

UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO.



ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA Y MAQUINAS NAVALES.

LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MARCO DE LA UNIÓN
EUROPEA: LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA /
EUROPEAN MARÍTIME SAFETY AGENCY. AESM / EMSA.

Trabajo Fin de Grado

Directora: Carmen Campo Guillaron

Autor: José Antonio Ortiz de Zárate Bellido

Septiembre 2015

INDICE

Mis agradecimientos	I
El objetivo	II
La metodología.....	III
1 INTRODUCCIÓN. EVOLUCIÓN NORMATIVA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA.	- 1 -
1.1 CONTEXTO ECONÓMICO-GEOGRÁFICO DE LA UNIÓN EUROPEA.	- 2 -
1.2 EL TRÁFICO MARÍTIMO	- 3 -
1.2.1 TRAFICO MARÍTIMO A NIVEL MUNDIAL.....	- 3 -
1.2.2 TRAFICO MARÍTIMO EN LA U. E.	- 12 -
2 ANTECEDENTES SOBRE REGULACIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL AMBITO INTERNACIONAL.	- 17 -
2.1 Accidente del Titanic. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR. SOLAS 74/88.....	- 18 -
2.2 OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE SEGURIDAD MARITIMA	- 31 -
2.2.1 LL66/88, Convenio Internacional de Líneas de Carga66/88.....	- 31 -
2.2.2 COLREG/RIPA72, Convenio Reglamento Internacional de prevención de Abordajes.	- 32 -
2.2.3 SAR1979 Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos.	- 33 -
2.3 EL CONVENIO STCW.	- 33 -
3 NORMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA U.E.	- 39 -
3.1 MEMORANDO DE PARIS 1982. MOU82.	- 39 -
3.2 ACCIDENTES MARÍTIMOS EN AGUAS COMUNITARIAS DE LA UE.....	- 45 -
3.3 NORMATIVA EUROPEA SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA. PAQUETES ERIKA I, II y III.	- 54 -
3.3.1 NORMATIVA europea, PAQUETE ERIKA I.....	- 55 -
3.3.2 NORMATIVA europea, PAQUETE ERIKA II.....	- 58 -
3.3.3 NORMATIVA DEL PAQUETE ERIKA III.....	- 62 -
4 AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA. EMSA.	- 69 -
4.1 INSTITUCIÓN.....	- 69 -
4.2 ESTRUCTURA.....	- 71 -
4.3 PRESUPUESTO	- 71 -
5 La AESM / EMSA Agencia Europea de Seguridad Marítima: Actividades de Inspección del Sistema de Educación, Formación y Titulaciones Náuticas en diferentes Países.	- 89 -
6 CONCLUSIONES.	- 95 -
7 BIBLIOGRAFIA	- 99 -

MIS AGRADECIMIENTOS a la Escuela Técnica Superior de Náutica y Maquinas Navales de Portugalete, Vizcaya, y a la gente que en ella trabaja, profesorado, administración, jóvenes compañeros de aula y trabajos, que han elegido esta dura y bella dedicación. En esta Escuela hace muchos años realicé mis estudios, y ahora he podido efectuar el curso puente y estudiar el Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo.

A mi profesora y Tutora para este trabajo, Carmen Campo Guillaron, joven profesora preparada y cargada de trabajo que me ayudo con el tema a elegir surgiendo cambios y variaciones hasta conseguir el resultado final. Me asesoro y dirigió en toda la etapa de elaboración.

EL OBJETIVO de este Trabajo Fin de Grado es el de realizar un análisis sobre la evolución normativa en materia de Seguridad Marítima, incidiendo especialmente, en el estudio de las normas sobre dicho tema en el ámbito de la Unión Europea, y conocer la Agencia de Seguridad Marítima Europea, EMSA, creada por el Parlamento Europeo para ayudar a la Comisión en su tarea de implantar la legislación EU en los países miembro, velando siempre por la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación de los mares.

En este examen normativo se atenderán especialmente a cuestiones que relacionan:

- La Seguridad Marítima y la actividad de aquellos que prestan sus servicios a bordo de los buques: el interés de los profesionales náuticos en la preservación de la Seguridad Marítima.
- El interés público de los Estados por preservar la vida humana en el mar y seguridad de la navegación.
- El medio ambiente marino y el interés público en su preservación y mejora mediante el incremento de normas en materia de seguridad marítima.

LA METODOLOGÍA seguida para la realización de este trabajo precisó de una fase preliminar, atendiendo a las indicaciones de mi tutora, busqué el enfoque para concretar el rasgo específico, dentro de la normativa de la UE en materia de seguridad marítima, que iba a guiar mi Trabajo Fin de Grado. De tal manera que, además de analizar las Directivas y Reglamento Comunitarios sobre la materia, mi trabajo incluye también el estudio de la actividad del organismo comunitario dedicado exclusivamente a la consecución de las más altas cotas de seguridad marítima en el territorio comunitario, la EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima) y además se examina la actividad de esta entidad en materia de inspección de la enseñanzas y de las escuelas de formación de los profesionales marítimos tanto en los países de la UE como en terceros países a fin de verificar el cumplimiento, en los mismos, del STCW .

Una vez concretado el tema y el enfoque del trabajo, mis esfuerzos se dirigieron a la consulta de la bibliografía para llevar a cabo mi estudio, además de los Manuales de Derecho Marítimo y Derecho de la Navegación básicos, también he consultado fuentes en Internet, Memorias de la EMSA y otros documentos y tratados sobre los temas.

Mi tarea consistió en el análisis de la normativa comunitaria general sobre Seguridad Marítima, paquetes Erika I, II y III y además de la específica la regulación y documentación sobre la EMSA a fin de extraer las cuestiones más significativas tanto de la normativa general como de la actividad de la Agencia.

El trabajo se estructura en siete capítulos, dedicados a la contextualización general de la exigencia de la seguridad marítima en el tráfico marítimo internacional y en el comunitario, a continuación en ese marco general, se trata de la seguridad marítima y su regulación en el ámbito internacional, Convenios OMI, y finalmente se lleva a cabo el análisis de esa regulación en el entorno de la UE y se concluye con el examen de la EMSA y su actividad en el contexto de la enseñanzas marítima.

1 INTRODUCCIÓN. EVOLUCIÓN NORMATIVA DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MARCO DE LA UNIÓN EUROPEA.

En el apartado de Normativa de la U.E. en Seguridad Marítima, en primer lugar estudiamos la creación y actividades del MOU de París, de 1982, que ya se aplicaba en España desde 1997, a continuación mostramos un estudio sobre los accidentes marítimos en aguas de la U.E., tomando datos de la plataforma EMCIP, que es la base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos, donde envían datos sobre accidentes todos los estados miembro, y seguidamente entramos en lo que es la Normativa de propia creación de la Unión Europea, que nació a partir del accidente del Erika, en el año 2000, fecha relativamente cercana, con la promulgación de Legislación marítima netamente europea del Parlamento Europeo, y relataremos los más importante de esa normativa que son los paquetes legislativos compuestos por Directivas, (que se deben transponer al derecho nacional) y Reglamentos (de obligado cumplimiento), Erika I, Erika II y Erika III.

Para finalizar estudiaremos la EMSA (Agencia Europea de Seguridad Marítima), que es el organismo creado por el Parlamento Europeo y Consejo, mediante Reglamento del paquete Erika II, a petición de la Comisión, que se dedica única y exclusivamente a temas marítimos técnicos y científicos, en ayudar a la Comisión, los Estados miembros y terceros Estados a implantar la Legislación europea, y Convenios internacionales vinculantes, vigilar y ayudar en su cumplimiento, para hacer una navegación más segura y prevenir y luchar contra la contaminación, manteniendo unos mares más seguros y más limpios. (Institución, estructura, presupuesto, miembros y actividades principales).

Y en el último apartado estudiamos las actividades que realiza la Agencia en el tema del Convenio STCW (Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de Mar), visitando e inspeccionando a países miembros de la U.E. y terceros países con amplias tripulaciones, que prestan sus servicios en buques bajo pabellón de la U.E. para lograr que se cumpla este convenio.

1.1 CONTEXTO ECONÓMICO-GEOGRÁFICO DE LA UNIÓN EUROPEA.

La (U.E.) Unión Europea, hoy en día, en 2015, está formada por 507 millones de habitantes, con 24 lenguas oficiales, de 28 países miembros (23 costeros), y (9 países más, candidatos: Islandia, Montenegro, Serbia, Yugoslavia-Macedonia, Turquía, Albania y Bosnia-Herzegovina), la mayoría de ellos marítimos.

En sentido marítimo, la institución de la Comisión Europea, comunicaba que la denominada “Economía Azul”, es decir, todas las Actividades Económicas que dependen del mar, representan 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros al año.

Y para el futuro, los planes del crecimiento azul de la Unión Europea están basados en cinco pilares fundamentales:

- La Energía Azul: La energía osmótica, popularmente conocida como energía azul, se produce cuando el agua dulce entra en contacto con el agua marina, pues se libera gran cantidad de energía que podemos aprovechar para generar electricidad de forma renovable. La energía azul presenta un gran potencial, sobre todo en lugares con ríos caudalosos. Los noruegos y los holandeses son muy conscientes de ello.

La empresa noruega Statkraft puso en marcha en 2009 la primera planta prototipo de energía azul del mundo.

Y por su parte, la idea de los holandeses es crear una central eléctrica de salinidad en la desembocadura del río Rin y canalizar el agua del Mar del Norte y las del río para aprovechar su potencial. Los cálculos hablan de que el estuario podría generar una potencia de 1 GW, suficiente para abastecer de electricidad limpia a 650.000 hogares.

- La Acuicultura: Puede definirse como el cultivo de organismos acuáticos con técnicas encaminadas a hacer más eficiente su rendimiento.
- El Turismo Marítimo costero y de Cruceros: En UE, este sector da trabajo a 3,2 millones de personas, genera un total de 183.000 millones de euros de valor añadido bruto, representa más de un tercio de la economía marítima y el 51% de la capacidad hotelera de Europa, que se concentra en regiones con mar. El sector del turismo costero y marítimo se ha definido como un ámbito con potencial especial para impulsar una Europa inteligente, sostenible e integradora.

- Los Recursos Minerales marinos, (hierro, manganeso, titanio, estaño, fosforo, gas, cobre, níquel, cobalto), representan la mayor reserva de elementos estratégicos de la tierra, en este mundo donde el mar ocupa el 71% del espacio, y el 60% se encuentra bajo los 2.000 metros de profundidad. La explotación de los recursos marinos del subsuelo de la plataforma Continental y ZEE.
- La Biotecnología Azul: La biotecnología azul se ocupa de la exploración y explotación de los organismos marinos con objeto de crear nuevos productos. Y puede permitirnos desarrollar nuevos productos farmacéuticos o enzimas industriales que puedan soportar condiciones extremas y, por consiguiente, suponer un elevado valor económico. A largo plazo, el sector puede ofrecer puestos de trabajo altamente cualificados e importantes oportunidades en otros sectores relacionados.

1.2 EL TRÁFICO MARÍTIMO

En el mundo globalizado de hoy en día, un sistema de transporte eficiente y rentable que conecte las cadenas de suministro Mundiales, es el motor económico y la prosperidad del futuro, teniendo en cuenta que más del 80% de las mercancías mundiales se mueve por mar y se manipula en los puertos. A diferencia del transporte aéreo, por carretera o ferroviario, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un coste muy económico. El comercio marítimo mundial ha crecido llegando a sobrepasar por vez primera en 2014, la cantidad de 9.600 millones de toneladas, que se cargan, transportan y descargan en puertos de todo el mundo, (6.000/7.000).

1.2.1 TRAFICO MARÍTIMO A NIVEL MUNDIAL.

Los 9.600 millones de toneladas anuales de carga se componen de:

- Carga seca (productos básicos principales y secundarios, carga fraccionada y contenedores: 70,2% del total, es decir 6.700 millones de toneladas.
- Buques tanque (petróleo y derivados, gas) el 29,8%, 2.900 Mt.

Tráfico Mundial por clases de cargas:

- Los cinco Principales Básicos Gráneles secos, con valor específico bajo, que no permite el envasado, (carbón, mineral de hierro, cereales, bauxita/alúmina y fosfato de roca), representaron el 44,2%, (2.920 millones de toneladas), y su crecimiento ha sido del 6,5%.
- Gráneles Secundarios (productos forestales, diversos minerales, sal, cemento, chatarra), representaron el 21 % (1.400 M. de tons.) con un crecimiento del 3,9%
- Otras cargas secas (834 M. de tons.) 3,9%, más Contenedores (1.500 m. de tons.) representaron el 35,4%, con un crecimiento del 4,6%
- Petróleo y derivados con -1,7% de crecimiento y Gas 0,0% (2.840 m. de tons.)

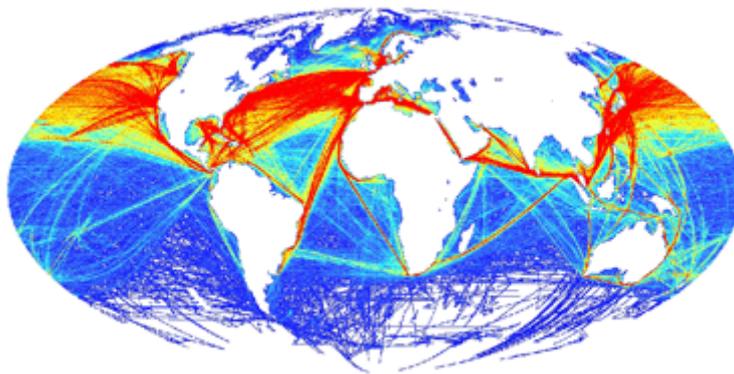


ILUSTRACIÓN 1 EL TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL (WORD PRESS.COM)

WWW.GOOGLE.ES/SEARCH?Q=IMAGENES+TRAFICO+MARITIMO+MUNDIAL&BIW

La Flota mundial se ha más que duplicado desde el año 2001, llegando a los 1.690 millones de toneladas de Peso Muerto en 2014,

- Graneleros 685 millones de TPM, el 42,9% del tonelaje total. (en 1980 el 27%)
- Portacontenedores: 207 millones de TPM, el 12,8%. (en 1980 el 1,6%)
- Cargueros: 80 millones de TPM, el 4,6%. (en 1980 el 17%)
- Petroleros: 491 millones de TPM, el 28,5%. (en 1980 el 49,7%)
- Otros: 166 millones de TPM, el 11,2%. (en 1980 el 4,5%)

Y aproximadamente 1.500.000 de marineros navega en la flota mundial. Señalar que entre 1970 y 2010 el promedio de distancia recorrida, a nivel mundial, por una carga ha permanecido estable en unas 4.100 millas náuticas.

Se puede ver en la ilustración anterior como los 9.600 millones de toneladas transportadas se concentran en las principales rutas mundiales, Europa costa E de USA, costa W de USA a Asia, Canal de Panamá, Europa, Mediterráneo, canal de Suez, estrecho de Malaca, todo ese flujo de tráfico, hace que la navegación sea peligrosa y tenga que ser ordenada, y controlada, reglamentada internacionalmente para que el transporte marítimo sea más seguro, evitando accidentes.

Volumen de Comercio de Mercancías (variación porcentual anual)									
EXPORTACIONES					IMPORTACIONES				
2010	2011	2012	2013	PAISES	2010	2011	2012	2013	
13,9	5,5	2,3	2,2	MUNDO	13,8	5,4	2,1	2,1	
11,6	5,5	-0,1	1,4	UE 28	9,4	2,8	-2,5	-1,2	
27,5	-0,6	-1	-1,8	JAPÓN	10,1	4,2	3,8	0,5	
15,4	7,2	4	2,6	USA	14,8	3,8	2,8	0,9	
10,3	-6,8	7,8	-1,8	AFRICA	6,5	3,9	11,8	5,6	
8,1	5,1	3,1	1,5	AMÉRICA	22,3	11,3	3,1	2,4	
29,5	13,4	7,4	4,8	CHINA	25	10,7	6,1	8,8	
14	15	-1,8	7,6	INDIA	13,8	9,7	5,5	0,1	
4,2	9,1	9,8	2,2	ASIA OCCID.	8,6	8,2	8,7	8,6	

TABLA 1 COMERCIO DE MERCANCIAS (O.N.U. 2014)

Principales zona de CARGA	Principales zona de DESCARGA
Asia 41%	Asia 58%
América 22%	Europa 21%
La UE 17%	América 15%
Oceanía 11%	África 5%
África 9%	Oceanía 1%

TABLA 2 ZONAS DE CARGA Y DESCARGA (O.N.U. 2014)

Durante los últimos años el PIB mundial se ha desacelerado sobre el 2%, y el comercio mundial de mercancías el 1,8%. Esta tendencia refleja la continua debilidad de la economía mundial, la menor demanda de productos básicos y la reducción de las ayudas oficiales para el desarrollo. Solo la demanda interna China, el comercio interior Asiático y el comercio Sur-Sur, han permitido al comercio mundial marítimo realizar unos resultados relativamente buenos los últimos años.

