se celebró su reunión anual el 8 de septiembre de 2005, en Beijing, con la participación de las asociaciones de constructores navales de Japón, Corea, China, Estados Unidos y Europa. Además de los temas que habitualmente se tratan en estas reuniones, tales como las actividades de los PSC y los comentarios y opiniones sobre las pérdidas de tanques y graneleros, en esta ocasión se planteó y discutió sobre el campo de actuación del CESS. Se acordó, como objetivo principal, la promoción de la seguridad y protección del medio ambiente del tráfico marítimo y la participación activa en los trabajos de las autoridades legisladoras. Con esa finalidad, CESS deberá convertirse en portavoz de la industria de la construcción y reparación navales a partir de las asociaciones participantes. Consecuentemente, se decidió adoptar como nueva denominación Committee for Expertise of Shipbuilding Specifics, conservando las siglas CESS.

El nuevo CESS pretende formular valoraciones sobre reglamentos y temas técnicos importantes relativos a la construcción y mantenimiento de cualquier tipo de buque incluyendo, cuando sean significativos, sistemas y equipos así como la operación de buques a lo largo de su vida. Por otra parte, representará a esta industria en el Foro Tripartito, por lo que los intereses de los astilleros podrán defenderse mejor ante los armadores y sociedades de clasificación.

4.-El programa SIRE

El OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) se constituyó en el año 1970 como una respuesta inicial de la industria petrolífera para aumentar la conciencia pública sobre la polución marítima, especialmente por petróleo, como consecuencia del incidente del "Torrey Canyon". (ver ENERO 2005).

Actualmente esta formado por cincuenta y cuatro compañías y su objetivo primordial es la promoción de la seguridad y prevención de la polución producida por los petroleros y terminales. Una de las más importantes iniciativas del Foro ha sido la creación del programa SIRE (Ships Inspection Report), en el año 1993, con el fin de orientar concretamente la preocupación sobre los buques subestándar. Este programa es una herramienta para valorar el riesgo de los petroleros con utilidad para fletadores, operadores de buques, operadores de terminales y entidades gubernamentales relacionados con la seguridad de los buques.

El sistema del SIRE se compone de una gran base de datos de información actualizada sobre petroleros. Esencialmente se centra en la conciencia de la industria petrolera sobre la importancia de cumplir satisfactoriamente con los estándares de calidad y seguridad de los buques. Desde sus comienzos el programa SIRE ha recibido una gran aceptación y participación por la industria tanto por parte de los miembros del OCIMF, receptores del programa y operadores de buques.

Durante el año 2005, se ha estudiado el Programa a pequeños tanques, barcasas, remolcadores, etc... y se han solicitado 31.010 informes, habiéndose recibido 13.460, incluyendo en el sistema 9.122 buques, realizándose 2,53 informes por buque al año.

5.-El desguace de buques

En la tabla 17, del apartado 2.3 se ha recogido la evolución mundial del desguace y pérdidas de buques, correspondiendo a la primera actividad prácticamente las cifras registradas.

En dicho apartado ya se ha mencionado la preocupación por el ambiente laboral de los centros de desguace y la repercusión sobre la actividad en ellos, así como acciones que se están desarrollando en diversos ámbitos, especialmente en la OMI, relacionadas con el reciclado de buques y el medio ambiente.

5.1.2.- Los Memoranda de Acuerdo sobre el Control por el Estado del Puerto.

Los MOU (Memorandum of Understanding) sobre el Control por el Estado del Puerto se han promovido, con carácter regional, por la OMI, con la finalidad de vigilar y comprobar que los buques que entren en los puertos de la zona cumplen con los Reglamentos internacionales relativos a la seguridad de los buques y a la prevención de la contaminación marina.

Es evidente que de los ocho MOU existentes destacan por su eficacia y estrecha comunicación los que se conocen como MOU de París y MOU de Tokio, consecuencia de la disposición de Administraciones marítimas muy desarrolladas y experimentadas en los distintos países que los constituyen. Una referencia de su actuación o situación se recoge a continuación.

Durante los dos últimos años en el MOU de París se ha estado trabajando en la definición de un nuevo Régimen de Inspección que recoja la introducción de un método de selección basado en el riesgo, lo que permitirá reforzar la lucha contra los buques subestandar al mismo tiempo que beneficiará a los buques de bajo riesgo, que aumentarán su intervalo de inspecciones. Este nuevo Régimen fue adoptado en marzo de 2005.

Durante 2005 se ha realizado una CIC con el objetivo de verificar el cumplimiento de las normas sobre comunicaciones por radio (GMDSS). El resultado fue positivo dado que sobre 4.794 inspecciones, solo en 157 casos los equipos no funcionaban satisfactoriamente y se detuvieron 29 buques con deficiencias importantes. Para 2006 se ha programado una CIC sobre el MARPOL. Anexo I.

En cuanto a la actuación de los países que pertenecen a este MOU, durante el año 2005, se puede decir que se han realizado 21.302 inspecciones sobre 13.024 buques, que representan el 31,82% de los buques entrados en puerto, encontrándose 62.434 deficiencias y deteniéndose 994 buques, lo que significa un descenso del 8,4% respecto a 2004 (Tabla 58).

Las deficiencias por tipo de buque se recogen en la tabla 59, estando por encima de la media los buques de carga seca, graneleros, frigoríficos, pasaje/feries y otros.

Las deficiencias por áreas o equipos de buque (Tabla 60) muestran que hay tres tipos de equipos: salvamento, contra incendios y navegación, que superan ampliamente la participación del resto de los epígrafes

Por su parte España sigue teniendo una actuación destacada dentro del MOU de París ya que durante 2005 ha participado con el 10,17% de las inspecciones realizadas, ocupando el segundo lugar después de Italia. Ello significa el haber realizado 2.169 inspecciones, que representan el 35,32% de los buques implicados, practicándose 131 detenciones (2,1% de los buques inspeccionados).

TABLA 58

EVOLUCIÓN DE INSPECCIONES DEL MOU DE PARÍS

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Buques inspeccionados	10.563	10.256	10.719	11.168	11.248	11.358	11.658	11.823	12.382	12.583	13.024
Número de inspecciones	16.381	16.070	16.813	17.643	18.349	18.559	18.681	19.766	20.309	20.316	21.302
Número de deficiencias	54.451	53.967	53.311	57.831	60.670	67.735	68.756	69.079	71.928	64.113	62.434
Número de detenciones	1.837	1.719	1.624	1.598	1.684	1.764	1.699	1.577	1.428	1.187	994
% sobre Buques inspeccionados	17,39	16,76	15,15	14,31	14,97	15,53	14,57	13,34	11,53	9,43	7,63

Fuente: Memorándum de París.

TABLA 59

BUQUES INSPECCIONADOS Y DEFICIENCIAS. MOU DE PARÍS. 2005

Tipo de Buque	Inspecciones Realizadas	Número de Buques	Inspecciones Con deficiencias	%
Carga seca	8.750	4.622	4.933	56,38
Graneleros	3.527	2.464	1.940	55,00
Tanques/obos	2.305	1.639	881	38,22
Gaseros	458	312	181	39,52
Quimiqueros	1.112	723	463	41,64
Pasaje/ferries	785	484	438	55,80
Frigoríficos	587	399	388	66,10
Ro-ro/contenedores	2.933	1.911	1.223	41,70
Otros	845	641	471	55,74
TOTAL	21.302	13.195	10.918	51,25

Fuente: Memorándum de París.

TABLA 60
DEFICIENCIAS POR ÁREAS. MOU DE PARÍS.