Mundialmente, los países exportadores de petróleo y gas, son los principales propietarios del tonelaje de buques tanque y de gas licuado, los países con plataformas suelen ser también propietarios de los buques de suministro, los países productores de gráneles secos, sin embargo no suelen ser propietarios de los buques, la mayoría de portacontenedores opera bajo pabellón extranjero y la mayoría de la flota de carga general opera bajo pabellón nacional dedicándose al comercio de cabotaje, costero o entre islas. Así también puede observarse en los últimos diez años que los buques son cada vez mayores y que el número de navieras va disminuyendo, (de un promedio de 22 navieras por país, ha bajado a 16), y esta reducción de la competencia ha creado oligopolios navieros.

Añadir que el hallazgo de gas en costas de Tanzania, pronto hará de este Continente un mercado ordinario. De acuerdo con el Banco Africano de desarrollo, África pasara de 265 millones de toneladas en 2010 a 2.000 millones en 2040, aumentando su volumen de transporte unas 8 veces. Para África es fundamental aumentar su inversión en infraestructuras. A este propósito en 2013 en reunión celebrada por los BRICs (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), acordaron crear un Banco de desarrollo que incluya proyectos de construcción de infraestructuras.

El valor del comercio mundial se duplicará de 2010 a 2020, las exportaciones de China a EU, duplicaran a las de USA, y la maquinaria, equipo de transporte, productos eléctricos de consumo (ordenadores, televisores, lavadoras, y productos industriales), supondrán la mayoría del comercio mundial. Para 2025 el consumo de las Economías en desarrollo será de 30 billones de dólares y aportaran más de la mitad de los mil millones de hogares con una renta anual superior a 20.000 dólares anuales. (Programa de la ONU para el Desarrollo 2013).

Para el total de mercancías en el comercio mundial se prevé un crecimiento anual entre un 2,5% (petróleo y derivados) y un 5% (otras).

Trafico Mundial por Cargas:

A) Tráfico de Buques Tanque: El mapa mundial de la energía se está reconfigurando por el auge de la producción en USA de gas y petróleo. Se espera que en 2020, USA se convierta en un exportador nato de gas y supere a Arabia Saudí en producción de petróleo, antes de ser energéticamente autosuficientes para el 2035.

El transporte mundial de petróleo disminuye un 1,7% debido a USA y la UE, alcanzando un volumen de 1.800 millones de toneladas. Y China supera a USA, como primer importador neto de petróleo.

Producción de PETRÓLEO	Consumo
Asia Occidental 33 %	Asia y Pacifico (Japón) 33 %
Economías en transición 16 %	América del Norte 23%
América del Norte 15 %	Europa 15 %
Países en desarrollo de América 12 %	Países en desarrollo de América 10%
África 11 %	Asia Occidental 9 %
Asia y Pacifico 10 %	Economías en transición 6 %
Europa 4 %	África 4 %

TABLA 3 PRODUCCIÓN Y CONSUMO DE PETROLEO (O.N.U. 2014)

B) Tráfico de carga seca: Gráneles principales, secundarios y otro tipo de carga seca. El volumen de tráfico de carga seca crece a un 5%, suponiendo en 2013 los 6.700 millones de toneladas, (los cinco Gráneles principales 2.920 m. de t., Gráneles secundarios 1.400 m. de t., y Otros 1.900 m. de t.). Los gráneles secos son la columna vertebral del transporte marítimo internacional.

MINERAL de HIERRO Exportadores	Consumidores
Australia 45 %	China 65 %
Brasil 29 %	Japón 12 %
Sudáfrica 5 %	UE 10 %
India 3 % y Canadá 3 %	R. de Corea 6 %
Otros 15 %	Otros 7 %

TABLA 4 MINERAL DE HIERRO (O.N.U. 2014)

TABLA 5 ACERO PRODUCTORES Y CONSUMIDORES (O.N.U. 2014)

ACERO Productores	Consumidores
China 46 %	China 46 %
Japón 7 %	UE 10 %
USSA 6 %	USSA 9 %
India 5 %	Economías de transición 4 %
Rusia 5 % y República de Corea 5 %	Sud América 3 %
Alemania 3 %	África 3 %
Otros 24 %	Otros 24 %

TABLA 6 CARBON, PRODUCTORES Y CONSUMIDORES (O.N.U. 2014)

CARBÓN Exportadores	Consumidores
Indonesia 33 %	UE 18 %
Australia 30 %	Japón 17 %
USSA 10 %	China 17 %
Colombia 8 %	India 15 %
Sudáfrica 7 % y Rusia 7	R. de Corea 12 % y Taiwán 5

TABLA 7 CEREALES, PRODUCTORES Y CONSUMIDORES (O.N.U. 2014)

CEREALES Exportadores	Consumidores
USSA 20 %	Asia y el Pacífico 31 %
Argentina 12 %	Sud América 21 %
UE 10 % y Australia 10 %	África 20 % y Asia 18 %
Canadá 9 % y Ucrania 8 %	EU 7 %
Otros 31	Otros 3 %

Los cargueros han disminuido en favor de los Portacontenedores, sin embargo siempre se necesitarán para cierta clase de carga, (carga seca muy grande, carga fraccionada). Se han construido más de 500 buques nuevos, muy productivos, multipropósito, con aparejo, que transportan gran variedad de carga. Su edad media es de 22 años.

La carga contenedorizada representa solo el 15,6% del volumen del tráfico marítimo mundial, pero también MÁS DE LA MITAD de su valor. La contenedorización ha sido el motor de la globalización, lo indica el aumento del 320% del comercio bilateral los cinco primeros años de su implantación y el 790% a lo largo de siguientes 20 años.

El comercio de contenedores llegó en 2013 a los 15,5 millones de TEU, y sumó el 65% de “otra carga seca”. La edad media de la flota mundial de contenedores es de 10,8 años, con un volumen de carga de 183.141.649 GT



ILUSTRACIÓN 2 BUQUE PORTACONTENEDOR (ECONOMIA EL PAIS.COM)

Los portacontenedores hoy en día son mega buques de 16.000 TEU y 18.000 TEU los Triple E de la Maersk, (los mayores en funcionamiento son el CSCL Globe 19.000 TEU y MSC Oscar 19.224 TEU), y ya se está pensando en 20.000 // 24.000 TEU. Esto ha producido una reestructuración en este mercado, ya que las mayores navieras del mundo Maersk, (453 buques, Dinamarca), Mediterranean Ship Company. MSC (398 buques, Suiza), y CMA/CGM (288 buques, Francia) formaron la alianza P3 para compartir buques en las tres rutas comerciales principales. Entre estas tres compañías operan un tercio del total mundial de transporte de contenedores, (5,5 millones de TEU). Siendo el tráfico mundial anual de: 16.058. 233 de TEU en 2014. Esto expulsa del mercado a los más pequeños, y disminuye el número de compañías, que se traduce en menos competencia, menos servicios y más caros.

El país con más porcentaje de tráfico de contenedores es China, con alrededor del 25,3% del tráfico mundial de contenedores. El predominio de Asia en el tráfico

portuario de contenedores refleja la importancia de la región en el comercio Internacional.

TABLA 8 LOS 20 PUERTOS PRINCIPALES DE CONTENEDORES (O.N.U. 2014)

Lo 20 puertos principales de contenedores del mundo	
Total China	174.080.330 TEU
Shanghái. China	32.500.000 de TEU
Singapur. Singapur	31.600.000
Hong-Kong. China	23.100.000
Shenzhen. China	22.940.000
Busan. Corea del Sur	17.030.000
Ningbo. China	14.973.000
Guangzhou. China	14.520.000
Qingdao. China	14.500.000
Dubai. Emiratos Árabes	13.280.000
Tianjin. China	12.300.000
Rotterdam. UE	11.900.000
Port Klang. Malasia	9.990.000
Kaohsiung. China	9.781.000
Hamburgo. UE	8.930.000
Long Beach USA	8.730.000
Amberes. UE	8.630.000
Xiamen. China	7.200.000
Los Ángeles. USA	8.080.000
Dalian. China	8.060.000
Tan Jung Pelepas. Malasia	7.720.000

Estos 20 puertos representan el 46% del Tráfico Portuario de contenedores de todo el mundo. Rutas principales: (Asia – América del Norte/ América del Norte – Asia) (Asia – Europa/Europa – Asia) (Europa - América/ América – Europa). El puerto de Singapur es el más activo del mundo, por el que pasa $\frac{1}{4}$ del tráfico portuario, $\frac{1}{2}$ del tráfico de petróleo mundial. Shanghái por su parte maneja 32 millones de TEU y 600 millones de toneladas de carga.

Entre las 35 economías que controlan la casi totalidad de la flota mundial: 17 están en Asia, 14 en EU y 4 en América.

El valor económico de la flota mundial es de 809.000,- millones de dólares. Los países con más valor en flota: Japón: 100.000 millones de dólares. USA: 92.000; Grecia: 72.000; China: 61.000; y Alemania: 51.000,-

TABLA 9 PABELLONES DE MATRICULA DE BUQUES (O.N.U. 2014)

PABELLONES PRINCIPALES DE MATRÍCULA MUNDIAL		
PAÍS	%	Nacional
Panamá	21,52%,	0,14%
Liberia	12,16%,	0,01%
Islas Marshall	8,60%,	0,11%
Hong-Kong	7,97%,	12,15%
Singapur	5,51%,	36,60%
Grecia	4,63%,	92,60%

En construcción y nuevos pedidos de buques, el 92% del nuevo arqueado mundial se ha construido en tres países:

- China: 37% (57% Graneleros, 14,8% Petroleros, 14,4% Portacontenedores)
- República de Corea: 35% (Gaseros, Petroleros y Portacontenedores)
- Japón: 20% (Graneleros)

Pero debido a la crisis histórica (2008 y 2009), y la caída de demanda de importaciones, el tonelaje de los pedidos se redujo drásticamente. La cartera de buques de carga general un 67%; la de petroleros un 65%; la de graneleros un 58% y la portacontenedores se redujo un 50%. Para el futuro, podría recortarse el 40% de la capacidad de los astilleros, para satisfacer la demanda de 2015. Y se necesitaran varios años para que dé comienzo un nuevo ciclo de construcción naval.

En variaciones legislativas de estos últimos años, caben destacar las entradas en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 en agosto de 2013, el Convenio de Atenas 2002 en abril de 2014, Convenio SNP2010, Convenio Hong-Kong2009, Resoluciones OMI Marpol, GEI (Reducción de gases de efecto invernadero, contenido (SOx) óxidos de azufre en combustibles marítimos, y (NOx) óxidos de nitrógeno. Entrada en vigor en 2015 del Convenio Internacional de Nairobi, sobre Remoción de

Restos de Naufragio. En el tema de la piratería el problema ha remitido en las costas de Somalia, golfo de Adén y océano Índico, siendo todavía grave en el golfo de Guinea. En cuanto a los acuerdos de facilitación del comercio se quiere involucrar a Instituciones Públicas e intereses privados para la aplicación de muchas medidas de facilitación del Comercio, según la OMC, Organización Mundial del Comercio.

1.2.2 TRAFICO MARÍTIMO EN LA U. E.

Desde el punto marítimo que nos ocupa, resaltar, que la Unión Europea cuenta con 100.000 kilómetros de costa, y sus estados miembros con 1.200 puertos comerciales, en los que hacen escala, anualmente 2.000.000 de buques, que manipulan 3.700 millones de toneladas de mercancías y transportan a 375 millones de pasajeros.

Con más de 60.000 escalas, por estos puertos pasa el 74% de los productos extracomunitarios y 37% de los intracomunitarios. El valor bruto añadido del sector marítimo en la UE, representa 500 billones de euros, incluyendo 5.000.000 de puestos de trabajo en áreas como energía, transporte, medio ambiente, pesquerías.

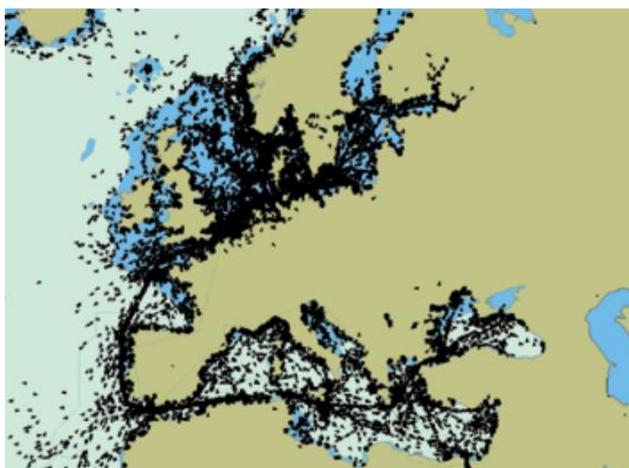


ILUSTRACIÓN 3 TRÁFICO MARÍTIMO EN LA U.E. (EMSA)

El mantenimiento y reparación de buques en la UE, tiene un volumen de transacciones de 3 billones de euros anuales, y la Industria de repuestos y equipamientos marítimos de la UE junto con Noruega, representan el 43% del total mundial, y da trabajo a más de 500.000 personas, produciendo un volumen de 54,5 billones de euros anuales.

La construcción de buque en astilleros Europeos ha descendido al 5% de la demanda total de GT mundial, debido a la crisis de 2008, cuando anteriormente era del 12%.

La U. E. ocupa el primer lugar en el comercio mundial de productos petrolíferos. Sus importaciones representan el 28% del comercio mundial de petróleo, realizándose este

comercio en el 90%, por vía marítima: a) en la vertiente atlántica, mar del norte el 70%. b) y en la mediterránea el 30% restante.

La participación en la propiedad de la flota mundial de la UE y EEA (Noruega e Islandia) desde 2005 en volumen es de más del 20%, siendo los primeros en petroleros, con el 21% (57.808.882 GT), los segundos en granel seco 12% (47.409.819 GT) y los terceros en contenedores 25% (46.266.522 GT). Así mismo están bajo intereses EU en GT el 53% de Ferry, el 31% de Cruceros, el 15% de Gaseros y el 12% de Plataformas off-shore.

Las principales nacionalidades de los marinos en buques europeos: Bulgaria, UK, Polonia, Croacia y Rumania, con un total de 117.000 tripulantes.

En la UE, 2.200 operadores portuarios emplean actualmente a aproximadamente 110.000 trabajadores portuarios. Una fuerza de trabajo aún más amplia desempeña su labor, en tareas relacionadas con el mantenimiento y el funcionamiento de las infraestructuras marítimas, las operaciones del buque y los servicios a los buques, el transporte terrestre, la logística, los servicios de desembarque de carga (por ejemplo, envío de carga y corredores de aduanas), etc. Los puertos representan 1,5 millones de puestos de trabajo directos, y si se suman los indirectos, se llega a 3 millones de empleos en los puertos de los Estados miembros marítimos de la UE.

La manipulación de la carga, las tasas portuarias y los servicios náuticos prestados por los puertos pueden suponer entre un 40 % y un 60 % de los costes logísticos totales puerta a puerta de las empresas que utilizan el transporte marítimo de corta distancia para el transporte de mercancías.

Actualmente, tres de los puertos con mejor rendimiento, Amberes, Rotterdam y Hamburgo, acogen una quinta parte de todas las mercancías que llegan a Europa por mar. En la EU la terminal de contenedores con uno de los mayores rendimientos mundiales es Euro Max Terminal, y se encuentra en Rotterdam, con 100 movimientos por buque y hora para todos los tamaños de buque, seguida de MSC Gate en Bremerhaven con (98), (África 19). En los Países Bajos, la aportación total de las actividades portuarias al PIB puede llegar al 3 % del total de la actividad económica. Dentro del transporte marítimo, el sector portuario de la UE tiene efectos económicos importantes en términos de empleo y de la propia actividad portuaria (efectos directos),

en la cadena de suministro (efectos indirectos) y en el conjunto de la economía de la UE (efectos inducidos). Las actividades portuarias contribuyen directamente al empleo, inversión interna y crecimiento del PIB.

El comercio marítimo ha experimentado un gran crecimiento durante los últimos 15 años, y en la actualidad existen mega-barcos en funcionamiento con una capacidad de 18.000, 19.000 TEU, que son, los que en un futuro canalizarán la mayoría del volumen de carga a través de un número limitado de puertos principales. Actualmente sólo 20 puertos de la UE ofrecen la accesibilidad náutica y capacidad operativa que precisan estos mayores buques.

De estos 20 puertos europeos, hoy en día, solo Rotterdam, Hamburgo y Amberes, entran en el Top de los 20 mejores puertos del mundo, comentar que el puerto del Pireo con 20 millones de pasajeros al año y 1,4 millones de TEU, es el mayor puerto de pasajeros de la UE.

TABLA 10 LOS 20 MEJORES PUERTOS DE EUROPA (EL CONFIDENCIAL.COM)

Los 20 puertos de la UE mejor acondicionados. (en millones de TEU y millones de toneladas)		
Rotterdam. Países Bajos	12 m. de TEU	440
Hamburgo. Alemania	9	130
Amberes. Bélgica	8,5	180
Bremen. Alemania	6,5	80
Valencia. España	4,5	60
Algeciras. España	4	80
El Havre. Francia	2,3	64
Génova. Italia	2	50
Barcelona. España	1,8	
London Gateway. Reino Unido	0,9	50
Aarhus. Dinamarca		
Cagliari. Italia		
Felixtowe. Reino Unido		
Gdansk. Polonia		
Giogia Tauro. Italia		
Zeebrugge. Bélgica		43
Gotemburgo. Suecia		42
Jade Weser. Alemania		
Marsaxlokk. Malta	2,4	
Southampton. Reino Unido		38

Se prevé que para el año 2030 el tráfico de mercancías por los puertos de la UE aumentará en un 50 %. La Comisión europea ha estimado que de aquí a 2030 podrán crearse entre 110.000 y 165.000 puestos de trabajo en los puertos europeos, aunque estos deberán adaptarse, ya que los buques porta-contenedores de nueva generación transportan hasta 19.000 contenedores. La empresa danesa Maersk ha encargado 20 buques con capacidad de 18.000 TEU. Con el horizonte en el año 2030, la Comisión europea ha identificado 319 puertos marítimos europeos (España 38) que gestionan el 96% de las mercancías y el 93% de pasajeros, y que son esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior y la economía europea, y que constituirán la Red Trans-Europea del transporte marítimo. De estos 319, 83 puertos integraran la red principal.

Uno de los principales problemas del transporte marítimo internacional son los costes del combustible. Los precios del combustible han ido subiendo en años anteriores, repercutiendo en los costes de explotación del buque. Por ello a partir de 2007 empezó a aplicarse la “Navegación Lenta”, en las grandes rutas del comercio. La naviera europea Maersk Line está actualizando sus buques para una navegación a 15 nudos, (lo que representa un gran ahorro en combustible).

TABLA 11 PRECIO DEL BARRIL DE BRENT

BARRIL DE BRENT: Este petróleo se extrae principalmente en el Mar del Norte, tiene el 0,35% de contenido en azufre, y son unos 159 litros (42 galones americanos), por barril.						
2000	2005	2007	2008	2010	2013	2115
29 \$	55 \$	73 \$	150 \$	76 \$	112 \$	50 \$

ROTTERDAM: Precio de combustible por Tonelada					
2000	2005	2007	2013	2014	2015
138 \$	234 \$	345 \$	640 \$	465 \$	250 \$

TABLA 12 PRECIO DEL COMBUSTIBLE ROTTERDAM

La subida del combustible, se debe al aumento de la demanda y a la mayor producción de productos derivados, de las refinerías. Así los costes del combustible suponen el 50-60% de los costes de explotación.

También los costes se ven incrementados por el Convenio Marpol anexo VI, que regula la cantidad de emisiones de óxido de azufre permitida en el combustible marino. Según la Comisión europea, (Los costes para la salud en Europa pasaran de 20.000 millones de euros a 14.000 en 2020) aplicando esta medida, pues la cantidad de azufre en combustible para esa fecha tendrá que ser el 0,1% en aguas de EU. La disponibilidad de gas, a un precio razonable se dibuja como una opción apetecible para el combustible marino. Los criterios del proyecto EEDI Eficiencia energética OMI, que entro en vigor el 1.1.13, establecen para buques de nueva construcción la idea de buque ecológico.

Los nuevos buques Triple E, consumen un 35% menos, y sus emisiones en CO₂, son un 50% más baja.

Organizaciones Internacionales como OMI resaltan la importancia que tienen los mares y océanos para el bienestar y prosperidad de los pueblos que de ellos dependen. La vinculación entre la Seguridad de los mares y el desarrollo y bienestar económico de sociedades enteras, queda reflejada en documentos de organizaciones de alcance global como la ONU, organizaciones regionales como OTAN y su Estrategia Marítima y UE y su Estrategia Europea de Seguridad Marítima.

2 ANTECEDENTES SOBRE REGULACIÓN DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL AMBITO INTERNACIONAL.

Sin remontarnos mucho en el tiempo, es en la edad moderna, siglo XX cuando tiene inicio la Internacionalización de Reglamentos y Normas, sobre Navegación y Transporte Marítimo debido principalmente a estos factores:

- Con el fin de evitar la anarquía en la navegación en alta mar.
- Los buques en puertos extranjeros, regulados por Estados diferentes con sus propias condiciones reglamentarias y administrativas, provocaban gran inseguridad jurídica. Y los permisos y certificados no tenían ninguna validez legal internacional.
- Para evitar penalizar a Estados que adoptaban una reglamentación muy estricta y países poco escrupulosos introdujesen una legislación excesivamente indulgente.

El Derecho Internacional sobre la Seguridad en el Mar, surgió gracias a los esfuerzos de Organizaciones Internacionales, en algunos casos armonizando las normas nacionales existentes.

En 1896 el joven abogado belga Louis Franck crea la primera Asociación de la Ley del Mar, cuyo objetivo era la unificación y armonización de la Ley Marítima, aduanas, costumbres y prácticas marítimas, a través de Convecciones Internacionales entre todos los sectores del mundo marino: abogados marítimos, armadores, navieros, navegantes, constructores, banqueros,...etc.

En años posteriores similares asociaciones fueron creándose, formando entre ellas, en 1897, en Amberes la organización supranacional llamada Comité Marítimo Internacional (CMI), la más antigua Organización Marítima Internacional del mundo. El Comité Marítimo Internacional (CMI), órgano, estrictamente privado, contribuyó reuniendo a las Asociaciones de Derecho Marítimo de los países occidentales, realizando 19 conferencias entre 1897 y 1937, participando directamente en el establecimiento de textos relacionados con la seguridad marítima, como: El Convenio para la unificación de ciertas Reglas relativas al Auxilio y Salvamento Marítimo, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910.

Y no mucho más a destacar de la Seguridad Marítima, debido a las Guerras mundiales y periodo entre-guerras, que sufrió el mundo en esa época.

2.1 ACCIDENTE DEL TITANIC. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR. SOLAS 74/88.

Fue, el hundimiento del buque Titanic, en su viaje inaugural, tras chocar con un iceberg el 14 de abril de 1912 frente a las costas de Terranova, donde murieron más de 1500 personas, entre pasajeros y tripulación, lo que ejerció un gran impacto en la opinión pública, y supuso el punto de inflexión en la creación de normativa, acelerando el proceso de creación de Normas Internacionales para la Seguridad de la Navegación Marítima.

La primera reacción que produjo el hundimiento del Titanic fue la convocatoria de la 1ª Conferencia Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar SOLAS, el 20 de enero de 1914, de esta Conferencia promovida por el Reino Unido, a la que asistieron representantes de 13 países, nació el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Safety of Life at Sea) SOLAS1914, que en lengua hispana se conoce por SEVIMAR. La primera guerra mundial impidió que el SOLAS1914, entrase en vigor, y fue sustituido por SOLAS1929, adoptado en Londres en una Conferencia diplomática en 1929. Este convenio pronto quedó anticuado debido a los adelantos técnicos de la época y fue sustituido por el tercer SOLAS1948, en conferencia convocada por el Reino Unido.



ILUSTRACIÓN 4 NOTICIA DEL HUNDIMIENTO DEL TITANIC (NEW YORK AMERICAN)

<http://www.anave.es/normativa-internacional/92-normativa-internacional>.

El 4 de abril de 1958, tras 10 años en espera de las ratificaciones necesarias de los Estados, entro en vigor la OCMI, (OMI), agencia dependiente de la ONU y legislador mundial, especializada solamente en asuntos Marítimos, que reúne a 170 estados. Y acordó en 1960, su primera Asamblea OMI, aglutinar, ordenar y actualizar todas las Convenciones y Tratados existentes en materia de Seguridad Marítima y prevención de la Contaminación del mar, existentes hasta ese momento. Por esta razón el SOLAS1948 fue sustituido por el nuevo SOLAS1960 en Conferencia de Seguridad Marítima de la OMI, a la que asistieron 55 países. Posteriormente la OMI convocó otra Conferencia de Seguridad Marítima de 1974 en Londres, a la que asistieron representantes de 71 países, y de esta conferencia nació el quinto SOLAS1974, que entró en vigor el 25 de mayo de 1980 y es el que está actualmente en vigor.

La finalidad básica del Convenio SOLAS75/88, es la consecución de la Seguridad Marítima, y contiene la Regulación Internacional más importante de seguridad en materia de condiciones y requisitos técnicos de los buques, así como de sus equipos. El control del cumplimiento de estas normas recae sobre todo y ante todo al Estados del Pabellón.

Los 12 Capítulos del SOLAS1974/88

Los CAPÍTULOS II-1 y II-2. Contienen normas sobre Construcción - compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, y resaltamos la parte B-4 Gestión de la estabilidad. Estabilidad con Avería. Y Código IS2008 (Code on Intact Stability2008), de carácter obligatorio que afecta a Buques de eslora superior a 24 metros construidos a partir del 1de julio de 2010. Así mismo normas sobre prevención, detección y extinción de incendios, y dos códigos obligatorios, El Código SSCI (Código Internacional de Sistemas de Seguridad Contra Incendios), y el Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.

El CAPÍTULO III, Regula los Dispositivos de salvamento. Con la obligatoriedad del Código IDS o LSA (Código Internacional de Dispositivos de Salvamento), contiene normas detalladas sobre: aros de salvamento, chalecos, trajes de inmersión, bengalas, señales fumígenas, botes rescate y balsas salvavidas, cuadro de obligaciones y consignas en emergencia. La U.E. ha desarrollado este capítulo del SOLAS, con

normativa propia mediante la Directiva 96/98/CE de 20 de diciembre de 1996, y sus modificaciones, M1 Directiva 2009/26/CE y M2 Directiva 2010/68/CE

El CAPÍTULO IV, regula la sección de Radiotelegrafía y Radiotelefonía, cuya principal finalidad además de otras, es la de aportar Seguridad a la navegación y servir de ayuda fundamental en el Salvamento y Rescate Marítimo. Y marca unas obligaciones:

A: Obligación de todo buque a portar el equipo necesario de radio para comunicarse con costa u otros buques, y en forma duplicada para transmitir o recibir alertas de Socorro y Seguridad, haciendo posible la coordinación en operaciones de SAR.

B: Obligaciones que se imponen a las Administraciones, (cada gobierno contratante se compromete a proporcionar instalaciones en tierra apropiadas para los servicios radioeléctricos espaciales y terrenales.

C: Obligatoriedad de radio escucha continua a bordo, a efectos de socorro, salvamento y seguridad marítima. Todo buque tendrá personal capacitado para operar con el sistema.

El Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite). Londres 1981. Convenio INMARSAT. Creado con el objetivo de mejorar las comunicaciones marítimas, especialmente las de Socorro y Seguridad de la vida humana en el mar. Y en 1998 cuando se privatiza Inmarsat, paralelamente se crea la IMSO (Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite), encargada de supervisar las obligaciones de servicio público de Inmarsat en materia de Seguridad y Salvamento Marítimo.

El Sistema mundial de Socorro y Seguridad marítima SMSSM. Que utiliza la red de satélites de órbita polar baja Cospas-Sarsat, de localización en siniestros de radiobalizas satelitarias, que envían datos del buque y su posición. Para el sistema SMSSM, el mundo está dividido en 16 zonas llamadas Navareas, para cada zona hay un Estado responsable de transmitir la Información Marítima importante, y los buques reciben esta información por el sistema Navtex (avisos automáticos) o por Safetynet de Inmarsar.

Comentar la OHI. Organización Hidrográfica Internacional, de la OMI, que da servicio mundial de Radio avisos náuticos.

El Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los buques LRIT. Capítulo V regla 19-1 SOLAS. La UE por su parte mediante la Directiva 2002/59/CE enmendada por las Directivas 2009/17/CE y 2011/15/CE exige a todos los buques cubiertos por las referidas normas SOLAS llevar equipamiento LRIT, así mismo exige a todos los Estados, colaborar para establecer y cooperar con el Centro Europeo de Datos LRIT, que gestiona EMSA.

El CAPÍTULO V, regula la Seguridad de la Navegación, y se aplica a todos los buques en la realización de cualquier viaje. E impone unas obligaciones.

A. Obligaciones a los Gobiernos.

Los Gobiernos están obligados a proveer: avisos náuticos; avisos de servicios meteorológicos e hidrográficos; establecer ayudas a la navegación y prestación de servicio de vigilancia de hielos y de salvamento. Además prevenir a los buques del mal tiempo mediante radiomensajes, señales en puntos costeros, y emitir dos veces al día boletines meteorológicos para los marinos. También, se obliga a garantizar las comunicaciones de Socorro y la coordinación en su Zona de responsabilidad, de las operaciones necesarias para salvar a personas que se hallen en peligro cerca de sus costas, facilitando a la OMI la información correspondiente a los medios de Búsqueda y Salvamento (SAR).

En la UE con la Directiva 2002/59/CE de 5 de agosto de 2002 regula los Deberes de los Estados miembros en ese sentido. Además la EU ha editado: Directrices para los buques que operan en aguas polares.

B. Obligaciones al personal a bordo de buques.

El Capitán antes de hacerse a la mar, comprobara que el viaje previsto se ha planificado utilizando las cartas, y publicaciones náuticas adecuadas, y siguiendo las directrices y recomendaciones OMI. 12 horas antes de la salida del buque se debe verificar y comprobar el aparato de gobierno, (cambio automática/manual). En viaje, encontrándose con un peligro, hay obligación de transmitir esa información a los buques cercanos. (Mensajes de Peligro y Regla 32 sobre el contenido de dichos mensajes). Y el Capitán que reciba una señal SOS, y hay personas en peligro, debe acudir a toda máquina en su ayuda, informando si puede a esas personas y al SAR.

Está prohibido el uso de señales de socorro, salvo que el peligro sea cierto.

C. Requisitos que deben cumplir los equipos náuticos y de gobierno.

La Regla 19 del capítulo V Prescripciones relativas a los Sistemas y aparatos Náuticos que se han de llevar a bordo. Se refiere a compases magnéticos y girocompases, sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVE) ecosondas, radares (AIS), (VDR),...

La UE, ha desarrollado y ampliado los requerimientos del SOLAS, con la Directiva 2002/59/CE enmendada por las Directivas 2009/17/CE y Directiva 2011/15/CE.

Así mismo en este Capítulo V, se encuentra la Reglamentación Internacional sobre organización del Tráfico Marítimo, y merece la pena comentar, estos tres protocolos que contribuyen a aumentar la Seguridad de la navegación.

— STOM (Ship Routing) Sistemas de organización del Tráfico Marítimo: Contribuyen a la seguridad y eficacia de la navegación y a la protección del medio marino. Capítulo V Regla 10 SOLAS, y Resolución A.572 (14). Son de obligatorio cumplimiento. (VTS, Vías de Circulación, Zonas o Líneas de Separación, Confluencias de Giro, Zona navegación costera, Zonas de precaución, Derrotas recomendadas,...

— SNB (Ship Reporting System) Sistema de Notificación para buques. Contribuyen a la Seguridad y eficacia de la navegación y Protección de medio marino. Capítulo V Regla 11 SOLAS. Implica la obligación del Capitán de entrar en contacto por radio con el Centro de Control, de las zonas anteriores.

La UE ha desarrollado estas normas haciendo obligatorio el equipamiento y funcionamiento del AIS. Directiva 2002/59/CE enmendada por la Directiva 2009/17/CE y Directiva 2011/15/CE.

— STM (Vessel Traffic Services) Servicios de Tráfico Marítimo. Capítulo V Regla 12 SOLAS y Resolución 857(20), afirmado por el SOLAS que contribuyen a la Seguridad y eficacia de la navegación y a la Protección del medio marino...

Respecto a los **CAPITULO VI. Transporte de Carga; CAPÍTULO VII: Transporte de mercancías peligrosas; CAPÍTULO VIII: Buques nucleares, y CAPÍTULO X: Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad,** se comentan a continuación con más facilidad agrupando buques y cargas, en los dos apartados: siguientes: 1 tipos de Buque y 2 tipos de Carga:

1.-REGLAS ESPECÍFICAS PARA BUQUES ESPECÍFICOS.