ÁREAS/EQUIPOS DEL BUQUE	2005		2004	
	Núm. de Deficiencias	%	Núm. De Deficiencias	%
Certificados y documentos	3.583	5,74	3.198	5.0
Tripulación	2.529	4,05	3.127	4.9
Convenios OIT	5.916	16	6.936	10.8
Dispositivos de salvamento	6.147	9,85	6.793	10.6
Dispositivos contra incendios	8.631	13,82	9.022	14.1
Francobordo y estabilidad	3.197	5,12	3.519	5.5
Equipos de Navegación	6.6681	10,70	6.795	10.6
Equipos de radio	3.027	4,856	2.028	3.2
MARPOL Anexo I	3.270	5,24	3.646	5.7
Máquinas principal y auxiliares	4.287	6,8	4.346	6.8
Controles operativos SOLAS	2.099	3,36	2.361	3.7
Controles operativos MARPOL	134	0,21	610	1.0
Señales de alarma	425	0,68	435	0.7
Manejo de la carga	588	0,94	600	0.9
MARPOL Anexo II, III y V	695	1,11	68	0.1
Prevención de accidentes	1.048	1,68	671	1.05
Seguridad en general	5.165	8,27	5.194	8.1
Dispositivos de amarre	930	1,49	1.052	1.6
Específicas en Tanques	214	0,34	135	0.2
ISM	2.940	4,71	2.794	4.4
Otras deficiencias	928	1,49	242	0.4
TOTAL	62.434	100	64.113	100

Fuente: Memorándum de París.

MOU de Tokio (19 países).- El Comité de este MOU ha decidido aumentar el porcentaje de inspección de los buques del 50% al 75% y adoptar un nuevo anexo de criterios de calidad para los miembros.

Durante el año 2005, se ha planteado una CIC sobre exigencias de funcionamiento, habiéndose inspeccionado 4.599 buques con 5.040 inspecciones y con detención de 144 de ellos.

Por otra parte, el Comité ha revisado el sistema para elegir los buques a inspeccionar, y mantenerlo un largo periodo para acumular suficiente experiencia que permita mejorarlo.

Con la finalidad de recoger y difundir toda la información resultante de las inspecciones del PSC, se ha establecido y puesto en marcha, a partir del 1 de enero de 2000, un nuevo sistema APCIS (Asia-Pacific Computerized Information System), bajo la responsabilidad de la Federación Rusa, que se encuentra en pleno funcionamiento.

La actuación de los países de este MOU en el año 2005 se recoge en las tablas 61, 62 y 63, de las que se desprende que se ha mantenido, prácticamente, el número de inspecciones y el resto de referencias, con

descenso de las detenciones repitiendo los buques para carga seca y frigoríficos como buques con más deficiencias.

TABLA 61
EVOLUCIÓN DE INSPECCIONES DEL MOU DE TOKIO

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Buques totales	24.266	24.474	24.537	24.590	25.202	26.142	n.d	n.d.
Número de inspecciones	14.545	14.921	16.034	17.379	19.588	20.124	21.400	21.058
Número de Buques con deficiencias	9.226	9.599	10.628	12.049	13.760	14.816	14.396	14.421
Número de deficiencias	52.351	50.136	58.435	69.578	75.210	84.119	73.163	74.668
Número de detenciones	1.061	1.071	1.101	1.349	1.307	1.709	1.393	1.057
% de inspecciones	60	61	65	71	78	77		

Fuente: Memorándum de Tokio.

TABLA 62
INSPECCIONES Y DEFICIENCIAS. MOU DE TOKIO. 2005

Tipo de Buque	Inspecciones Realizadas	Inspecciones Con deficiencias	%
Carga seca	6.243	5.268	84
Graneleros	5.423	3.293	61
Tanques/obos	1.542	883	57
Gaseros	442	281	64
Quimiqueros	1.116	751	67
Pasaje/ferries	243	154	63
Frigoríficos	976	798	82
Ro-ro/contenedores	3.601	2.128	59
Otros	1.472	865	59
TOTAL	21.058	14.421	68

Fuente: Memorándum de Tokio.

MOU del Caribe (12 países).- Aunque no se tienen datos concretos parece que varios países han empezado a actuar y se están acercando al objetivo del 15% de buques inspeccionados. Por otra parte han redactado unas normas de seguridad aplicables a cientos de pequeños buques no convencionales existentes en la zona, recogidas en un Caribbean Cargo Ships Safety Code (CCSSC). El Secretariado está en Christchurch (Barbados) y el centro de información en Curacao (Antillas holandesas).

MOU del África Central y Occidental (16 países).- Después de varias reuniones de preparación finalmente se ha firmado el MOU para esta región en octubre de 1999, estableciéndose la Secretaría en Lagos (Nigeria) y el Centro de Información en Abidjan (Costa de Marfil). El objetivo es inspeccionar el 15% de los buques que entren en los puertos, al final de un período de tres años. También en esta región se pretende cubrir los buques de menos de 500 GT así como los dedicados al tráfico inter-regional.

MOU de Viña del Mar (12 países).- Forman parte de este MOU 12 países del continente americano, desde Méjico hasta Chile, destacando Brasil y Argentina por su importante contribución. Los resultados de las inspecciones realizadas en los últimos años se recogen en la tabla 64. El Secretariado y el Centro

de Información (CIALA), están en Buenos Aires. Se ha aprobado la realización de una CIC sobre MARPOL73/78. Anexo I.

MOU del Mediterráneo (10 países).- Fue establecido en 1997. No se dispone de información sobre su evolución. El Secretariado está en Alejandría (Egipto) y el Centro de Información en Casablanca (Marruecos). El objetivo es inspeccionar el 15% de los buques a los tres años.

MOU del Océano Índico (13 países).- Entró en vigor en 1999 con el Secretariado en Goa (India) y el Centro de Información también en Goa. Los resultados se recogen en al tabla 65.

MOU del Mar Negro (6 países).- Se firmó en abril de 2000 encontrándose actualmente en funcionamiento. El Secretariado se sitúa en Estambul y el Centro de Información en Novorossysk (Federación rusa). Durante 2005 se ha realizado una CIC sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo y para 2006 se han programado sendas campañas sobre GMDSS y MARPOL 73/78. Anexo I. En la tabla 66 se recoge la evolución de los resultados.

TABLA 63
DEFICIENCIAS POR ÁREAS. MOU DE TOKIO

%ÁREAS/EQUIPOS DEL BUQUE	2002		2003		2004		2005	
	Núm. de Deficiencias	%	Núm. de Deficiencias	%	Núm. de Deficiencias	%	Núm. de Deficiencias	%
%Certificados y documentos	2.379	3.2	2.834	3.4	2.504	3.42	2.197	2.9
Tripulación	606	0.8	2.676	3.2	2.185	3.0	1.825	2.4
Convenios OIT	568	0.8	955	1.1	984	1.3	1.665	2.2
Dispositivos de salvamento	13.013	17.3	14.024	16.7	11.259	15.4	10.914	14.5
Dispositivos contra incendios	11.838	15.7	14.249	17.0	12.082	16.5	12.054	16.0
Francobordo y estabilidad	11.503	15.3	6.680	7.9	5.550	7.6	6.081	8.1
Equipos de Navegación	8.963	11.9	10.094	12.1	9.813	13.4	10.572	14.1
Equipos de radio	2.875	3.8	3.241	3.9	3.053	4.2	3.123	4.2
MARPOL Anexo I	5.175	6.9	5.958	7.1	5.056	6.9	4.304	5.7
Máquinas principal y auxiliares	3.001	3.4	3.389	4.0	3.124	4.3	3.352	4.5
Controles operativos SOLAS	2.788	3.7	2.930	3.5	2.673	3.7	4.084	5.4
Controles operativos MARPOL	528	0.7	647	0.8	509	0.7	320	0.4
Señales de alarma	274	0.4	245	0.3	276	0.4	355	0.5
Manejo de la carga	771	1.0	666	0.8	550	0.8	581	0.8
MARPOL Anexo II, III y V	2.419	3.2	2.537	3.0	2.108	2.9	2.303	3.1
Prevención de accidentes	572	0.8	627	0.7	587	0.8	660	0.9
Seguridad en general	4.065	5.4	7.652	9.1	6.454	8.8	4.832	6.4
Dispositivos de amarre	752	1.0	813	1.0	802	1.1	793	1.1
Específicas en Tanques	225	0.3	294	0.3	309	0.4	210	0.3
ISM	2.762	3.7	3.441	4.1	2.803	3.8	2.903	3.9
Otras deficiencias	132	0.2	167	0.2	482	0.7	540	0.7
TOTAL	75.210	100	84.119	100	73.163	100	74.668	100

Fuente: Memorándum de Tokio.