Los riesgos que comporta la navegación, son en principio generales, pero se ven modelizados según se trate de distintas clases de buques, y su construcción se verá condicionada por la actividad que se pretende desarrollar con ese buque. Es por ello que las normas técnicas reguladoras de la seguridad han ido diversificándose, siendo específicas para cada clase de buque:

A. Buques de PASAJE (buque que transporte más de 12 pasajeros) y buque de Transbordo de CARGA RODADA: Debido a la mayor cantidad de personas que transportan, el riesgo para la vida humana es mayor, así que el SOLAS ha previsto Reglas específicas.

- Resolución A.793 (19); A. 750 (18); A. 855 (20)
- Reglas de Simia y Resoluciones A. 144(v) y C. 27 (XIV)
- STP1971 (Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales)
- STP1973 (Protocolo sobre espacios habitables en buques de Pasaje).

Por su parte la UE ha implantado su propia Normativa desarrollando las normas OMI y armonizándolas para todos los Estados miembros.

- Reglamento 3051/95/CE sobre la Gestión de la Seguridad en Transbordadores de Pasajeros de Carga rodada.
- Directiva 98/41/CE sobre Registro de las Personas que viajan a bordo de Buques de Pasaje.
- Directiva 1999/35/CE de régimen obligatorio de Reconocimiento para garantizar la Seguridad en servicios regulares de Transbordadores de Carga rodada y Naves de Pasaje de gran velocidad.
- Directiva 2003/25/CE sobre Prescripciones específicas de Estabilidad para Buques de Pasaje de Transbordo rodado.
- Directiva 2009/45/CE sobre Reglas y Normas de Seguridad aplicables a los Buques de Pasaje, modificada por Directiva 2010/36/CE.

B. Buques de PESCA. (Buque utilizado comercialmente para la captura de peces...) Los buques de pesca, no están incluidos, ni en el convenio SOLAS ni en el de

Líneas de Carga LL66/88. Así que OMI preparó un Convenio especial para este tipo de buques,

- SBP o SFV1977 (Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los buques pesqueros, modificado por, Protocolo de Torremolinos1993. Resultan obligatorios a todos los buques de pesca de eslora de 24 metros o más.

Las mismas normas rigen en la UE, bajo la Directiva 97/70/CE para buques que faenen en aguas interiores o mar territorial de los estados miembro.

C. Buques PETROLEROS, GASEROS Y QUIMIQUEROS. La seguridad de este tipo de barcos está condicionada por la naturaleza inflamable de su carga, y aún más cuando están vacíos o semivacíos, debido a la naturaleza explosiva de sus atmosferas en bodega. Además las cargas de este tipo de buques son muy contaminantes.

El SOLAS en su capítulo II establece Prescripciones especiales de Seguridad para buques Tanque. En el capítulo VII del SOLAS se encuentra la regulación específica para quimiqueros. También el Código CIQ (Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel), aprobado por la OMI, de obligado cumplimiento.

Los buques Gaseros son regulados en la parte –C del capítulo VII de SOLAS, y la regla 13 dispone que todo gasero cumpla con lo prescrito en el Código CIG (Código para la construcción y el equipo de buques que trasporten gases licuados a granel), aprobado por OMI y de obligado cumplimiento. Para este tipo de buque Tanque también en el Convenio MARPOL73/78 encontramos reglas sobre la seguridad de construcción y funcionamiento, debido al alto grado contaminante de su carga.

D. Buques GRANELEROS. Están sometidos a todas las prescripciones generales de todos los capítulos del SOLAS, además han sido regulados separadamente en el capítulo XII del SOLAS, con un Anexo Medidas adicionales de Seguridad aplicables a Graneleros, y deberán de cumplir con el Código BLU (Código de prácticas para la Seguridad de las operaciones de carga y descarga de Graneleros), aprobado por la OMI.

Desarrollando el capítulo XII del SOLAS, y el Código BLU, la UE con la Directiva 2001/96/CE ha establecido los requisitos y Procedimientos para la Seguridad de las operaciones de carga y descarga de los Graneleros en los puertos de los Estados miembro.

E. Buques NUCLEARES. Este tipo de buques, excepto los de guerra, vienen regulados en el SOLAS, con normas de aplicación preferente en el capítulo VIII. Si son de pasaje o carga deberán contar con un certificado especial. Certificado de Seguridad para Buque nuclear de Pasaje y Certificado de Seguridad para Buque nuclear de carga. A modo de complemento la OMI elaboro el Código de seguridad para buques mercantes nucleares.

F. Naves de ALTA VELOCIDAD. Las reglas especiales de seguridad para naves de gran velocidad vienen establecidas en el capítulo X del SOLAS, además de dos códigos obligatorios el Código NVG/94 y el Código NVG2000, y siguiendo sus prescripciones se cumplen con los capítulos del I al IV del SOLAS.

G. Embarcaciones de RECREO y otros BUQUES ESPECIALES. Los yates, embarcaciones de recreo y deportivas deben atenerse a las prescripciones universales del capítulo V del SOLAS, y quedan excluidas de los demás capítulos del SOLAS, realicen o no viajes internacionales.

En la UE, sin embargo están reguladas por la Directiva 94/25/CE relativa a embarcaciones de recreo, que regula aspectos de la Seguridad de la construcción y Equipo de estas embarcaciones.

H. Para Buques Especiales dos Códigos de carácter recomendatorio: Código BSMA1977 (Código de prácticas de seguridad para el transporte de cargas y personas en buques de suministro mar adentro), y Código MODU2009. (Código para la construcción y el equipo de las unidades móviles de perforación mar adentro). Con estos Códigos, para este tipo de buques, se pretende lograr un nivel de seguridad equivalente al de los Convenios SOLAS74/88 y LL66/88.

2.-REGLAS ESPECÍFICAS DE SEGURIDAD PARA CARGAMENTOS ESPECIALES

- I. Transporte de mercancías PELIGROSAS: Regulado por el capítulo VII del SOLAS, y complementado por el Código IMDG (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas). Este código está sujeto a una renovación permanente de actualización. Sus prescripciones tienen carácter jurídico y por lo tanto de obligado cumplimiento. Y tiene una doble finalidad: La de facilitar el cumplimiento de las prescripciones del capítulo VII del SOLAS y servir de base para hacer concordar entre sí las prescripciones de carácter Nacional que adoptan los países dedicados a esta clase de tráfico. Y establece fichas detalladas para cada una de las mercancías peligrosas clasificadas en trece clases: 1 Explosivos, 2 Gases, 3 Líquidos inflamables, etc...Hasta trece clases.
- J. Transporte de Mercancías PELIGROSAS EN BULTOS. El SOLAS Remite el cumplimiento del Código IMDG. Y al capítulo VII sección A, contiene prescripciones sobre documentos, manual de sujeción de la carga y notificación de sucesos. Los bultos se estivarán y sujetarán de acuerdo al Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga.
- K. Transporte de mercancías PELIGROSAS SÓLIDAS A GRANEL. El transporte se efectuará según las normas SOLAS capítulo VII sección A-1, complementadas con el cumplimiento del Código IMSBC (Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel).
- L. Transporte de COMBUSTIBLE NUCLEAR irradiado. Con un código de obligado cumplimiento en virtud del capítulo VII del SOLAS, Código CNI (Código para la Seguridad del transporte de Combustible nuclear irradiado, Plutonio y desechos de alta actividad en cofres abordo de los buques).
- M. Transporte de cargas SÓLIDAS A GRANEL. Regulado por el SOLAS en su capítulo VI. Estos cargamentos representan el riesgo de translación y corrimiento de la carga dentro de las bodegas, como consecuencia del efecto dinámico de las olas y

el mal tiempo, haciendo que el buque pierda parcial o totalmente la estabilidad, pudiendo zozobrar.

Prescribe la facilitación de información relativa a la carga por parte del expedidor y regula el embarque, desembarque y estiba de cargas a granel con la finalidad de evitar que la estructura del buque quede sometida a esfuerzos excesivos.

Reglas sobre carga de granel sólido:

- Resolución A. 797 (19) Seguridad de los buques que transporten Cargas sólidas a granel.
- Resolución A. 862 (20) Código BLU (Código de prácticas para la Seguridad de las operaciones de carga y descarga de Graneleros)
- Resolución A. 866 (20) Guía de las Tripulaciones de los buques y el personal de las terminales para realizar las Inspecciones de los Graneleros.
- Resolución MSC 268(85) Código IMBC2008. (Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel), obligatorio para cargas a granel que NO sean grano.

Para el transporte de **GRANO**, el Código Internacional para el Transporte sin Riesgo de Grano a Granel.

N. Transporte de carga en BULTOS Y CONTENEDORES. Normativa incluida en el Capítulo VI del SOLAS, con el fin de evitar la pérdida de estabilidad del buque, y complementadas por el Código de Prácticas de seguridad para la Estiba y Sujeción de la carga. Esta carga de bultos y contenedores ira estibada de acuerdo al Manual de sujeción de la Carga, aprobado por el Estado del pabellón. Con respecto al transporte de contenedores, la OMI aprobó el Código CSC72 (Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores1972), que ofrece reglas de seguridad internacionales uniformes.

O. Los buques que transporten cubiertas de madera pueden considerar obligatorio el Código TDC2011 (Código de Prácticas de Seguridad para Buques que Transporten Cubiertas de Madera).

El CAPITULO IX, Contiene el Código IGS o ISM (Código de la Gestión de Seguridad Operacional de los Buques).

Este Código, tiene un manual que deberá permanecer e ir cumplimentándose a bordo en forma de: Manual ISM de Gestión de la Seguridad a bordo.

Mediante este Código los Armadores han sido llamados a compartir responsabilidades y colaborar en la tarea de la Seguridad a bordo de un buque. Obligatorio en virtud del SOLAS capítulo IX. Y tanto la Compañía naviera como el buque (personas a bordo) deben cumplir el Código ISM/IGS. La responsabilidad su cumplimiento incumbe a las Autoridades Estatales. La OMI ha publicado: Directrices sobre implementación del Código ISM por las Administraciones.

El **CAPÍTULO XI**, contiene dos apartados.

- **Capítulo XI-I: Medidas Especiales para incrementar la Seguridad Marítima**
 - La Regla 1. Dispone que las Organizaciones a las que las Administraciones confíen los reconocimientos e inspecciones de buques cumplan las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI en noviembre de 1993 mediante la resolución A.739 (18).
 - La Regla 2. Estipula que los graneleros y los petroleros serán objeto de un programa mejorado de inspecciones de conformidad con las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI en 1993 mediante la resolución A.744 (18).
 - La Regla 3. Estipula que todos los buques de pasaje de arqueado bruto igual o superior a 100 GT. Y todos los buques de carga de arqueado bruto igual o superior a 300 GT, recibirán un número de identificación que se ajuste al sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, aprobado en 1987 mediante la resolución A.600 (15)
 - La Regla 4. Permite, a los funcionarios encargados de la supervisión/inspección por el Estado rector del puerto que inspeccionan buques extranjeros, evaluar "la capacidad de la Tripulación para cumplir las prescripciones operacionales". Regla 19 del capítulo I del Convenio SOLAS.
- **Capítulo XI-II Medidas especiales para incrementar la Protección Marítima, y se refiere a la protección del buque frente a actos violentos.**

El inicio de la Protección marítima se debió el secuestro del Achille Lauro en 1985 y el atentado de Washington y Nueva York el 11 de septiembre de 2001, la han potenciado

hasta nuestros días. Contiene el Código PBIP/ISPS. (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias) de obligado cumplimiento en su parte A, desarrolla las prescripciones del SOLAS capítulo XI-II que dice que los Estados parte del SOLAS, se obligan a establecer distintos niveles de Protección, en los buques (el deber corresponde al Estado del Pabellón), y respecto a las instalaciones Portuarias (corresponde al Estado rector) además el Estado rector debe comunicar el nivel de protección a los buques que entren en su zona portuaria, y también los Estados ribereños deben informar a los buques del nivel de protección en su mar territorial.

Los buques deben ir provistos de un sistema de alerta de protección (silenciosa), que podrá ser activada desde el puente de navegación y al menos desde un lugar adicional en el buque.

Este código exige la preparación de un Plan de Protección: para cada Buque y para cada Puerto, aprobados por la Administración.

Se exige la designación de tres clases de Oficiales de Protección:

- Oficial de Protección de la Compañía,
- Oficial de Protección de la Instalación Portuaria, y
- Oficial de Protección del Buque.

Para evitar a personas no autorizadas acceder a bordo o al puerto, evitar la entrada de armas o mercancías no autorizadas, y alertar a las Autoridades de manera discreta.

En la UE, este nuevo capítulo del SOLAS, y el Código PBIP han sido adoptados mediante:

- el Reglamento 725/2004/CE Mejora de la Protección de los Buques y las Instalaciones portuarias, y
- la Directiva 2005/65/CE Mejora de la Protección portuaria.
- Y el Reglamento 324/2008/CE Inspección de cumplimiento del Código PBIP.

Existen, unas Normas Penales Internacionales sobre Protección Marítima, pues el secuestro del Achille Lauro, generó dos convenios: SUA1988 y SUA/PROT1988, que tras los atentados del 11 de septiembre se modificaron dando lugar a: SUA2005 (Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la

Navegación Marítima, y SUA/PROT2005 (Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental).

Con respecto a la Protección contra la Piratería y el robo a mano armada, en este sentido la OMI y otras Organizaciones Internacionales han adoptado varias Resoluciones.

Resoluciones OMI:

- 738 (18) Medidas para prevenir y reprimir los Actos de Piratería y robos a Mano Armada perpetrados contra los Buques
- A.1025 (26) Código de prácticas para la Investigación de los delitos de Piratería y robo a Mano Armada contra los Buques
- A.1044 (27) Piratería y robo a Mano Armada contra los Buques en aguas mar adentro de las costas de Somalia.
- A. 1026 (26) Piratería y robo a Mano Armada en las aguas frente a la costa de Somalia.

Y así la Oficina Marítima Internacional (International Maritime Bureau (IMB)), que forma parte de la Cámara de Comercio Internacional, fue creada para ser el Centro focal de Información de todo lo relativo a la lucha contra los Actos Marítimos delictivos, incluido la Piratería. (IMB Piracy Reporting Center en la web de ICC Commercial Crime Services).

BIMCO, publicó: La Guía Práctica para los Marineros sobre Recomendaciones en caso de Actos de Piratería, complementaria del código PBIP.

Y el Consejo de Seguridad de la ONU. Medidas de Protección para buques que naveguen en el Golfo de Adén.

- Resoluciones 814 y 1816 de 2008. Y al amparo de estas Resoluciones se ha movilizado una fuerza naval destinada a prevenir los actos de Piratería en alta mar y el robo a Mano Armada en las zonas de Somalia.

La UE, y sus Decisiones:

- Decisión 2008/815/PESC Decisión sobre la Acción Común, instaurando la operación militar Atalanta.

- Decisión 2009/29/PESC de Acuerdo entre la UE y Somalia sobre el Estatuto de la fuerza Naval en el marco de operación militar Atalanta.

Y por último, el CAPÍTULO XII, contiene unas Medidas de Seguridad Adicionales Aplicables a los Graneleros. Las nuevas reglas estipulan que todos los graneleros nuevos de 150 m o más de eslora (construidos con posterioridad a 1 de julio de 1999) que transporten carga de una densidad de 1000 kg/m³ o más deben poseer resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de sus bodegas de carga, tomando en cuenta los efectos dinámicos resultantes de la presencia del agua en la bodega y tomando asimismo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI.

2.2 OTROS CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE SEGURIDAD MARITIMA

Comentamos a continuación tres convenios muy importantes en Seguridad Marítima, a la hora de cargar un buque y su máxima carga admitida, el Convenio Internacional de líneas de Carga LL66/88. A la hora de navegar en el tráfico marítimo, imponiendo normas de gobierno, el Convenio Reglamento Internacional para Prevenir los abordajes COLREG72, y a la hora de ayudar en la mar a personas en peligro, debido a colisión, vía de agua, avería, el Convenio de Búsqueda y Rescate SAR1979.

2.2.1 LL66/88, CONVENIO INTERNACIONAL DE LÍNEAS DE CARGA66/88.

Este Convenio también tiene como misión velar por la seguridad marítima, y aunque no pertenece al SOLAS, está íntimamente ligado a este en su capítulo II-1 puntos A-1; B; B-1, y al Código IS2008 (Code on Intac Stability2008/ Código de Estabilidad sin avería 2008). Y regula la Seguridad del buque, desde el punto de establecer límites máximos del peso que se puede meter a bordo. Consta de 34 artículos y 3 Anexos. Y las normas del capítulo I anexo I, (como el capítulo II del SOLAS) marcan la obligatoriedad de la parte A del Código IS2008 (Código de Estabilidad sin avería2008)

Y establece, que la línea de francobordo y todas las de máxima carga deben marcarse en la parte exterior del casco, por ambas bandas, a media eslora, y en torno a un disco, denominado disco Plimsoll. Estas líneas de máxima carga son seis:

- Línea de carga de verano (V)
- Línea de carga de invierno (I)
- Línea de carga de invierno en Atlántico Norte (ANI)
- Línea de carga tropical (T)
- Línea de carga de verano en agua dulce (D)
- Línea de carga en agua dulce tropical (TD)

Estas marcas prohibidas de sobrepasar indican el máximo calado que puede alcanzar un buque, según la zona de navegación, y periodo estacional del viaje.

2.2.2 COLREG/RIPA72, CONVENIO REGLAMENTO INTERNACIONAL DE PREVENCIÓN DE ABORDAJES.

Su objetivo es el evitar los Abordajes y colisiones de buques mediante normas sobre luces, marcas, y señales fónicas, que deben exhibir los buques en navegación, normas de gobierno según la clase y posición del buque, y por lo tanto aumentar la Seguridad en la navegación. Con anterioridad formó parte del SOLAS como anexo, pero en 1972 se regulo a través de un tratado autónomo. Este convenio nació por los accidentes producidos en el Canal de Mancha, en 1971, abordaje y hundimiento del Texaco Caribbean y abordaje del Branderburg y Niki, con su naufragio, perdiéndose los dos buques y 21 vidas, llevaron a la Conferencia que aprobó el convenio también se introdujo una Regla que dio carácter obligatorio a los VTS, (Dispositivos de Separación de Trafico). Teniendo en cuenta que en este sentido hay que estar en primer lugar a las disposiciones de CNUDMAR que se refieren a vías marítimas y dispositivos de separación de tráfico.

En las Reglas se dan instrucciones sobre velocidad de seguridad, rumbo de gobierno, señales acústicas y luminosas, riesgo de abordaje y conducta de los buques, navegación en proximidades o dentro de VTS, navegación en canales angostos, maniobra restringida en buques de gran calado, etc...

2.2.3 SAR1979 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS.

Que es el último eslabón de la Seguridad Marítima. El préstamo de auxilio a personas en peligro, y está regulado por

- SOLAS, capítulo V del anexo.
- CNUDMAR, que obliga a los capitanes a prestar auxilio.
- SAR1979, implantando un servicio SAR 24/7, que cubre todos los mares del mundo, con 13 zonas SAR, encomendando la gestión de cada zona, a uno o más Estados. Resolución 894 (21). Elaborado conjuntamente por la OMI y la OACI, (Organización de la Aviación Civil Internacional).

IAMSAR (Manual Internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento).

2.3 EL CONVENIO STCW.

El Convenio STCW se incorporó a la legislación de la U.E., por primera vez mediante la Directiva 94/58/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas. El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), que nació en 1978, aprobado por la OMI, sufrió una gran transformación en 1995, y en 2010 en Manila se aprobaron unas amplias enmiendas de gran alcance, estos hechos en la U.E. han ido recogiendo en el texto refundido de la Directiva 2008/106/CE, y las enmiendas de STCW Manila 2010, se incorporaron mediante la Directiva 2012/35/CE.

Junto con los Convenios SOLAS, MARPOL y MLC2006 Convenio sobre el Trabajo Marítimo, el Convenio STCW es considerado como uno de los cuatro pilares del régimen regulatorio Internacional del Transporte Marítimo.

Si una clave para mantener la seguridad de la navegación y la limpieza de nuestros Océanos, es que la gente de mar de todo el mundo satisfaga altas normas de competencia y profesionalidad a bordo, el convenio STCW, establece estas normas, regula la expedición de títulos, y controla las organizaciones de las guardias a bordo.

Estas normas no solo se aplican a la gente de mar, sino también a Armadores, centros de Formación y Administraciones marítimas nacionales.

Y es aplicable a la gente de mar de todos los rangos que presta servicio a bordo de barcos de navegación marítima, viajes nacionales o internacionales, bajo pabellón de un país parte del Convenio. (Los buques de pesca, buques de recreo y embarcaciones de madera, tienen un Convenio separado).

El Convenio STCW ha sido aceptado por todos los proveedores de mano de obra y principales registros navales, que representan más del 98% de la flota mundial. En la UE, todos los Estados miembro forman parte del convenio STCW.

Estructura: El Convenio STCW, es un documento que contiene tres Secciones:

1.- Los Artículos (I a XVII): Exponen las responsabilidades legales que deben cumplir las partes.

2.- El Anexo, Compuesto de seis Capítulos: contiene los detalles técnicos de cómo se deben cumplir las responsabilidades legales a que hacen referencia los artículos.

3.- El Código STCW, especifica con mayor detalle los detalles técnicos contenidos en el anexo, y tiene dos partes A y B.

A: Normas obligatorias de formación, titulación y guardia.

B: Pautas recomendadas (no obligatorias) de formación, titulación y guardia.

Fechas importantes:

1 de enero 2012, el Convenio entra en vigor para todos los países que forman parte. Y deben cumplirse las nuevas normas correspondientes a las horas mínimas de descanso y el registro de las horas de trabajo. A nivel Nacional, en el periodo de transición de 5 años, se procederá a la implantación de las reglas revisadas del convenio, y se podrán seguir expidiendo Títulos según las prácticas previas, pero sin embargo a partir del 1.7.2013 la formación y competencia de la gente del mar debe cumplir con el STCW2010.

1 de enero 2014, a partir de esta fecha la gente de mar deberá recibir formación en aspectos de Protección, según este Convenio.

1 de enero 2017, fin del periodo de implantación, toda la gente de mar que este en servicio, debe cumplir con los requisitos del Convenio STCW2010.

En su Parte 1 El convenio STCW2010 en su parte enmendada establece requisitos más rigurosos para prevenir la expedición fraudulenta de Títulos e imponer mayor responsabilidad sobre las partes que expiden los Títulos y refrendos. El requisito de creación de una base electrónica de acceso controlado es esencial para obtener un sistema de vigilancia mejorado.

Parte 2 Títulos y requisitos generales por rango para todos los miembros de la tripulación.

Parte 3 Otras titulaciones: Para el personal de todo tipo de buques; Formación complementaria no obligatoria, Para el personal que trabaja en buques tanque, en buques de pasaje.

Parte 4 Asuntos relacionados con la educación y la formación: Todos los programas de evaluación y formación relacionados con los títulos STCW, deben cumplir las normas STCW, y contar con la aprobación de las respectivas Administraciones. Cada Institución de educación y formación debe contar con un programa académico y de formación que haya sido aprobado por la Administración que expide el título.

Respecto a la Formación con simuladores en virtud del Convenio STCW: La única formación obligatoria con simuladores son el uso del radar y ayuda de punteo al radar automática (APRA), y ahora también se introduce para el sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE). Otra categoría de formación opcional y evaluación con simuladores abarca la navegación y manejo del buque, manipulación de la carga, sistema SMSSM, la maquinaria de propulsión y auxiliar, etc... En el uso del idioma, el convenio dice que, Todo oficial encargado de la guardia (de navegación o de máquinas) debe poseer buenos conocimientos de inglés, hablado y escrito. Como novedad, ahora las Administraciones permiten la formación de la gente de mar por medio del aprendizaje a distancia y electrónico.

Y es obligatorio que los Títulos y otras acreditaciones documentales deben de llevarse a bordo, y no estar caducados:

1. Título Nacional de competencia y refrendo,
2. Títulos y pruebas documentales que abarcan determinadas funciones de seguridad o prevención de la contaminación y servicio a bordo de determinados tipo de buque.
3. Refrendo de reconocimiento.

Disposiciones de control: Los responsables de hacer cumplir esta convenio son la gente de mar, las Partes (que actúan en calidad de Estado de Abanderamiento o de Estado rector del puerto), la OMI y las compañías Navieras.

El Estado de abanderamiento ejercerá el control mediante la regulación del proceso de Titulación, la Formación y Educación de los marinos y la Evaluación de la competencia de los mismos antes de su titulación.

El Estado rector del puerto ejercerá el control mediante la Inspección de los buques que hacen escala en sus puertos, sus inspectores están autorizados para verificar que los marinos poseen los títulos pertinentes para las funciones que desempeñan, que se han cumplido los requisitos de dotación mínima de seguridad y que los marinos han demostrado competencia para desempeñar sus cometidos de guardia, seguridad y prevención de la contaminación.

Otro procedimiento de control incluido en este Convenio, se refiere a la responsabilidad de cada Parte ante la OMI y ante las demás Partes: Cada Parte tiene la obligación de presentar un informe a la OMI sobre su implantación del Convenio. Una vez examinada esta información, la OMI decidirá si la Parte cumple o no plenamente el Convenio. La Partes que la OMI haya calificado en cumplimiento total se incluirán en la denominada Lista blanca. (Todas las Administraciones incluidas en la Lista blanca están sujetas a la reevaluación de un panel de expertos cada cinco años). La importancia de esto para la gente de mar reside en que si su Título es expedido por una Parte incluida en la Lista blanca, será aceptado como prueba de que cumple las normas del Convenio STCW en todos los aspectos, y esto podría ser ventajosa a la hora de solicitar Refrendos de reconocimiento o de buscar Empleo en la flota internacional. Sin embargo, no significa que la gente de mar que posea títulos expedidos por una Parte no incluida en la Lista blanca no pueda encontrar empleo en el mar, solo que probablemente serán sometidos a un examen adicional por parte de los empleadores y otras Administraciones antes de ser contratados.

A partir de febrero de 2012 los poseedores de Títulos expedidos por países que no figuren en la Lista blanca no podrán obtener un refrendo de reconocimiento en virtud del Convenio STCW. Además, todo Estado de abanderamiento que sea Parte del Convenio tendrá derecho a no aceptar para prestar servicio en sus buques a la gente de mar que esté en posesión de títulos expedidos por países NO incluidos en la Lista blanca.

Sanciones: En caso de incumplimiento del Convenio las personas responsables sufrirán sanciones y medidas disciplinarias (anulación de Títulos, fuertes sanciones, pérdida de empleo).

Reglas que solo afectan al personal encargado de la guardia: (Las directrices completas se encuentran en la Sección A-VIII/2 del Convenio). En resumen, las horas mínimas de descanso de los marineros y oficiales a los que se asignan los cometidos (guardia) antes mencionados son 10 horas en todo periodo de 24 horas, sin ninguna excepción a esta regla. Esto no significa que haya que trabajar las 14 horas restantes. El periodo de 24 horas se calcula a partir de la hora de comienzo de la guardia, y no a partir de las 00:00 horas. El periodo de descanso de 10 horas se puede agrupar en dos periodos, como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de 6 horas de duración y ningún periodo habrá de ser inferior a una hora.

El periodo de descanso en todo periodo de 7 días no deberá ser inferior a 77 horas. “La disposición previa que permitía reducir el periodo de descanso de 10 horas a 6 horas consecutivas como mínimo, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de 2 días y se concedan al menos 70 horas de descanso en cada periodo de 7 días ha dejado de aplicarse en el Convenio STCW de 2010”.

Todo marino cuyo periodo normal de descanso haya sido perturbado por haber sido requerido para trabajar, habrá de disfrutar de periodos de descanso compensatorios.

El Convenio STCW de 2010 permite una excepción.

La Administración puede permitir una excepción a las horas de descanso, a condición de que el periodo de descanso tenga al menos 70 horas de duración en cada periodo de 7 días y no esté permitido durante más de dos semanas; sin embargo, sigue en vigor el requisito mínimo de 10 horas por cada periodo de 24 horas. Además, dentro de estas dos semanas de excepciones, las horas de descanso pueden agruparse en tres periodos. Cada intervalo entre dos periodos de excepciones a bordo no deberá ser inferior a dos veces la duración de la excepción. En la práctica, esto significa que si se han reducido las horas de descanso a 70 horas por semana a lo largo de un periodo de dos semanas, las cuatro semanas siguientes han de cumplir la regla general de 77 horas de descanso semanales y solo dos periodos de descanso en cada periodo de 24 horas.

3 NORMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LA U.E.

No es hasta el naufragio del buque Erika, que la UE se plantea impulsar una normativa de propia creación, contentándose hasta ese momento con el cumplimiento de los Convenios Internacionales en vigor, y el cumplimiento del MOU de París de 1982, que se comenta a continuación en el siguiente apartado.

3.1 MEMORANDO DE PARIS 1982. MOU82.

Un Memorando es un documento que expresa un mutuo acuerdo en un tema entre dos o más partes, son generalmente vinculantes, incluso si no hay Derecho. Para ser Jurídicamente operativo, un Memorando de Entendimiento debe:

- (1) Identificar las partes contratantes,
- (2) Explican la materia objeto del convenio y sus objetivos,
- (3) Resumir los términos esenciales del contrato, y
- (4) Debe ser firmado por todas las partes contratantes.

Este memorando en un principio llamado Memorando de la Haya de 1978, trataba sobre las condiciones de Trabajo y Vida a bordo de los buques, adecuándose a las normas de la OIT, (Organización Internacional del Trabajo). Sin embargo en el momento de entrar en vigor, el accidente marítimo del buque Amoco Cádiz, propició cambios y unas miras más amplias y estrictas en el aspecto de la Seguridad Marítima, lo que propició un memorando más amplio, que se firmó en 1982 en París dando lugar al Memorando de acuerdo de París⁸².

El Memorando de Paris incumbe a:

1. la Seguridad de la Vida en el mar
2. Condiciones de Vida y Trabajo a bordo
3. Prevención de la Contaminación por buque

Este memorando fue un documento, por el cual, las 27 administraciones participantes: Alemania, Bulgaria, Canadá, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Malta, Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido Rumanía, Rusia, Suecia, acuerdan implantar un Sistema armonizado de Inspecciones de Control del Estado rector del

puerto y que abarca las aguas de los Estados Europeos costeros y la cuenca del Atlántico norte desde Norteamérica a Europa.

Hoy en día hay establecidos nueve MOUs regionales, (algunos han adquirido el estatus de Observador), y son: (1)MOU de París; (2)Tokio MOU; (3)Caribe MOU; (4)Mediterráneo MOU; (5)Mar Negro y (6)Riyadh MOU; (7)USA Coast Guard MOU; (8)Oeste y (9)Centro África, que han adquirido el estatus de MOUs asociados.

Organizaciones como la OIT y OMI, participan en encuentros de forma regular desde 1982, y en 2006, el MOU de París consiguió de la OMI, el estatus de Organización Intergubernamental.

La finalidad del MOU de París, es la eliminación de la explotación de los buques sub-estándar que no cumplen con la Normativa Internacional, garantizando que los buques cumplan con las Normas, y Convenios Internacionales Marítimos sobre Seguridad, Medioambientales, Trabajo y Vida a bordo, por medio de un Control (INSPECCIÓN a buques, efectuado por el Estado rector del puerto). Su principio básico es que la Responsabilidad de los incumplimientos de los requisitos de los Convenios Marítimos Internacionales y Normativa recae sobre el propietario/operador del buque. España los aplica desde 1997.

En 2011, tras años de preparación, MOU introduce un nuevo Régimen de Inspecciones (NIR). Su filosofía radica en recompensar a los buques de alta calidad e intensificar los controles sobre los buques de bajo desarrollo. Por ello, recompensa a los buques de calidad con un estatus de buque de Bajo Riesgo e intervalos de inspecciones que pueden ser superiores a los 36 meses, los buques de Riesgo Estándar tienen inspecciones a intervalos de 12 meses o superiores, y los buques de Alto Riesgo estarán sujetos a inspecciones ampliadas cada 6 meses, así mismo las empresas Navieras serán controladas en base al Histórico de las inspecciones de sus buques utilizando un sistema de cálculo del riesgo, con los parámetros (tipo de buque a inspeccionar, edad del buque e histórico de inspecciones) soportado por la nueva base de datos Thetis, localizada y controlada por EMSA, el resultado de las inspecciones, buques detenidos y buques con la entrada prohibida, estadísticas, pueden verse directamente en Thetis en la web de Paris MOU, su dirección es www.parismou.org.

El MOU confecciona las, Lista blanca, gris y negra, en base a la calidad resultante de las inspecciones, de los buques de cada Pabellón. En 2013 hay 45 banderas en la lista

Blanca, Francia, Noruega, Suiza, Dinamarca, Italia, Hong-Kong, Reino Unido, Alemania,... Lista Gris con 19 banderas, India, Túnez, Portugal, España, Vanuatu, Malasia, Bulgaria,... y Lista Negra con 10 banderas, Camboya, Comoros, Sierra Leona, Moldavia, Togo,...