De los informes anuales publicados se ha resumido su actividad en la tabla 66

TABLA 64
INSPECCIONES DEL MOU DE VIÑA DEL MAR

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total de Inspecciones	3.584	4.352	3.856	4.530	4.243	5.049	5.832
Inspecciones con deficiencias	1.510	1.995	1.598	1.606	1.572	1.792	2.197
Porcentaje	42	46	41	35	37	35	38
Retenciones	65	148	136	151	111	280	133

TABLA 65
INSPECCIONES DEL MOU DEL OCEANO ÍNDICO

	2001	2002	2003	2004	2005
Total de Inspecciones	5.520	5.452	5.093	5.690	5.205
Inspecciones con deficiencias	2.862	2.667	2.637	3.087	2.871
Número de deficiencias	14.644	12.732	13.233	15.142	15.006
Número de detenciones	291	306	472	489	374
Porcentaje de detención	5,3	5,6	9,3	8,6	7,2

TABLA 66
EVOLUCIÓN DE INSPECCIONES DEL MOU DEL MAR NEGRO.

	2002	2003	2004	2005
Inspecciones	3.169	5.226	5.653	5.069
Con deficiencias	1.710	2.939	3.498	3.190
Deficiencias	7.468	16.733	17.760	22.941
Detenciones	188	249	393	315
Porcentaje de detenciones	5.93	4.76	6.95	6.23
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	53.96	56.22	61.81	62.93

Fuente: Memorandum del Mar Negro

Con independencia de la situación de los distintos MOUs, recogida en los párrafos anteriores, se tiene clara conciencia de que una estrecha colaboración entre todos ellos es crucial para la eliminación de los buques subestándar. A estos efectos se ha recomendado, por una parte, reforzar los sistemas de intercambio de información entre los distintos Secretariados y Centros de información sobre las decisiones adoptadas contra esos buques y, por otra, el proporcionar un apoyo continuado a los últimos MOUs mediante programas de cooperación técnica que permitan aprovechar la experiencia adquirida evitando la duplicación de esfuerzos y procurando la reducción de los costes iniciales.

U.S. Coast Guard.- La función de PSC en Estados Unidos la realiza la U.S. Coast Guard en forma similar a la de los países que han suscrito MOU. Sin embargo, recientemente han introducido una iniciativa, con

la que se pretende premiar los buques de buena calidad, con la denominación de QUALSHIP 21 (Quality Shipping for the 21 Century).

Dicha iniciativa se ha introducido el 1 de enero de 2001 y se aplica a buques no abanderados en Estados Unidos que cumplen determinadas condiciones como estar manejados por compañías bien gestionadas, estar clasificados en sociedades con buen historial, tener un historial destacado en el PSC de U.S. y estar registrados en banderas también con historial brillante.

Entre los incentivos que se conceden figuran el reducir el número de inspecciones del PSC, certificado Qualship, introducir su nombre en la página web del PSC de la Coast Guard y añadir la calificación Qualship en el archivo del EQUASIS. Para conseguir esa calificación no es necesario solicitarlo. La propia Coast Guard elige los barcos que considera que cumplen con las exigencias y se han establecido criterios para la baja en la calificación y para la renovación. En 2005 estaban incluidos en la lista 774 buques.

En cuanto a la actividad como PSC, durante el año 2005 sobre 62.818 entradas en puerto realizadas por 7.850 buques se hicieron 10.430 inspecciones y se detuvieron 127 buques. En la tabla 67 se recoge la evolución de los últimos años, y en la tabla 68, las deficiencias por áreas en las que destacan los equipos contraincendios y de salvamento, como en los MOUs mencionados anteriormente, y las relacionadas con el ISM.

TABLA 67
EVOLUCIÓN DE BUQUES DETENIDOS. U.S. COAST GUARD.

Año	Buques detenidos	Buques totales	Relación %
1995	514	7.846	6.55
1996	476	7.608	6.26
1997	547	7.686	7.12
1998	373	7.880	4.73
1999	257	7.617	3.37
2000	193	7.657	2.52
2001	172	7.842	2.19
2002	179	7.106	2.52
2003	153	7.673	1.99
2004	176	7.241	2.43
2005	127	7.850	1.62

Fuente: U.S. Coast Guard.

5.1.3.- La Organización Marítima Internacional

1.- El Código Internacional sobre Seguridad de Buques y Puertos (ISPS Code).

Los días 9-13 de diciembre de 2002, se celebró una Conferencia diplomática de los Gobiernos firmantes del Convenio SOLAS. En ella se adoptaron varias enmiendas al SOLAS 1974, la mayoría de los cuales se recogen en un nuevo International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).

En resumen, dicho Código acepta el enfoque de que el garantizar la seguridad de los buques e instalaciones portuarias es básicamente una actividad de gestión del riesgo y que para determinar que medidas de seguridad son adecuadas, debe hacerse una valoración de los riesgos en cada caso particular. Su finalidad, es proporcionar un marco estandarizado y consistente para valorar los riesgos, que permita a

los gobiernos compensar los cambios en las amenazas con cambios en la vulnerabilidad de los buques y las instalaciones.

TABLA 68
DEFICIENCIAS POR ÁREAS EN BUQUES DETENIDOS. U.S. COAST. GUARD. 2005

	2005	2004	2003	2002	2001
Certificados y documentos	1	1.9	--	2	3
Tripulación	6	6.5	9	6	3
Dispositivos de salvamento	10	13.2	15	13	12
Dispositivos contra incendios	17	15.0	14	12	12
Franco bordo y estabilidad	6	7.4	6	10	7
Equipos de navegación	--	--	--	1	2
MARPOL. Anexo I	12	8.7	4	6	6
Máquinas principales y auxiliares	10	13.7	7	9	9
Señales de alarma	--	--	4	7	9
Seguridad en general	9	11.1	14	14	12
ISPS	11	6.7	--	0	1
ISM	16	14.4	16	15	19
Otras deficiencias	2	1.4	11	5	5
	100	100	100	100	100

Fuente: U.S. Coast Guard

Para comenzar el proceso, cada Gobierno firmante deberá realizar valoraciones de la seguridad de las instalaciones portuarias por medio de tres componentes esenciales. Primero deben identificar y valorar bienes e infraestructuras importantes que son críticas para las instalaciones del puerto así como las áreas o estructuras, que si sufriesen daños, podrían producir pérdidas significantes de vidas o daños a la economía de las instalaciones portuarios o al medio ambiente. A continuación, la valoración debe identificar las amenazas reales para los bienes e infraestructuras críticas, con el fin de dar prioridad a las medidas de seguridad. Finalmente, la valoración debe dirigirse a la vulnerabilidad de las instalaciones identificando sus puntos débiles en seguridad física, integridad estructural, sistemas de protección, normas de procedimiento, sistemas de comunicaciones, infraestructuras de transporte, servicios y otras áreas en las que las instalaciones pueden ser un posible objetivo. Una vez que se haya terminado una valoración el Gobierno firmante puede valorar el riesgo con seguridad.

El concepto de gestión del riesgo podrá incluirse en el Código por medio de un mínimo de exigencias de seguridad funcionales para buques e instalaciones. Para los buques esas exigencias podrían ser: planes de seguridad del buque, oficiales de seguridad del buque, oficiales de seguridad de la compañía, determinados equipos de a bordo. Para las instalaciones: planes de seguridad, oficiales de seguridad, determinados equipos de seguridad. Y además: vigilancia y control de los accesos, vigilancia de las actividades del personal y de la carga, y confirmar que las comunicaciones de seguridad se encuentran disponibles con facilidad.

La entrada en vigor se fijó en el 1 de julio de 2004 y ha sorprendido que en un plazo tan corto se hayan conseguido resultados satisfactorios ya que se estima que en agosto de 2004 se habían aceptado certificados del 90% de los buques y a principios de 2005 casi el 94% de los gobiernos firmantes del Convenio SOLAS habían aprobado planes de seguridad para el 97% de las instalaciones portuarias declaradas.

2.- El Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW).

El proceso para poner en vigor las enmiendas introducidas en este Convenio, que se conocen como STCW 95, ha resultado lento y difícil ya que se trataba de demostrar por cada país que cumplía totalmente con las nuevas exigencias. La documentación presentada se examinaba por grupos de expertos que informaban al Secretario General y éste, a su vez, al Maritime Safety Committee (MSC).

Como consecuencia de las dificultades encontradas por algunos países, el plazo inicial del 1 de febrero de 2002, para justificar que todos los capitanes y oficiales disponían de los certificados adecuados, se prorrogó por seis meses.

El MSC, en su reunión nº 80, celebrada el 20 de mayo de 2005, aprobó la última lista actualizada de los países que han cumplido la tramitación, alcanzando la cifra de 115 países y en la reunión nº 81, celebrada los días 10-19 de mayo de 2006, decidió que era necesaria una revisión general del Convenio STCW con la finalidad de que pueda enfrentarse a los nuevos desafíos con que se encuentra el tráfico marítimo incluyendo, perno limitándose, las nuevas tecnologías actuales y futuras.

3.- El Código Internacional de Gestión de la Seguridad (ISM Code).

Como es sabido el Código ISM fue adoptado en el año 1998 con la finalidad de proporcionar un sistema sobre la forma de gestionar las compañías marítimas y operar sus flotas y promover el desarrollo de una amplia cultura de la seguridad y conciencia medio-ambiental en el transporte marítimo.

Después de cuatro años de implantación de la 1ª fase, iniciada el 1 de julio de 1998 y que afectaba a buques tanques, graneleros, gaseros, de pasaje y de alta velocidad que tuviesen más de 500 GT y dedicados a viajes internacionales, es de esperar que la experiencia adquirida por todos los implicados, facilite en gran medida la realización de la 2ª fase, iniciada el 1 de julio de 2002, que afecta al resto de los buques mayores de 500 GT.

En general, la opinión sobre los resultados obtenidos es positiva aunque se reconoce que la aplicación por parte de las empresas no ha sido uniforme ya que algunas lo han hecho con el deseo de cumplir y obtener resultados beneficiosos y otras se han limitado a cumplir estrictamente con los nuevos trámites y documentación exigidos. Por ello tanto el MSC como el MEPC han publicado una circular, de fecha 16 de diciembre de 2002, en la que se recogen diversas actuaciones destinadas a ayudar a las Administraciones y Organizaciones reconocidas en su tarea de evitar que se produzcan incumplimientos de lo dispuesto en el ISM Code.

El Secretariado de la OMI ha formado un grupo de expertos independientes para estudiar el impacto del ISM Code y su efectividad que en su informe pone de manifiesto que en donde ha sido adoptado como un paso positivo para lograr la eficacia a través de una cultura de la seguridad, es evidente que se han conseguido beneficios positivos tangibles.

4.- La seguridad de los petroleros (MARPOL).

El MEPC en su reunión nº 50, celebrada los días 1-4 de diciembre de 2003, ha adoptado, en línea con lo decidido por la UE, un calendario acelerado para la eliminación de tanques de casco único, así como medidas para ampliar la aplicación del CAS a los tanques y una nueva norma prohibiendo el transporte de HGO en tanques de casco único.

El nuevo calendario es el siguiente:

Categoría de buque	Fecha o año
Categoría 1	5.4.2005 para buques entregados el 5.4.1982 ó antes 2005 para buques entregados después de 5.4.1982
Categoría 2 y Categoría 3	5.4.2005 para buques entregados el 5.4.1977 ó antes. 2005 para buques entregados después del 5.4.1977 y antes de 1.1.1978 2006 para buques entregados en 1978 y 1979 2007 para buques entregados en 1980 y 1981 2008 para buques entregados en 1982 2009 para buques entregados en 1983 2010 para buques entregados en 1984 y después

Por otra parte, en la reunión n° 53, (18-22 de julio de 2005) se acordaron diversas modificaciones relativas al Anexo VI (contaminación del aire por los buques) y se trataron distintos temas relacionados con el reciclado de buques. En la reunión n° 54 (20-24 de mayo de 2006), se consideró un primer borrador de una propuesta para un nuevo reglamento internacional sobre reciclado así como temas sobre gestión del agua de lastre, polución del aire y nuevas modificaciones del Convenio Marpol.

5.- El Convenio sobre la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS).

El MSC, en su reunión n° 81 (10-19 de mayo de 2006) adoptó nuevas normas para el LRIT (Longe Range Identification and Tracking) junto con normas de funcionamiento y exigencias funcionales. Estas normas se introducen en el Capítulo V de SOLAS sobre Seguridad en la Navegación. Asimismo se adoptaron varias enmiendas al Convenio y a los códigos obligatorios.

6.- Conferencia Internacional sobre Gestión del Agua de Lastre.

En la conferencia del epígrafe, celebrada los días 9-13 de febrero de 2004, se adoptó un nuevo Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos de los buques, que entrará en vigor 12 meses después de que sea ratificado por 30 Estados que representen el 35% del tonelaje mundial de buques mercantes.

La finalidad de este Convenio es la prevención de los efectos devastadores potenciales de la difusión de organismos acuáticos perjudiciales a través del agua de lastre de los buques. Para ello todos los buques tendrán que establecer un Plan de Gestión del Agua de Lastre y Sedimentos que incluya un Libro Registro de Agua de Lastre y procedimientos de gestión del agua de lastre de un determinado nivel. Los buques existentes deberán cumplir el convenio pero con un periodo de adaptación.

La primera fase de su implantación terminó en diciembre de 2004 y se ha iniciado una segunda cuya finalidad principal es ayudar a los países y regiones con dificultades a realizar las reformas políticas y legales necesarias para conseguir los objetivos.

7.- Esquema voluntario de OMI para Auditoría de los Estados Miembros.

En la Asamblea n° 23 de OMI, noviembre-diciembre de 2003, se adoptó la Resolución A. 946 (23) por la que se aprueba el establecimiento y posterior desarrollo del esquema, para su aplicación con carácter voluntario.

El esquema propuesto tiene por finalidad ayudar a promover la seguridad marítima y protección del medio ambiente, valorando la efectividad con que aplican e imponen las Estados Miembros las normas de los convenios OMI más importantes y proporcionándoles ayuda y asesoramiento en el curso de su ejecución.

Se piensa que sería una herramienta clave para la eliminación de los buques subestándar y es de significar que una Mesa Redonda de organizaciones internacionales de la industria marítima ha publicado una “Shipping Industry Guidelines on Flag State Performance” para ayudar a las compañías marítimas a valorar la “respetabilidad” de las banderas que utilizan.

En la reunión n° 80 del MSC (10-20 de mayo de 2005) se acordó recomendar al Consejo que, por el momento, se eliminen del Esquema de Auditoría los temas de seguridad así como desarrollar, en el momento oportuno, las decisiones adecuadas para su posible inclusión en el esquema.

8.- La seguridad en los buques de pasaje.

El MSC, en su reunión n° 79, acordó que, dado que muchos de los temas discutidos bajo el título “Seguridad de los grandes buques de pasaje” eran aplicables igualmente a todos los buques de pasaje, debería cambiarse dicho título por el de “Seguridad de los buques de pasaje”. Igualmente, aprobó un plan de trabajo revisado y nueva filosofía de referencia, logros estratégicos y objetivos.

La nueva filosofía se basa en la premisa de que el marco reglamentario deberá poner más énfasis en la prevención, en primer lugar, de un accidente y en el proyecto de buques nuevos con supervivencia elevada de forma que, en caso de accidente, las personas puedan permanecer a bordo con seguridad hasta que el buque arriba al puerto. Se pretende terminar el trabajo en 2006.