El año 2013 España ingresa en la Lista Gris en el puesto 4 de 19, en base a las 9 detenciones (3 buques de más de 37 años, uno de 59, los restantes menos de 16, malas condiciones de estanqueidad, VDR inoperativo, incumplimiento del ISM, alarmas CI inoperativas, problemas del motor principal) en base a las inspecciones sufridas en los 3 años anteriores, siempre que las inspecciones sean 30 o más en ese periodo, que es lo que considera el MOU para cambiar de Lista. podemos acceder a ellas revisando la base de datos Thetis, también comprobar la Lista Gris que compartimos con países como Portugal, Ucrania, Malasia, Líbano, Bulgaria, Libia, Egipto, Túnez, Curasao, Marruecos, Vanuatu, Albania, Saint Kitts and Nevis, Argelia y Tuvalu.

Las Inspecciones son llevadas a cabo por Inspectores del Estado rector del puerto, debidamente preparados con formación a cargo de las Autoridades del Estado del puerto, EMSA, y la secretaría del Memorando de París. EMSA ha provisto a estos inspectores de herramientas,

- Rulecheck, (operativa en ordenador), para ayudarles en su labor de la aplicación de la normativa comunitaria
- la base de datos Thetis, con su aplicación para móviles y Tablet, que proporciona datos particulares de buques, e informes basados en anteriores inspecciones, y que en enero de 2011, ya estaba totalmente operativa para soportar el nuevo régimen de Inspecciones del Estado rector del puerto en todos los puertos EU, y regiones del MOU, eligiendo objetivos a inspeccionar en base al estatus de Bajo, Medio o Alto riesgo adjudicado al buque, naviera y país. Thetis también conectada al sistema SafeSeaNet, proporciona información de los buques que están, o se prevé que recalen en puertos de la UE, para de esta manera ir preparando las inspecciones a efectuar.
- E-learning, método de enseñanza electrónico para los inspectores, de Normas (reglamentos y directrices) y Convenios (STCW, Manila, MLC2006,...)

El MOU de Paris ha confeccionado, para sus inspectores, un listado de Códigos de los puntos o tema a inspeccionar el los buques, que sumados resultan un total de 437 puntos

a inspeccionar, sobre los diferentes apartados (17) establecidos: Certificados y documentación del buque, Certificados y documentación de la tripulación, Documentación interna operacional del buque, Condiciones estructurales, Condiciones de estanqueidad, Sistemas de emergencia, Sistema de radiocomunicaciones, Operaciones de carga y equipamiento, Seguridad contra-incendios, Alarmas, Condiciones de vida y trabajo (vida), Condiciones de vida y trabajo (trabajo), Seguridad en la navegación, Medios salvavidas, Mercancías peligrosas, Maquinaria de propulsión y auxiliar, Prevención de la contaminación Marpol anexo I, II, III, IV, V y VI, Código ISM, Código ISPS, y otros.

TABLA 13 N° DE INSPECCIONES DEL MOU (M.O.U.)

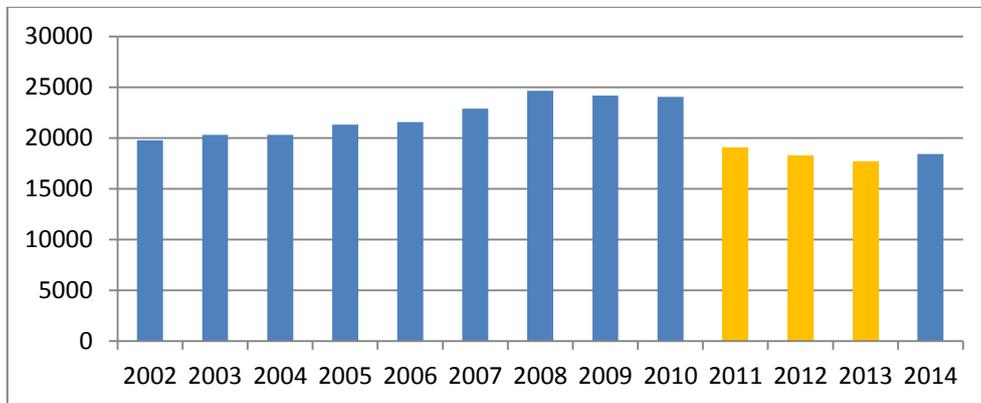


TABLA 14 N° DE DEFICIENCIAS ENCONTRADAS (M.O.U.)

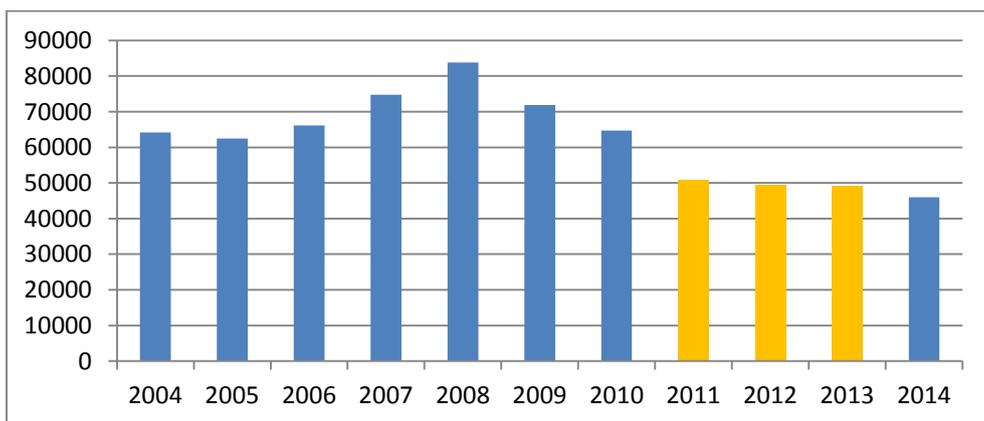
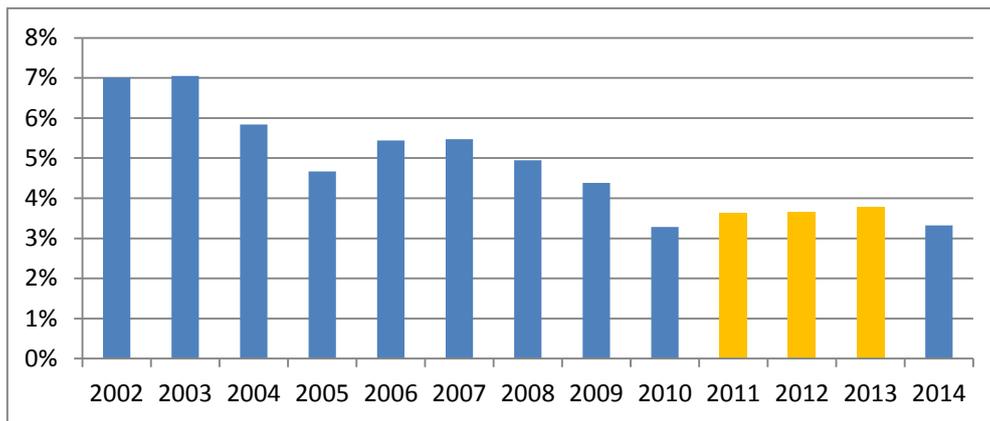


TABLA 15 % DE DETENCIONES DE BUQUES (M.O.U.)



El MOU, por medio de la agencia EMSA organiza la formación de los Inspectores mediante: Seminarios (2 veces al año), tratando diversos temas: Seguridad Estructural y Líneas de Carga, Directiva sobre la Inspección de Cartas Electrónicas, etc... Educación para expertos (2 veces al año), sobre Inspecciones a Buques Tanque, ILO, STCW, Código de buenas prácticas, Comunicación Intercultural a bordo, Código IMDG, etc... Y Educación especializada (1 vez al año) Estabilidad de los Buques Tanque, Petroleros, Quimiqueros y Gaseros, etc...

La Campañas de Inspecciones Concentradas CICs, fueron sobre el cumplimiento de ILO, que comenzó en agosto de 2013, efectuándose también otra campaña sobre medios de Propulsión y Maquinaria Auxiliar, en 2014 se centraron en Horas de trabajo y descanso del Convenio STCW, y sobre Familiarización de la tripulación con el buque y entrada a espacios cerrados en 2015, que se llevaran a cabo conjuntamente con el MOU de Tokio y otros MOUs.

Tipos de inspecciones del MOU:

INSPECCIÓN INICIAL, Consiste en una revisión de:

- Certificados y documentación del buque
- Condiciones generales y de higiene del buque, que incluye
- Revisión del Puente
- Revisión de camarotes, fonda,
- Revisión de cubiertas, castillo de proa
- Revisión de espacios de carga

- Revisión de máquina
- Verificar que si existía alguna deficiencia detectada por la autoridad en revisiones anteriores ha sido subsanada

INSPECCIÓN DETALLADA, Tras la Inspección Inicial y cuando existan indicios, por las condiciones del buque, equipamiento, tripulación, condiciones de vida y trabajo a bordo, se efectuará una inspección detallada de:

- Documentación
- Condiciones estructurales
- Sistemas de emergencia
- Equipo de Radiocomunicaciones
- Equipo contraincendios, alarmas
- Equipo de navegación
- Condiciones de vida y trabajo a bordo. ILO, ISM, STCW.
- Equipos de supervivencia
- Equipo de propulsión y maquinaria auxiliar
- Equipo de prevención de la contaminación

Causa primordial, importante que desencadena una INSPECCIÓN ADICIONAL.

- Mandato de Estado miembro, o secretaría del MOU
- Buque envuelto en colisión, varada,
- Buque acusado de violación legal, descarga/derrame sustancia nociva
- Buque navegando de forma errática, o peligrosa
- Buque rebajado o quitado de su clase, debido a razones de su última inspección.
- Buque que no pueda ser identificado en la Base de datos Thetis.

Causa inesperada, importante que conlleva una INSPECCIÓN ADICIONAL

- Buque denunciado por el Práctico, o Autoridad portuaria, por errores en la navegación.
- Buque que no cumple con la obligación de Reportar
- Buque que ha sido previamente detenido por inspectores del MOU (si han pasado más de 3 meses desde la detención).
- Buque denunciado por el Capitán, oficial, o persona de la naviera, por fallos en la seguridad del buque, vida y trabajo a bordo, prevención de la contaminación.

- Buque manejado peligrosamente.
- Buque denunciado por problemas con la carga, si esta es peligrosa.
- Buques con certificados de Sociedad de clasificación que ha sido suspendida por el MOU.

La Comisión Europea lleva varios años controlando de cerca el rendimiento de las Sociedades de Clasificación que actúan a medias con el estado en el reconocimiento de banderas, siendo necesarias un mínimo de 60 inspecciones para su clasificación en las Lista de calidad. El año 2014, la Lista de clasificación recogía 37 de estas sociedades, y entre las mejores se encontraban: DNV GL AS, Det Norske Veritas, Lloyd's, American Bureau of Shipping, China Classification Society, siendo las de más bajo rendimiento: INCLAMAR, International Register of Shipping, y Bulgarian Register of Shipping.

Hay que tener en cuenta que de las 612 detenciones de 2014, el 14,4%, 88 estaban relacionadas con las Sociedades de Clasificación.

3.2 ACCIDENTES MARÍTIMOS EN AGUAS COMUNITARIAS DE LA UE.

Las estadísticas presentadas en este apartado, se ha obtenido de la base de datos europea de información de accidentes marítimos EMCIP, donde son enviadas por los cuerpos de investigación de accidentes de los estados miembros de la UE, para archivar y analizar los informes de los accidentes e incidentes marítimos en aguas europeas.

Hay que tener en cuenta que la base EMCIP, empezó a operar en 2011, así que los resultados sufren un incremento de año a año, que quizá no es real y se deba a la falta de envíos de informes de años anteriores.

Por las costas de la UE, se efectúa un importante tráfico de petroleros con diferentes destinos, con el peligro que esto representa, añadiendo que en aguas europeas pueden llegar a contarse más de 20.000 buques navegando simultáneamente.

Los mayores accidentes en aguas europeas han sido:

- Torrey Canyon 1967 con 119.000 toneladas de crudo. Oeste de Inglaterra y Norte de Francia afectadas, error de navegación.

- Urquiola 1976 con 100.000 toneladas de crudo. La Coruña, colisión roca sumergida.
- Amoco Cádiz 1978 con 223.000 toneladas de crudo. NW de Reino Unido, fallo en aparato de gobierno.
- Betelgeuse 1979 con 44.000 toneladas. Irlanda, corrosión tanques de lastre.
- Haven 1991 con 144.000 toneladas. Explosión en descarga. Víctimas mortales.
- Mar Egeo 1992 con 74.000 toneladas. La Coruña, error humano.
- Braer 1993 con 85.000 toneladas. Sur de Islas Shetland, fallo de máquina por contaminación de fuel por agua de mar
- Borga 1995, 112.180 toneladas, Milford U.K. error en la navegación, sin contaminación.
- Mimosa 1995 con 300.000 toneladas, Escocia, vía de agua en el peak de proa, sin contaminación.
- Sea Empress 1996 con 72.000 toneladas. Milford U.K., errores de entrada a puerto.
- Volgoneft 248 1999 con 1500 toneladas, Estambul, buque de 25 años.
- Erika 1999 con 10.000 toneladas, costa atlántica de Francia.
- Prestige 2002 con 77.000 toneladas, NW de Finisterre.

Todos estos buques anteriores produjeron gran contaminación, (excepto Borga y Mimosa).

Primero expondremos lo que significa: accidente marítimo e incidente marítimo.

- o Accidente marítimo representa:
 - Muerte, pérdida o heridas graves de una persona
 - Pérdida o abandono de buque
 - Daño grave a buque o su infraestructura
 - Varada, avería grave, colisión
- o Incidente marítimo: todo lo que no sea accidente, conectado con las operaciones de un buque, que puede poner en peligro la seguridad de un buque, sus ocupantes, otras personas o el medio ambiente.

A la suma de los dos (accidente + incidente) en el estudio de EMCIP, se le denomina: Acaecimiento.

En el año 2013:

- Accidentes marítimos = 2.500 de los cuales, (81 Muy graves).
- Barcos perdidos = 54
- Buques involucrados = 2.872
- Personas heridas = 754
- Muertes = 74

Un total de 5.816 acaecimientos fueron reportados a EMCIP en los tres primeros años de existencia de (2011-2013). Este estudio presenta los resultados de acaecimientos desde el año 2011 a 2013, ambos incluidos.

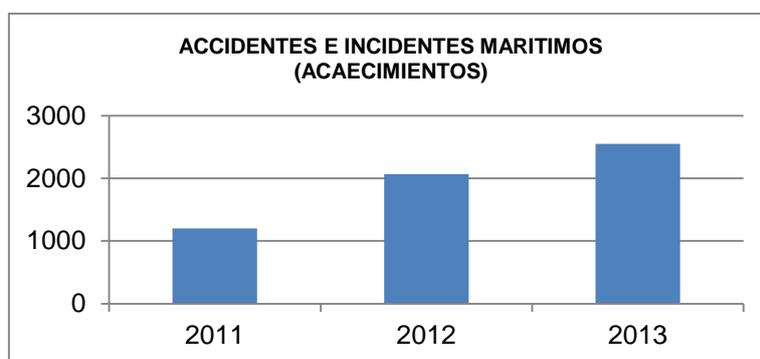


TABLA 16 NUMERO DE ACAECIMIENTOS REPORTADOS (EMSA-EMCIP)

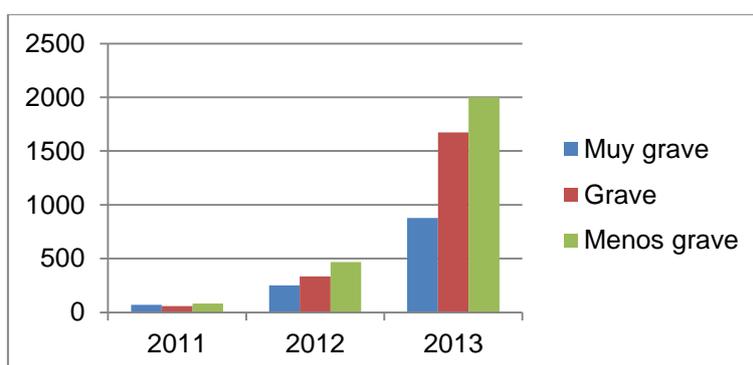


TABLA 17 IMPORTANCIA Y Nº DE ACAECIMIENTOS (EMSA-EMCIP)

Solo el 3,6% de todos los acaecimientos reportados son muy graves, el 18% grave y el 78,3 son Incidentes.