5.1.4.- Actuaciones de la Unión Europea

1.- El Sistema Europeo de Información de la Calidad. EQUASIS.

En el mes de mayo de 2000 se presentó, en la sede de la OMI en Londres, el EQUASIS (European Quality Information System). Esta iniciativa fue propuesta por la Comisión europea y el Reino Unido, en noviembre de 1997, y se concretó en enero de 2000 mediante la firma de un MOU en el que también participan Francia, España y Singapur, Estados Unidos y Japón.

La justificación de esta iniciativa se encuentra en que la mayor dificultad para conseguir una genuina cultura de la calidad, procede de la falta de suficiente transparencia en la información relativa a la calidad de los buques y sus operadores. Aunque se recoge y dispone de mucha información, se encuentra dispersa y, frecuentemente, con acceso difícil.

Los principales aspectos que se han tenido en cuenta para la instalación del EQUASIS, han sido:

- *Deberá ser una herramienta con el objetivo de reducir los buques subestándar y deberá limitarse a la información relativa a la seguridad de los buques.*
- *No tiene finalidad comercial; se trata de un asunto público y deberá actuarse en consecuencia.*
- *Deberá ser una base de datos internacional cubriendo la flota mundial total.*
- *Necesita una cooperación activa con todos los participantes en la industria marítima.*
- *Será una herramienta utilizada para una mejor selección de los buques, pero sobre una base voluntaria; no habrá presión legal sobre la industria para usar el sistema.*

Del desarrollo y mantenimiento del sistema se han encargado la Comisión Europea y Francia, recogiendo información tanto de fuentes públicas como privadas, y se puede acceder en la dirección web equasis.org. Al cabo de varios años de funcionamiento, se ha llegado a una media mensual de consultas del orden de 300.000 consultas, realizadas por unos 15.000 usuarios sobre una base de datos de 75.000 buques.

2.- Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Dentro del paquete de medidas ERIKA II, se incluía la creación de una Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM-EMSA), cuyo reglamento fue aprobado en el Consejo de Ministros de Medio Ambiente del 25.06.2002 y publicado en el DOCE de 05.08.2002 con el título de REGLAMENTO (CE) N° 1406/2002 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 27 de junio de 2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Entre los objetivos iniciales de esta Agencia se encontraban el garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques en la Comunidad y proporcionar a los Estados miembros y a la Comisión el respaldo técnico necesario, así como un alto nivel de conocimientos técnicos, para asistirles en la correcta aplicación de la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación por los buques en la Comunidad, en la supervisión de su ejecución y en la evaluación de la eficacia de las medidas vigentes.

Posteriormente, el Consejo de Ministros de Transportes, a propuesta de la Comisión, llegó en su reunión de 3 de diciembre de 2003, a un acuerdo sobre el planteamiento general que se seguirá, a la espera del dictamen en primera lectura del Parlamento Europeo, en los trabajos sobre la propuesta de Reglamento encaminado a dotar a la Agencia Europea de Seguridad Marítima de nuevas competencias en materia de seguridad marítima y de reconocimiento en la Comunidad de la formación y titulación de la gente de mar de terceros países, así como de competencias y medios adicionales para combatir la contaminación causada por los buques.

El Consejo también llegó a un acuerdo sobre todas las cuestiones pendientes, en particular sobre la inclusión en el mandato de la Agencia de tareas claramente delimitadas en materia de seguridad marítima, consistentes en una asistencia meramente técnica a la Comisión en el marco del futuro Reglamento relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias. El acuerdo alcanzado prevé también, entre otras cosas, que la Agencia pueda ayudar a los estados miembros que lo soliciten en casos de contaminación accidental o deliberada causada por buques.

Como consecuencia de esos acuerdos se publicó el REGLAMENTO (CE) n° 724/2004 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 31 de marzo de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1406/2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, cuya finalidad es asignarle a la AESM nuevas tareas relacionadas con la Seguridad Marítima, la Contaminación por los buques y la Formación de las tripulaciones.

La sede de la Agencia se ha situado en Lisboa y se estima que será necesaria una plantilla de 55 personas

El programa de trabajo para 2006 se refiere a los siguientes campos:

1. Asistencia operativa a la Comisión en el campo de la respuesta a la contaminación.
2. Apoyo a la Comisión controlando la realización de la legislación sobre seguridad marítima de la UE y dando asistencia técnica para la nueva legislación o modificaciones.
3. Trabajo con los Estados Miembros y cooperación entre los Estados Miembros y la Comisión.
4. Creación de una plataforma de información, en Lisboa, para reunir y proporcionar información en los campos de la seguridad marítima y de la prevención y respuesta a la contaminación.

Con anterioridad al Reglamento mencionado más arriba se ha publicado el REGLAMENTO (CE) n° 1644/2003, que modifica el 1406/2002, en el sentido de aplicar a la Agencia el “Reglamento financiero general” establecido en el Euratom y el Reglamento (CE) n° 1049/2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión.

Teniendo en cuenta que uno de los objetivos de la Agencia es llegar a ser la plataforma europea que utilicen los expertos para reunir e intercambiar información, en los campos de la seguridad y contaminación marítimas, la AESM aumentará el número de grupos de trabajo y seminarios a celebrar a partir del año 2005.

Por otra parte, en mayo de 2005, la Comisión ha propuesto el asignar un fondo de 154 mill.€ para un período de siete años, destinado a que la Agencia disponga de una flota de buques especializados en la lucha contra la contaminación que permita recoger las sustancias contaminantes y obtener imágenes por satélite que detecten a tiempo la contaminación y que esté a disposición de los Estados Miembros cuando se enfrenten a problemas de marea negra que sobrepasen los medios nacionales de actuación.

3.- Consejo de Ministros de Asuntos económicos y financieros. 12.7.2005.

TRANSPORTES

Prevención de la contaminación procedente de buques e introducción de sanciones aplicables a las infracciones.

El Consejo ha adoptado por mayoría cualificada una Directiva sobre la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones.

El objetivo de la Directiva es incorporar en la normativa comunitaria normas internacionales sobre contaminación procedente de buques y garantizar que las personas responsables de las descargas sean sometidas a sanciones adecuadas. La Directiva no impide a los Estados miembros tomar medidas más estrictas contra la contaminación procedente de buques de conformidad con el Derecho internacional.

El principio fundamental de la Directiva es que todas las descargas de sustancias contaminantes se consideran infracciones si se han cometido de forma intencional, con imprudencia temeraria o negligencia grave. Por consiguiente, este acto legislativo establece medidas destinadas a garantizar un vínculo entre la responsabilidad de cada una de las partes participantes en el transporte de mercancías contaminantes por mar y su sujeción a sanciones. Por lo tanto, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las infracciones sean objeto de sanciones eficaces, disuasorias y proporcionadas, que podrán incluir sanciones penales o administrativas.

4.- Consejo de Ministros de Transportes. 6.10.2005.

TRANSPORTES

Protección portuaria

El Consejo ha adoptado una Directiva sobre mejora de la protección portuaria frente a la amenaza de sucesos que afecten a la seguridad.

La Directiva complementa las medidas de seguridad introducidas mediante el Reglamento (CE) nº 725/2004 relativo a la mejora de la protección de buques y las instalaciones portuarias, garantizando que la totalidad del puerto de que se trate esté cubierta por un régimen de protección. Para lograr la mayor protección posible para las industrias marítimas y portuarias, deben establecerse medidas para cada puerto dentro de los límites definidos por el Estado miembro de que se trate, garantizando así que las medidas adoptadas en virtud del Reglamento (CE) nº 725/2004 se beneficien de una seguridad reforzada en las zonas de actividad portuaria. Tales medidas deberán aplicarse en todos aquellos puertos que alberguen una o más instalaciones portuarias cubiertas por el Reglamento indicado.

Tras la entrada en vigor de la Directiva, los Estados miembros tendrán 18 meses para cumplir con sus disposiciones.

5.- Consejo de Ministros de Transportes. 1-5.12.2005.

AGENCIA MARÍTIMA

Agencia Europea de Seguridad Marítima – Contribución financiera de la UE para 2007-2013

El Consejo ha acordado un planteamiento general parcial (Excluida la cuestión presupuestaria) en lo que respecta a la propuesta de Reglamento relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación por los buques.

El proyecto de Reglamento establece disposiciones detalladas sobre la contribución financiera de la UE al presupuesto de la Agencia para la realización de las funciones que se le asignan en materia de lucha contra la contaminación causada por los buques.

La contribución financiera de la UE tiene por objeto financiar las actividades relacionadas, en particular, con:

- la información, mediante la recopilación, análisis y difusión de prácticas y técnicas idóneas y de innovaciones en materia de lucha contra la contaminación por hidrocarburos;
- la cooperación y la coordinación, mediante la oferta a los Estados miembros y a la Comisión de asistencia científica y técnica en el marco de las actividades de los acuerdos regionales pertinentes;
- la asistencia operativa mediante el apoyo a las actividades de lucha contra la contaminación realizadas por los Estados miembros, previa solicitud, en caso de contaminación provocada por buques de forma accidental o deliberada.

Plan de medidas para la seguridad marítima

La Comisión ha presentado al Consejo el tercer plan de medidas legislativas para la seguridad marítima. El 23 de noviembre de 2005 la Comisión adoptó un grupo de siete propuestas legislativas encaminadas a reforzar la seguridad del transporte marítimo en Europa mediante mejoras de la prevención e investigación de accidentes y controles más rigurosos de la calidad de los buques. El objetivo que persigue la Comisión es completar las normas europeas sobre seguridad marítima y aumentar más eficiencia de las existentes.

6.- Otras disposiciones publicadas.

DIRECTIVA 2005/65/CE del Parlamento europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre mejora de la protección portuaria.

COMUNICACIÓN de la Comisión.COM (2005) 585 final. Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima en la Unión Europea.

Por su parte el Gobierno español ha incorporado al ordenamiento jurídico diversas normas internacionales mediante las siguientes disposiciones:

ENMIENDAS de 2002 al anexo del Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1972 (BOE del 11.8.2005).

ENMIENDAS de 2003 a las directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros (BOE del 19.9.2005).

ADOPCIÓN de las Disposiciones Técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones (BOE del 23.9.2005).

ENMIENDAS de 2001 al Código Internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (BOE del 26.9.2005).

ENMIENDAS de 2003 al plan de evaluación del estado del buque (BOE del 1.10.2005).

ENMIENDAS al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973.

ORDEN FOM/191/2006, de 24 de enero por la que se actualizan los anexos del Real Decreto 1861/2004, de 6 de septiembre, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.

ENMIENDAS de 2003 al Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre líneas de cargas, 1966, adoptadas el 5 de junio de 2003 (BOE del 21.4.2006).

5.1.5.- Actuaciones de la OCDE.

En diversas reuniones del CTM se ha tratado de la situación de implantación de las nuevas normas y medidas sobre seguridad adoptadas recientemente en el ISPS Code, el Convenio SOLAS revisado y el CSI (U.S. Container Security Initiative), considerando la mayoría de los miembros que se cumplirán los plazos establecidos, varios de los cuales han establecido estructuras para aprobar RSOs (Recognised Security Organisation).

El Comité también ha considerado y publicado los siguientes informes:

- Opciones para mejorar la transparencia en la propiedad y control de los buques, en el que se proponen una serie de medidas a adoptar por los gobiernos y los registros marítimos que podrían hacer frente a las amenazas potenciales derivadas de una falta de tal transparencia.
- La seguridad en los transportes marítimos: factores de riesgo y repercusiones económicas; en el que se estudian los riesgos que pueden provocar las organizaciones terroristas sobre el sistema de transportes marítimos internacionales.
- Seguridad del transporte de contenedores a través de los distintos modos, en el que se formulan recomendaciones que se refieren no solo al transporte marítimo sino a todos los modos.

5.1.6.- Las Sociedades de Clasificación.

Situación

Como se sabe las Sociedades de clasificación son organizaciones que establecen y aplican normas técnicas relativas al proyecto, construcción e inspección de instalaciones marítimas, incluyendo buques y estructuras offshore, constituyendo lo que se conoce como Reglas de clasificación.

Actualmente unas 50 organizaciones se dedican a esa actividad y es evidente que las últimas dos décadas han registrado el comienzo de cambios estructurales en el mundo de la clasificación motivados entre otras causas por la dura competencia, los avances en los cálculos con ordenador, las exigencias de armadores y astilleros en cuanto a calidad y coste, etc...

Dada la gran diferencia existente, en dimensión y nivel técnico entre las sociedades, un grupo de las más importantes, en base a la recomendación recogida en el Convenio sobre Líneas de Carga de 1930, sobre la necesidad de asegurar la aplicación, lo más uniforme posible, de las normas de resistencia en las que se basaba el francobordo, acordaron crear, en 1968, la International Association of Classification Societies (IACS), constituida actualmente por 10 sociedades titulares y 2 asociadas, que representan el 94% del tonelaje mercante mundial.

A pesar de la buena reputación de que gozan las grandes sociedades de la IACS, no cabe duda de que determinadas actuaciones sobre las Reglas y los recientes y graves accidentes marítimos ocurridos, han llevado a una opinión generalizada, en diversos medios, de que algo no funciona bien en la normativa del tráfico marítimo por lo que parece inevitable un cambio en la función de la clasificación que evite la falta de confianza existente en la actualidad.

Con independencia de las reuniones tripartitas de armadores, constructores y sociedades en las que se reconoció la necesidad de mejorar las normas técnicas de las nuevas construcciones, esta preocupación llegó a la OMI donde se cuestionó si era sensato el permitir a las sociedades de clasificación, que son organizaciones privadas en competencia (sin ánimo de lucro), que continúen regulando con sus propias reglas, las exigencias mínimas estructurales y de ingeniería para la construcción de buques.

Como consecuencia, en esa Organización, se propuso y aprobó, que el MSC incluyese en su programa de trabajo la responsabilidad de establecer normas para la construcción de buques con el concepto de Normas basadas en objetivos, en el sentido de regular los principales objetivos del proyecto y probablemente crear unas normas mínimas para controlar la inspección.

Este asunto se incluyó en el orden del día de las últimas reuniones de MSC con el título de “Goal-based new ship constructions standards” (GBS), acordándose en la n° 77, de mayo-junio 2003, invitar a los Gobiernos y Organizaciones internacionales, a presentar propuestas sobre normas basadas en objetivos y filosofía del proyecto con el fin de aclarar y definir su significado, después de decidir, por gran mayoría, que con independencia de los papeles complementarios de OMI e IACS en los esfuerzos comunes para aumentar las normas técnicas y eliminar los buques subestándar, debería iniciarse el nuevo trabajo sin perjuicio de continuar aprovechando la experiencia, conocimientos y competencia de IACS y otras organizaciones.

Posteriormente, en la reunión n° 78, de 12-21 de mayo de 2004, el MSC examinó en detalle el concepto de normas “basadas en objetivos” que deberá desarrollar la OMI y acordó crear un Grupo de trabajo que presente sus conclusiones en la próxima reunión (diciembre de 2004) teniendo en cuenta aspectos medioambientales, humanos y de seguridad.

Asimismo se puso de manifiesto que no era intención de la OMI entrar en el trabajo de detalle de las sociedades de clasificación sino, por el contrario, definir lo que tiene que conseguirse dejando a las sociedades, ingenieros navales, maquinistas y constructores de buques la libertad de decidir como aplicar mejor sus conocimientos.

Se volvió a tratar este tema en las reuniones n°s 79 y 80 del MSC (de 1-10/12/2004 y 11-20/5/2005) insistiéndose en que el trabajo sobre las GBS debería basarse en la premisa de que las normas fuesen amplias abarcando objetivos con los que comprobar la seguridad del buque en las etapas de proyecto y construcción y durante la operación del buque sin pretender establecer exigencias obligatorias o dar soluciones concretas.