26 Estados miembro estuvieron involucrados como estados costeros en 3.554 acaecimientos, y 105 No estado miembro estuvieron involucrados en 694 acaecimientos.

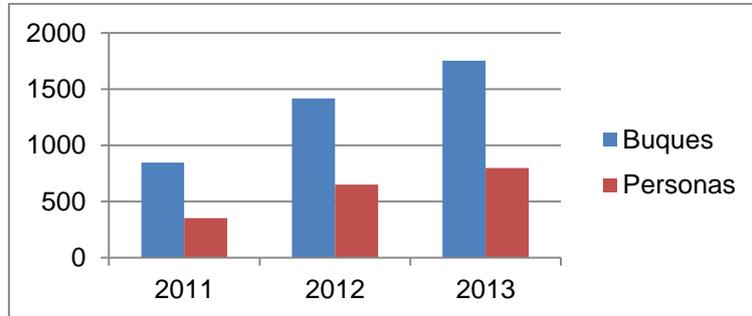


TABLA 18 TIPOS DE ACAECIMIENTOS (EMSA-EMCIP)

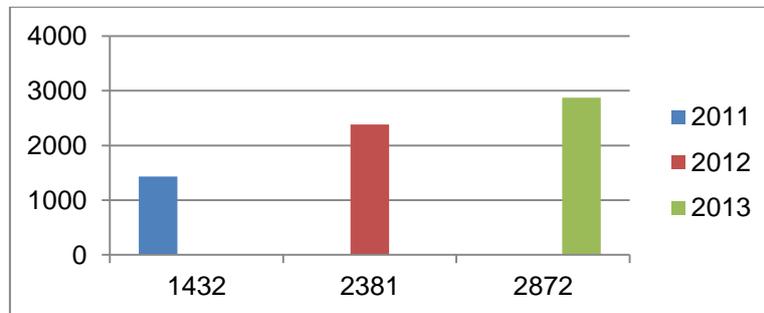


TABLA 19 BUQUES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES

En los 5.186 acaecimientos ocurridos entre 2011 y 2013, se vieron envueltos 6.685 buques, de los cuales 5.535 eran de pabellón europeo, y 1.070 de 66 estados no europeos, otros 80 no se conoce la bandera.

Accidentes de buques: 110 (3%), muy grave, 676 (17%) grave, 3229 (80%), menos grave.

Accidentes ocupacionales de personas: fueron 99 (5%) muy grave, otros 378 (21%) graves, y 1324 (74%) menos grave.

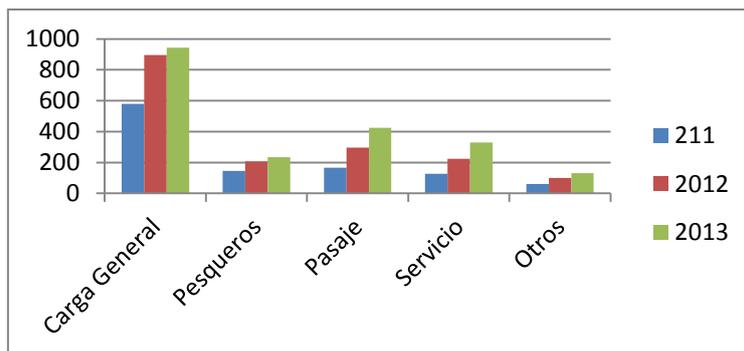


TABLA 20 ACCIDENTE CON OTRO BUQUE POR TIPO DE BUQUE (EMSA-EMCIP)



TABLA 21 ACCIDENTES DE PERSONAS POR TIPO DE BUQUE (EMSA-EMCIP)

Por categoría de buque, los buques de carga general suponen el 50% de todos los accidentes con otro buque, seguido de buques de pasaje, de servicio y pesqueros.

En accidentes de personas, carga general supone el 35% de los accidentes, seguido de buque de pasaje, de servicio y pesca.

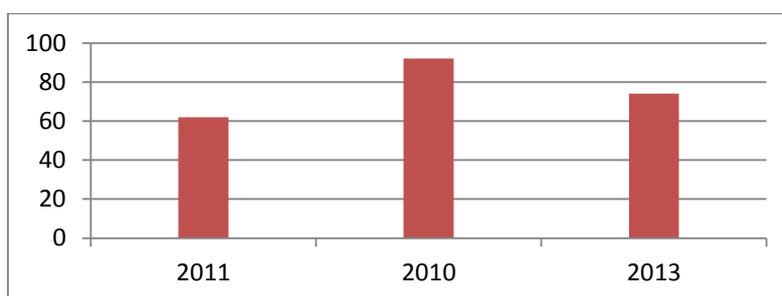


TABLA 22 PERDIDA DE VIDAS (EMSA-EMCIP)

El total de vidas perdidas fue de 228 en total: 62 en 2011 // 92 en 2012 // 74 en 2013.

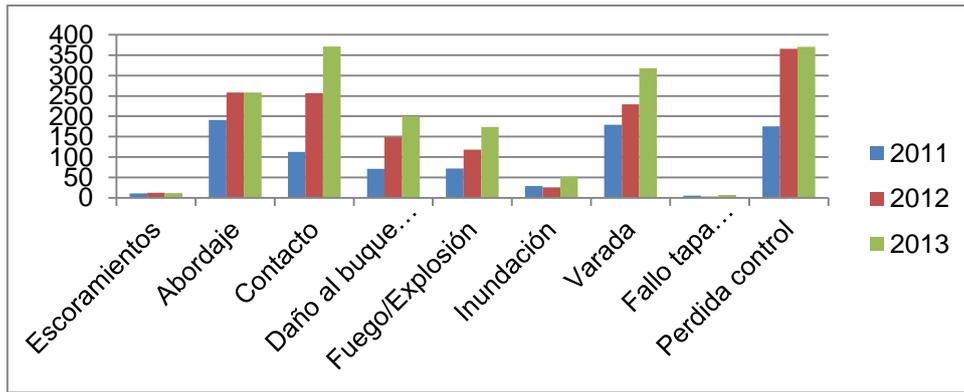


TABLA 23 NATURALEZA DE LOS ACCIDENTES (EMSA-EMCIP)

Inundación lidera con el 31%, los accidentes muy graves, seguido de abordaje 20% y Fuego/Explosión el 13%.

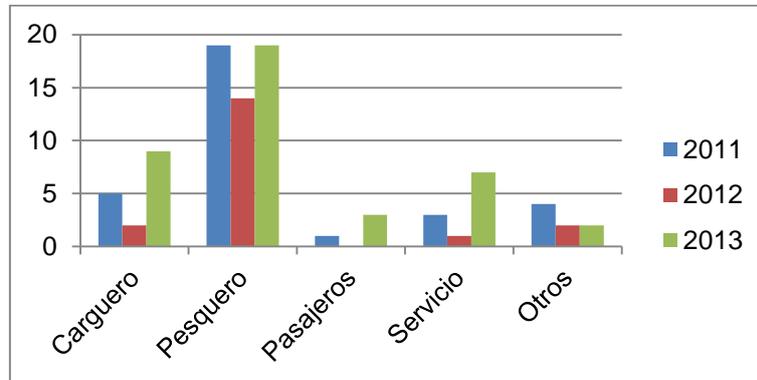


TABLA 24 BUQUES HUNDIDOS (EMSA-EMCIP)

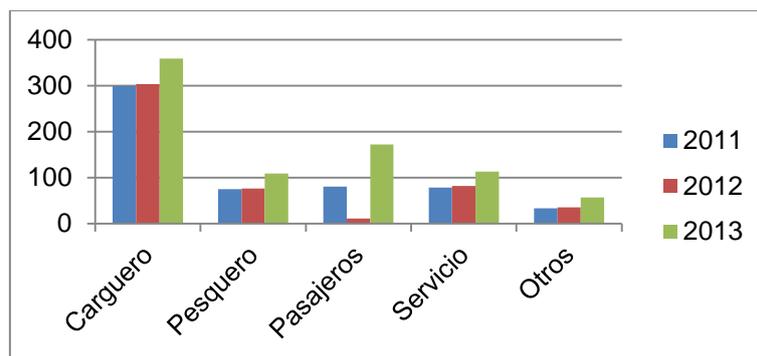


TABLA 25 BUQUES CON DAÑOS ESTRUCTURALES DESPUES DEL ACCIDENTE (EMSA-EMCIP)

Daños estructurales graves, que necesitan reparación. (Inservible). Cargueros 48%.

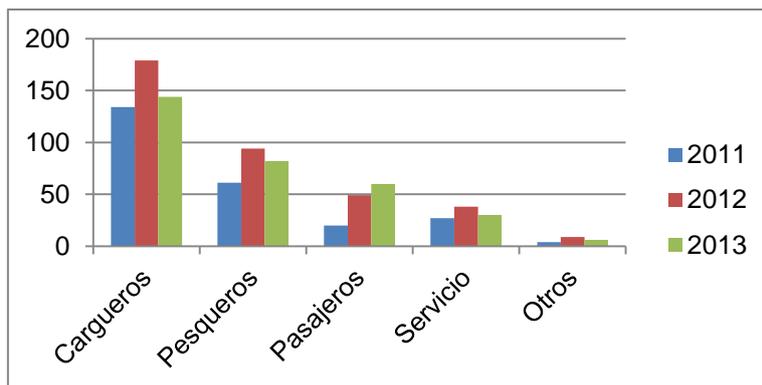


TABLA 26 BUQUES (947) NECESITADOS DE REMOLQUE POR AVERIA (EMSA-EMCIP)

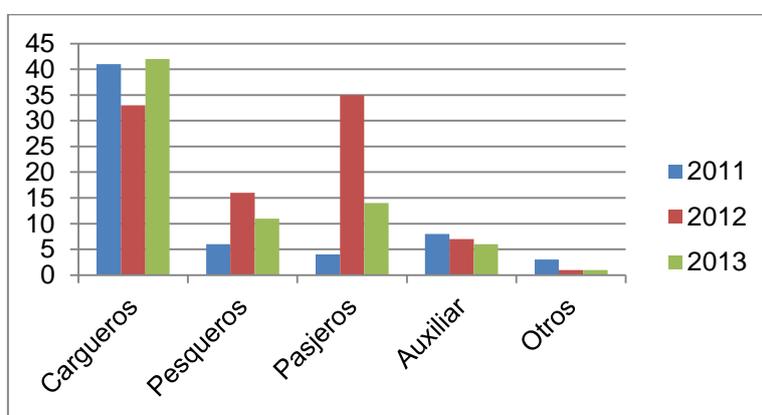


TABLA 27 PERDIDA DE VIDAS. 51% EN CARGUEROS (EMSA-EMCIP)

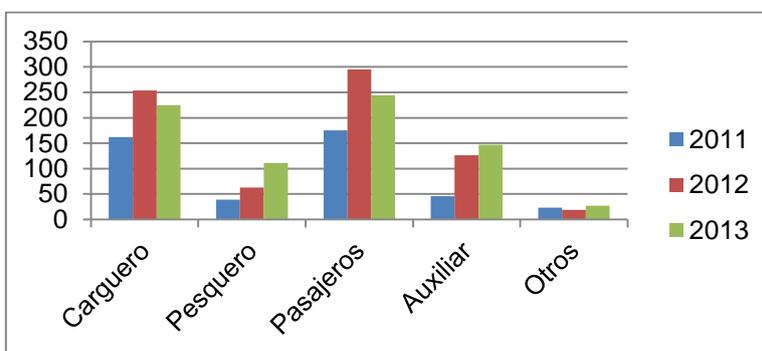


TABLA 28 HERIDOS A BORDO (31% GRAVE) (EMSA-EMCIP)

Un total de 1.952 personas resultaron heridas, el 36% de los heridos lo fue en buques de pasaje, seguido del 33% en cargueros.

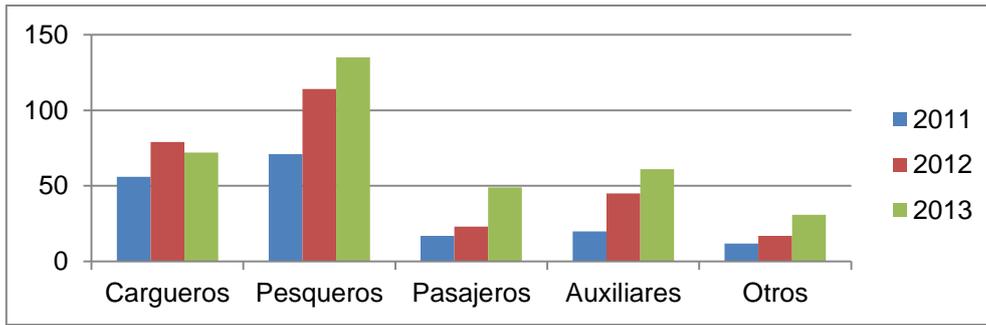


TABLA 29 OPERACIONES S.A.R. (EMSA-EMCIP)

802 buques necesitaron operaciones de búsqueda y rescate siendo el 40% de ellos pesqueros, el 60% de las operaciones lo fue por accidente marítimo de buque, y el 40% por accidente de personas.

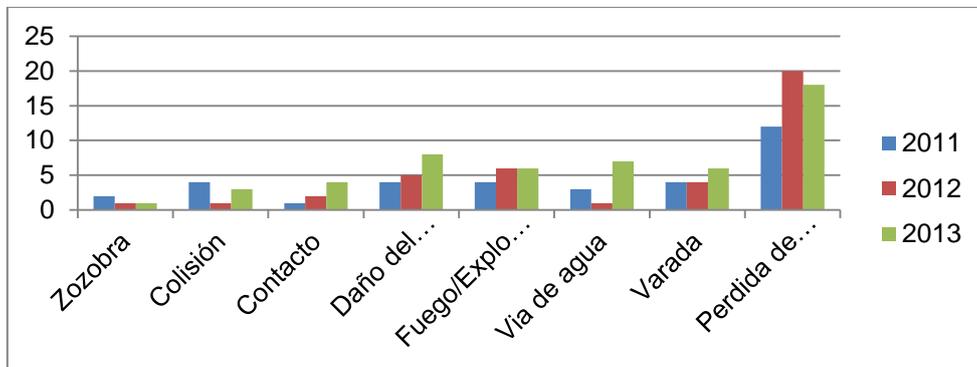


TABLA 30 CONTAMINACION TRAS EL ACCIDENTE (EMSA-EMCIP)

126 casos de contaminación, por accidente, 86% contaminación acuática y el 14% contaminación del aire. El 70% de la contaminación del mar es contaminación operativa, descarga de tanques, residuos, lubricantes, aceites hidráulicos, etc...

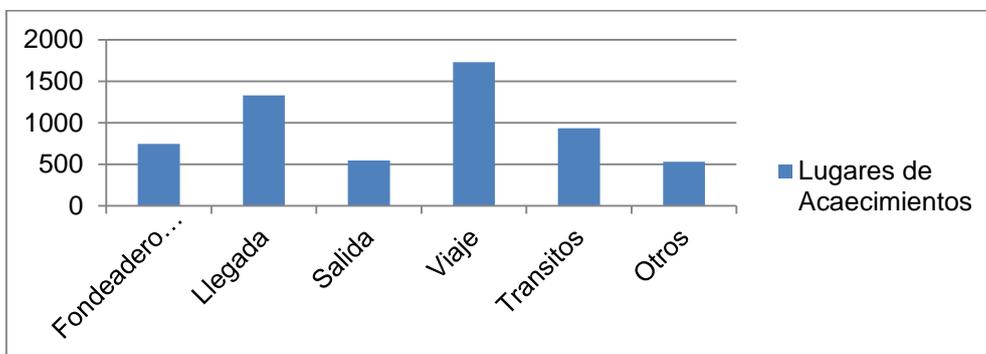


TABLA 31 LUGAR DE LOS ACAECIMIENTOS (EMSA-EMCIP)

El 30% de los acaecimientos ocurren en viaje, y el 23% a la llegada de viaje.