En la reunión n° 81 (10-19/5/2006) se dispuso de un proyecto de documento comprendiendo cinco capítulos y se constituyó un grupo de trabajo para avanzar entre sesiones y otro para trabajar sobre el tema del nivel de seguridad para el desarrollo de las GBS.

Actividades

La IACS ha continuado con sus trabajadores habituales. Como referencia se pueden mencionar los siguientes:

- Programa de trabajo ahora disponible en la página web (www.iacs.org.uk).
- Participación en las reuniones del MSC de la OMI.
- Definición de reglas de clasificación comunes a través de los proyectos IACS Joint Tanker Project (JTP), Joint Bulk Carrier Project y Common Structural Rules. Aprobadas en diciembre de 2005.
- Continuar los trabajos ya iniciados:
 - Diálogo con la industria.
 - Transparencia del trabajo de IACS y la información sobre la clasificación.
 - Ayuda a los Estados de la bandera para mejorar los resultados del PSC.
 - Terminar los trabajos actuales sobre la seguridad de los graneleros.

Respecto al trabajo de ayuda para mejorar los resultados del PSC se puede recoger que se han acordado y realizado propuestas con 6 países (Azerbaijón, Belice, Colombia, Rumania, Federación Rusa y S. Vicente y Granadinas), se está en negociación o en espera de realización con 7 países (Argelia, Georgia, Honduras, Malta, Marruecos, Turquía y Ucrania) y no han respondido hasta la fecha, 3 países (Egipto, Panamá y Siria) destacando el caso de Panamá con el mayor registro buques del mundo y en la lista negra del MOU de París. Otras 5 banderas están en proceso de contacto.

Los MOU y las Sociedades de Clasificación.

En los últimos años algunos MOUs han introducido en sus estadísticas una mención explícita de las Sociedades de Clasificación, cuyos buques han sufrido inspecciones, y de las detenciones provocadas por causas atribuibles a su actuación. Parece que esta publicación la han promovido algunas sociedades importantes con la finalidad de que aparezcan claramente diferenciadas las que realizan adecuadamente su función inspectora de las que provocan un mayor número de deficiencias que llevan a la detención del buque.

La U.S. Coast Guard ha continuado estableciendo su calificación de las distintas sociedades en base a su comportamiento en los últimos tres años, si bien en el año 2001 ha cambiado el sistema a la vista de la mejora continuada del nivel de comportamiento medio del conjunto de sociedades, lo que reducía la posibilidad de alcanzar la categoría 0 puntos, y la dificultad de predecir cuando una sociedad podría alcanzarla al ser el nivel de comparación variable cada año.(Tabla 69)

Por ello, se ha establecido un nivel fijo de la relación de detenciones, para su inclusión en las distintas categorías, de acuerdo con la norma siguiente:

- Relación menor que 0,5% = 0 puntos.
- Relación igual a 0,5% ó menor de 1% = 3 puntos.
- Relación igual a 1% ó menor de 2% = 5 puntos.
- Relación igual o mayor de 2% = Prioridad 1.

Además, no se hace distinción entre las sociedades con más o menos de 10 entradas en puertos, tal como se hacía en el sistema anterior.

TABLA 69
Calificación de las Sociedades de Clasificación

Sociedad	Abrev.	Entradas en puerto				Total	Detenciones por clase				Ratio	
		2003	2004	2005	Total		2003	2004	2005	Total		
American Bureau of Shipping	ABS	1.151	927	1.077	3.155	0	0	0	0	0,00%	0 Puntos	
Bulgarski Koraben Registrar	BKR	7	10	11	28	0	0	0	0	0,00%		
Bureau Veritas	BV	758	617	684	2.059	0	0	0	0	0,00%		
China Classification Society	CCS	240	166	272	678	0	0	0	0	0,00%		
China Corporation Register of Shipping	CR	46	5	23	74	0	0	0	0	0,00%		
Croatian Register of Shipping	CRS	23	26	29	78	0	0	0	0	0,00%		
Det Norske Veritas	DNV	1.728	1.429	1.419	4.576	0	0	0	0	0,00%		
Germanischer Lloyd	GL	828	810	933	2.571	1	1	0	2	0,08%		
Indian Register of Shipping	IRS	12	10	26	48	0	0	0	0	0,00%		
Lloyd's Register	LR	1.376	1.375	1.562	4.313	0	0	0	0	0,00%		
Korean Register of Shipping	KRS	146	153	191	490	0	0	0	0	0,00%		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	1.544	1.556	1.802	4.902	0	0	0	0	0,00%		
Panama Bureau of Shipping	PBS	2	5	0	7	0	0	0	0	0,00%		
Panama Maritime Surveyors Bureau	PMS	1	0	2	3	0	0	0	0	0,00%		
Panama Ship Register	PSR	3	2	0	5	0	0	0	0	0,00%		
Registro Italiano Navale	RINA	153	149	171	473	0	0	0	0	0,00%		
Romanian Naval Authority	ANR	1	0	0	1	0	0	0	0	0,00%		
Russian Maritime Register of Shipping	RS	127	114	144	385	1	1	1	3	0,78%	3 Puntos	
Polski Rejestr Statkow	PRS	36	38	30	104	1	0	0	1	0,96%		
Hellenic Register of Shipping	HRS	31	3	21	55	1	1	0	2	3,64%	Prioridad 1	
Honduras Int'l Naval Survey & Insp. Bureau	HINSB	21	4	46	71	1	3	0	4	5,63%		
International Register of Shipping	IROS	9	5	9	23	3	2	0	5	21,74%		
Isthmus Bureau of Shipping	IBS	11	3	12	26	2	1	0	3	11,54%		
Panama Maritime Documentation Service	PMDS	21	6	11	38	4	0	0	4	10,53%		
Panama Register Corporation	PRC	0	1	1	2	0	1	0	1	50,00%		
Phoenix Register of Shipping	PHRS	0	1	1	2	0	0	1	1	50,00%		

Fuente: U.S. Coast Guard.

Por su parte el MOU de París también ha introducido esta estadística en sus informes anuales con el resultado de la Tabla 70, en la que se recoge la relación entre las detenciones achacables a la actuación de la sociedad y el número de buques inspeccionados, clasificándola en dos grupos, por encima o por debajo de la media.

Comparando los resultados de ambas tablas, se comprueba que nueve de las diez sociedades de la IACS, se encuentran en la categoría de 0 puntos de la tabla 69, entre ellas las seis grandes, y que también ocho, se encuentran por debajo de la media en la tabla 70.

5.2.- El Foro de las Industrias Marítimas.

La última sesión plenaria del FIM, se celebró el mes de enero de 2005 en la ciudad de Bremen. (Ver Junio, 2005). La siguiente se celebrará en Oslo, en octubre de 2006.

TABLA 70
Relación de detenciones por causa de la sociedad

Sociedad	Abrev.	Buques inspeccionados	Detenciones por clase	Relación %	Desviación de la media %
Register of Shipping (Albania)	RS	35	14	40,00%	38,65%
International Register of Shipping (USA)	IS	74	10	13,51%	12,16%
International Naval Surveys Bureau	INSB	84	8	9,52%	8,17%
Clasificación no especificada		124	14	11,29%	9,94%
China Corporation Register of Shipping	CCRS	19	2	10,53%	9,18%
Korean Register of Shipping	KRS	128	3	2,34%	0,99%
Rinave Portuguesa	RP	15	2	13,33%	11,98%
Indian Register of Shipping	IRS	19	3	15,79%	14,44%
Shipping Register of Ukraine	SRU	47	3	6,38%	5,03%
Hellenic Register of Shipping	HRS	88	8	9,09%	7,74%
Bulgariski Koraben Registrar	BKR	63	1	1,59%	0,24%
Turkish Lloyd	TL	139	5	3,60%	2,25%
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	1.110	24	2,16%	0,81%
Polski Rejestr Statkow	PRS	177	4	2,26%	0,91%
Bureau Veritas	BV	1.723	17	0,99%	-0,36%
Lloyd's Register of Shipping	LRS	2.318	25	1,08%	-0,27%
Nipon Kaiji Kyokai	NKK	1.288	7	0,54%	-0,81%
Russian River Register	RR	67	0	0,00%	-1,35%
Inclamar	INC	13	0	0,00%	-1,35%
China Classification Society	CCS	128	0	0,00%	-1,35%
Romanian Naval Register	RNR	18	0	0,00%	-1,35%
Croatian Register of Shipping	CRS	60	0	0,00%	-1,35%
American Bureau of Shipping	ABS	1.045	3	0,29%	-1,06%
Germanische Lloyd	GL	2.324	14	0,60%	-0,75%
Registro Italiano Navale	RINA	428	1	0,23%	-1,12%
Det Norske Veritas	DNV	1.885	13	0,69%	-0,66%
TOTALES		13.419	181	1,35%	

Fuente: MOU de París.

5.3.- Leader SHIP 2015

Se puede decir que el año 2004 fué el de lanzamiento del programa Leader SHIP 2015, propuesto en 2002 por CESA y aceptado por la Comisión en 2003. Para cada uno de los ocho campos de actuación (ver Junio 2004) se han analizado los problemas, se han estudiado recomendaciones y se han iniciado las actuaciones. Información sobre ese desarrollo puede encontrarse en los informes anuales de CESA. (www.cesa-shipbuilding.org) .

5.4.- Las reuniones JECKU.

En estas reuniones participan constructores navales de Japón, Europa, China, Corea y USA. La última se celebró en Hangzhou (China) los días 12-14 de septiembre de 2005 y se trataron los siguientes temas:

- Riesgos de exceso de capacidad.

Las delegaciones japonesas y europeas insistieron en el riesgo que, para toda la construcción naval, podría significar una sobrecapacidad constructiva, que se da por segura a partir del 2015, en base a que: (i) China mantiene su política de grandes inversiones; (ii) la demanda de fletes está decreciendo;

Corea aceptó la existencia de estos riesgos pero, al menos formalmente, los considera absorbibles por el probable crecimiento de la demanda China y de otros países emergentes (India, etc).

- Tendencias del mercado.

La opinión generalizada es que se mantendrá la tendencia a contratar cruceros de mayor tamaño aunque estabilizándose, a medio plazo, en el entorno de las 7 unidades anuales.

Respecto de la contratación de LNG's, aparecen algunas dudas sobre la viabilidad de todos los proyectos gasísticos en marcha y aparece, en consecuencia, el riesgo de una sobreoferta de buques a medio plazo.

Como contrapartida, se especuló con el hecho de que la creciente demanda de energía y las restricciones a las centrales nucleares y nuevas refinerías por razones ecológicas, puede dar lugar a una creciente demanda de petroleros si los países del tercer mundo aceptan la construcción en su territorio (parece ser el caso) de nuevas refinerías.

La evolución de la industria naval china (aumento de capacidad y productividad) y el posible descenso del nivel de precios (se estima en un 15 % anual en los próximos dos años) puede hacer que Corea pierda alguno de sus nichos tradicionales de mercado y que se vea obligado a volver sus ojos sobre los tipos de buques en los que Europa mantiene ventajas competitivas.

- Acuerdo OECD.

Japón insistió en la conveniencia de abrir cauces de diálogo alternativos dentro de la industria naval al “suspendido” acuerdo OECD, sustituyendo la exigencia de una disciplina de precios por el “seguimiento” de los mismos. Europa se sumó a esta propuesta y urgió a la puesta en marcha de negociaciones bilaterales dentro de la industria naval para trasladar sus posibles conclusiones a los gobiernos e instituciones internacionales, incluyendo, no solamente la supresión de subvenciones, sino también la limitación de la sobrecapacidad.

- Aumento del papel del CEES.

Se aceptó ampliar la función del CESS (Comité para la Eliminación de los Buques Subestandard) de forma tal que, subordinado a las instrucciones del TOP JECKU se configure como la voz de la industria naval ante los distintos foros internacionales en aquellas materias que le sea encomendadas “ad hoc”.

- Responsabilidad por los productos (Product liability).

En este asunto, que fue objeto de una reunión de expertos legales en Bruselas, parece tener mucho interés Corea, secundado de alguna forma por CESA. El fondo del asunto se ciñe a

intentar limitar la responsabilidad de los astilleros por sus productos, y a establecer una responsabilidad específica o compartida con las Sociedades de Clasificación que además deberían tener una cualidad de testigos “cualificados” en los procesos judiciales o arbitrales que se planteasen.

La materia debería ser seguida no solamente en su vertiente legal, sino que posiblemente va a terminar siendo parte de los trabajos del nuevo CEES y de las reuniones del Tripartito, por sus efectos no solo sobre la construcción civil, sino por su posible repercusión sobre las contrataciones militares y en especial aquellas en las que puede que intervengan sociedades de clasificación, lo que en algunos casos ha sido demandado ya en el pasado.

5.5.- EUROYARDS.

La Agrupación EUROYARDS esta constituida por los astilleros ALSTOM MARINE, FINCANTIERI, H.D.W., NAVANTIA, KVAERNER-MASA y MEYER WERFT.

En sus reuniones se comentaron algunos asuntos de actualidad tales como:

Progresos recientes en la Unión Europea

Nuevo marco de la investigación. Ahora es hora para la asignación del dinero por lo que la industria debe ser muy activa.

Política ambiental. La Comisión continua llevando a cabo la oferta para el reciclaje de barcos obsoletos. CESA está haciendo lo mejor que puede para demostrar que el reciclaje es una actividad totalmente diferente que la construcción naval,

Euroyards Technical Committee

Se informó sobre un posible nuevo proyecto integrado EY, para ser lanzado después de la conclusión de Intership. Según lo mencionado ya en la reunión anterior del Comité Ejecutivo, el nuevo proyecto debe estar enfocado en un nuevo concepto del barco con “menos” peso sobre el casco, consumos, emisiones, equipo a bordo, etc. Su desarrollo, con una fuerte implicación de los suministradores, tiene como objetivo obtener los mejores avances en las áreas claves del barco.

Se ha definido un croquis para la preparación del proyecto: antes de junio de 2006 una *Expresión de Interés* será presentada a la EC. La configuración final del proyecto será definida de junio de 2006 a marzo de 2007, con la selección de las áreas claves del barco, de los objetivos principales y de los suministradores claves. La oferta del proyecto final se debe someter a la EC durante el 3^{er}/4^o trimestre de 2007 (2^{da} llamada) dando una fecha realista del comienzo del proyecto proyectado para el 3^{er} trimestre de 2008. Se abandona la hipótesis de tener a las navieras como socios formales en el proyecto.

Tendencia del mercado

Se comentó que Corea y China han aumentado su cuota de mercado.

Se informa sobre el resultado de la reunión recientemente celebrada en Tokio de los *Forecasters* (pronosticadores): después del año 2010 habrá una disminución de la demanda en todos los segmentos de mercado, pero la capacidad aumentará mientras tanto. Los grandes astilleros coreanos son conscientes de este hecho y para hacer frente al actual auge, en vez de invertir en nuevos diques están utilizando métodos alternativos de la construcción, como la construcción en tierra.

La Autoridad Central China solamente controla la construcción de diques mayores de 100.000 TPM; los astilleros locales son libres de construir diques más pequeños.

Se dicen que en caso de una disminución en la demanda, terceras partes intentarán entrar en los nichos europeos: cuando Corea esté presionada por la capacidad china, intentará introducirse en la producción de barcos más sofisticado. Europa deberá aumentar sus vías de acceso invirtiendo en innovación.

Se apunta que para invertir en innovación se necesitan más beneficio, más flexibilidad en el coste laboral.

Se señala que ahora está entrando en el mercado una nueva generación de cruceros por lo que para poder incrementar las vías de acceso es importante que todos los nuevos prototipos se mantengan en Europa.