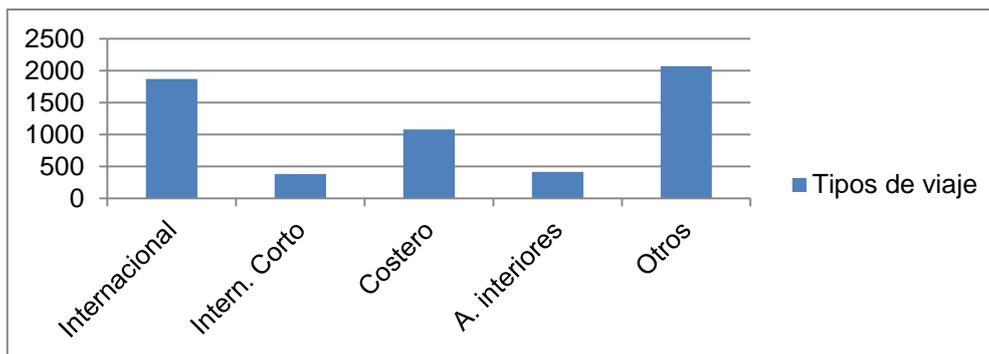


TABLA 32 TIPOS DE VIAJE Y ACAECIMIENTOS (EMSA-EMCIP)

Según el tipo de viaje, el 36% de los acaecimientos ocurren en viajes (Otros), que son confluencias de aguas interiores y entre islas, seguidos con el 32% en viajes Internacionales.

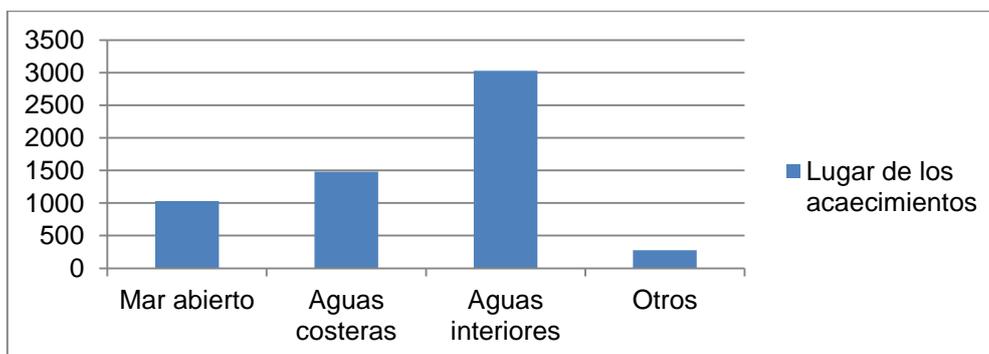


TABLA 33 LUGAR DE LOS ACAECIMIENTOS (EMSA-EMCIP)

Más del 50% de los acaecimientos ocurren en aguas interiores (archipiélago, derrotas de entrada, canales, ríos y áreas portuarias).

En Europa a rasgos generales, las principales zonas de sucesos de acaecimientos son:

- 1) Zona aproximación al puerto de Hamburgo (1386)
- 2) Entrada al Canal de la Mancha (946)
- 3) Canal del Norte, entre Irlanda y el Reino Unido (543)
- 4) Mar Báltico, cercanías de Estocolmo (199)
- 5) Mar del Norte, Islas Shetland (199)
- 6) Mar Mediterráneo, zona de paso entre Túnez, Sicilia y Malta (181)
- 7) Zona de paso entre Grecia y Creta (143)
- 8) Zona que va de Lisboa a cabo San Vicente (142)
- 9) Mar del Norte, zona de Skagerrak (116).
- 10) ...

3.3 NORMATIVA EUROPEA SOBRE SEGURIDAD MARÍTIMA. PAQUETES ERIKA I, II Y III.

Hasta la catástrofe del Erika, la UE como comunidad no tenía normativa propia en cuestiones de Seguridad Marítima, y es partir de esta catástrofe del petrolero Erika, que naufragó en 1999, partiéndose en dos frente a la costa atlántica Francesa, y derramando más de 12.000 toneladas de petróleo, que afectaron a 400 km. de costa y más de 15.000 aves, cuando la Comisión, el Parlamento Europeo y su Consejo, teniendo en cuenta los Convenios Internacionales OMI, con sus modificaciones y protocolos, y el Memorando de Acuerdo de Paris MOU, deciden adoptar una serie de medidas relativas a Seguridad Marítima.



ILUSTRACIÓN 5 DESASTRE DEL PETROLERO ERIKA (GOOGLE)

HTTPS://WWW.GOOGLE.ES/?GFE_RD=CR&EI=S4OJVI_FKUAS8WF574HODQ&GWS_RD=SSL#Q=FOTOS+PETROLERO+ERIKA

Estas medidas de la UE son: “DIRECTIVAS”, (que deben transponerse al Derecho Nacional Interno), y “REGLAMENTOS” (de obligado cumplimiento a nivel de la U.E.), Regulaciones, para mejorar el ámbito de la Seguridad Marítima en la navegación, el transporte marítimo, y la lucha contra la contaminación en sus costas, mares, puertos y buques. Ya que hasta ese momento la UE se conformaba con el cumplimiento de los Convenios y Memorandos Internacionales vigentes.

Es por esta circunstancia, que la Comisión del Parlamento Europeo y Consejo promueven unos paquetes de nueva Normativa propia sobre Seguridad Marítima, aún

más exigentes a escala comunitaria de la UE, que los Convenios Internacionales existentes en materia de seguridad marítima. Esta nueva normativa europea, es conocida como: Directivas y Reglamentos del Parlamento Europeo y del Consejo, Paquetes normativos Erika I, Erika II y Erika III.

3.3.1 NORMATIVA EUROPEA, PAQUETE ERIKA I.

Bruselas, 21.3.2000. COM (2000) 142 final. El primer paquete de medidas de la Comisión del Parlamento Europeo y Consejo tras el hundimiento del buque Erika, fue (la Propuesta de 2 Directivas y 1 Reglamento), en febrero del año 2000.

1. Directiva 95/21 / CE de 19 Junio 1995, modificada por la Directiva 2001/106/CE: Relativa al cumplimiento de las Normas Internacionales de Seguridad Marítima, Prevención de la Contaminación y las Condiciones de Trabajo y Vida a Bordo, de los Buques que utilicen los puertos Comunitarios o las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros, CONTROL DEL ESTADO RECTOR DEL PUERTO. (PORT STATE CONTROL).

La Directiva 95/21/CE que establece un sistema de control de Buques por el Estado Rector del puerto, basado en Inspecciones uniformes de buques y Procedimiento de detención de los mismos, teniendo en cuenta los cambios Normativos, de Protocolo y Códigos de la organización IMO y su aplicación en el ámbito del MOU de París. Con el propósito de reducir drásticamente los buques Sub-Estándar en aguas bajo Jurisdicción de los Estados miembros de UE. Incrementando la obediencia a la Legislación Comunitaria e Internacional sobre Seguridad Marítima, Protección del Medio Ambiente y Condiciones de Vida a bordo de buques de todos los pabellones, teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por las Autoridades de Marina de los Estados miembros bajo el Convenio Memorando de entendimiento de Paris (MOU), y Convenios Internacionales (OMI).

Los Estados mantendrán Autoridades (Oficiales/Inspectores) competentes, preparados para las Inspecciones de buques.

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2001, que modifica la Directiva 95/21/CE. Impone con carácter obligatorio a los Estados miembros el Control por el Estado del puerto (Port State Control). Modificaciones sobre el tema de inspecciones, Obligaciones de los Estados en el número anual de inspecciones, Lista negra de buques a los que puede denegarse el acceso a puertos de la UE. Medidas de denegación de acceso a determinados buques, Introducción de un régimen de sanciones por el incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, Introduce un nuevo convenio, el (CLC1992), e introduce la obligatoriedad del certificado del Seguro en materia de Responsabilidad Civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

2. Directiva 94/57 / CE, de 22 de Noviembre de 1994, enmendada por la Directiva 97/58/CE y modificada por la Directiva 2001/105/CE. Contiene REGLAS Y ESTÁNDARES COMUNES PARA LAS ORGANIZACIONES DE INSPECCIÓN Y RECONOCIMIENTO DE BUQUES Y PARA LAS ACTIVIDADES CORRESPONDIENTES DE LAS ADMINISTRACIONES MARÍTIMAS.

Endurece las condiciones a las Sociedades de Clasificación de Buques, y el reconocimiento de estas por los Estados. Establece las medidas que deberán seguir los Estados miembros y Organizaciones de Inspección, Reconocimiento y Certificación de buques para el cumplimiento de los Convenios Internacionales sobre Seguridad en el Mar y Prevención de la Contaminación Este proceso incluye el desarrollo y la implementación de los requisitos de seguridad. Los Estados miembros sólo podrán reconocer a aquellas Organizaciones que cumplan los criterios establecidos en el anexo de esta Directiva 94/57/CE, que otorga a la Comisión del Parlamento Europeo, el poder de suspensión de reconocimiento por tiempo limitado, de Sociedades de Clasificación, que trabajan a medias con el Estado. A partir de este momento, las inspecciones a las Sociedades de Clasificación de buques, se efectúan a medias entre la Comisión y el Estado miembro, con el fin de que la responsabilidad que antes recaía solamente en el Estado, a partir de este momento sea compartida por la Sociedad de Clasificación.

Directiva 2001/105CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2001, que modifica la Directiva 94/57/CE. Mediante esta modificación, se actualiza la Directiva 94/57/CE, con: Las modificaciones de los Convenios Internacionales, Protocolos y Códigos, Se adhiere el nuevo Código internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) OMI, que se ha convertido en obligatorio, Se modifica la anterior Directiva para armonizar las Inspecciones obligatorias que deben efectuar las administraciones del Pabellón, Normas sobre reconocimiento y seguimiento de las Sociedades de clasificación, Suspensión por tiempo limitado de Sociedades de clasificación, (normas), Obligación de facilitar información sobre buques, de las Sociedades de clasificación a las Autoridades del control del Estado rector del puerto.

3. Reglamento 417/2002/CE de 18 de febrero de 2002, derogado por el Reglamento 530/2012/CE de 13 de junio de 2012. Sobre: INTRODUCCIÓN PROGRESIVA ACELERADA DEL DOBLE CASCO O DISEÑO EQUIVALENTE PARA PETROLEROS DE CASCO ÚNICO.

Los derrames de petróleo, del buque Mar Egeo en la Coruña en diciembre de 1992, el Braer en 1993 y luego el Erika, llevaron al Parlamento y Consejo Europeo a adoptar esta Propuesta de Reglamento. La primera iniciativa de retirar de la navegación a los petroleros de casco sencillo se tomó en Estados Unidos en 1990, cuando se promulgó la Oil Pollution Act, (OPA90) en la cual el doble casco era un requerimiento obligatorio.

El propósito de este Reglamento es: Establecer un calendario por etapas para adoptar el doble casco o diseño equivalente según los requerimientos del Convenio MARPOL 73/78 en los petroleros de casco simple. Prohibiendo la entrada a puertos y terminales de la UE, así como el anclaje, de petroleros sin doble casco o diseño equivalente al requerido en la Regulación 13F y 13G del Anexo I de MARPOL 73/78, según el calendario adoptado.

Así mismo introduce la obligación de tanques de Lastre Segregado según la Resolución IMO A.747 (18)

Reglamento 530/2012/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012. SOBRE LA INTRODUCCIÓN ACELERADA DE NORMAS EN MATERIA DE DOBLE CASCO O DISEÑO EQUIVALENTE PARA PETROLEROS DE CASCO ÚNICO (refundición). Con el fin de aumentar la seguridad y evitar la contaminación en el transporte marítimo. Este Reglamento establece un programa de introducción acelerada de las normas en materia de doble casco o de diseño equivalente establecidas por el MARPOL 73/78, para los petroleros de casco único y prohibir el transporte, con origen o destino en los puertos de los Estados miembros, de petróleos pesados en petroleros de casco único. No se autorizará a los petroleros a navegar con el pabellón de un Estado miembro, ni que accedan a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de los Estados miembros, con independencia del pabellón que enarboles, salvo que sean petroleros de doble casco.

Estas tres medidas legislativas forman un conjunto que afecta no sólo a los petroleros, sino también, en lo que respecta a las dos primeras, a los demás buques que transportan materias Peligrosas o Contaminantes.

3.3.2 NORMATIVA EUROPEA, PAQUETE ERIKA II

Una vez adoptadas las primeras medidas, paquete Erika I, el 21 de marzo de 2000, el Consejo Europeo de Biarritz urgió a la Comisión Europea a la presentación de un segundo paquete normativo (paquete Erika II) que complementase y completase las medidas adoptadas en el primero. Este segundo paquete que representaba una posterior mejora en la protección de las aguas de la UE contra el riesgo de accidentes y contaminación marina, fue presentado el 6 de diciembre de 2000.

Esta Comunicación consta de (1 propuestas de Directiva, y 2 propuestas de Reglamento).

1. Directiva 2002/59/CE del 27 de junio de 2002 del Parlamento Europeo y del Consejo. Relativa al establecimiento de un SISTEMA COMUNITARIO DE SEGUIMIENTO Y DE INFORMACIÓN SOBRE EL TRÁFICO MARÍTIMO y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo.

Esta nueva Directiva tiene por fin establecer en la Comunidad Europea un sistema (SafeSeaNet), de Seguimiento, Control, e intercambio de Información del Tráfico Marítimo, con el fin de mejorar la Seguridad y eficiencia así como la prevención de la Contaminación por buques, mantener una cercana vigilancia de buques con posible riesgo, poder servir de ayuda en las operaciones de búsqueda y rescate en la mar, y verificar el uso de los VTS de tráfico aprobados por la IMO.

Para ello se dan unas directrices de cumplimiento obligado como: La obligada notificación anticipada de la llegada a puerto de un buque. (Mercancías peligrosas o contaminantes. Hazmat), La obligada participación en los sistemas de Separación de Tráfico VTS, que los Estados miembros están obligados a establecer, Los Reports de buques obligatorios, con penas económicas incluidas por el no cumplimiento, La obligatoriedad de los sistemas electrónicos de identificación y seguimiento, respondedor radar AIS y caja negra, grabador de datos de viaje VDR, el Intercambio electrónico de información entre los Estados miembros (24/24), Seguimiento de los buques potencialmente peligrosos, e intervención en caso de accidente o incidente, Implantación de penas económicas por no cumplimiento de la Directiva, Investigación de incidentes y accidentes, Puertos de refugio.

2. Reglamento 2000/0326 (COD) del Parlamento Europeo y del Consejo. Sobre, el establecimiento de un FONDO DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS POR CONTAMINACIÓN de Hidrocarburos en aguas Europeas y medidas complementarias. Fondo COPE, (Fund for the Compensation of Pollution in Europe)

La compensación de la víctimas de daños producidos por derrame por accidente de un buque petrolero es un aspecto importante de la contaminación por hidrocarburos. Y el desastre del Erika, demostró la insuficiencia de los límites existentes de responsabilidad.

El Convenio de Responsabilidad Civil por daños por Hidrocarburos, CLC69 y Fondo de Compensación por daños por Hidrocarburos, FUND71, entraron en vigor en 1975 y 1978 respectivamente. Estos dos Convenios establecieron dos niveles de compensación contruidos sobre una estricta pero Limitada responsabilidad del propietario del buque y un Fondo, financiado por receptores de petróleo, que proveía una compensación

suplementaria a las víctimas de los daños, que no podían obtener completa compensación del propietario. El propósito de este Reglamento es crear un nuevo nivel indemnizatorio de la Comunidad Europea, Fondo COPE para complementar estos dos niveles compensatorios y resarcir a las víctimas no compensadas debido a que los límites de los anteriores no son suficientes.

3. Reglamento 2000/0327 (COD) del Parlamento Europeo y del Consejo. Sobre el establecimiento de una AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA. (EMSA).

Se crea cuerpo especializado y experto en cuestiones técnicas y científicas, con el propósito de asegurar la implantación/aplicación de la abundante Legislación Europea en Seguridad Marítima y prevención de la Contaminación de manera uniforme y efectiva dentro de la UE, ayudando en la continua actualización de la Legislación, y asegurándose de su efectiva implantación en toda la Comunidad, en particular el régimen del Control del Estado rector del puerto, y el control de las Sociedades de Clasificación a nivel Comunitario. Organizando actividades orientativas sobre el Estado del Pabellón, visitando a los Estados miembros para comprobar la efectiva implantación de la Normativa Europea.

Asistirá a la Comisión en las siguientes áreas: Apoyo en actualizar la legislación, y en particular, con el desarrollo de la Normativa Internacional en ese campo de la Seguridad marítima, Apoyo técnico y científico, seguimiento del funcionamiento del régimen de Control del Estado del puerto, comprobando el funcionamiento global del Port State Control, Asistencia técnica a la para tomar parte en el trabajo del cuerpo técnico del MOU en el Control por el estado del puerto, Inspección, evaluación y auditoria de Sociedades de Clasificación reconocidas, o por reconocer, Control del desarrollo de las medidas de seguridad y prevención de la contaminación por las Sociedades de Clasificación, Elaboración y mantenimiento de Lista Negra de buques sub-estándar, Gerencia del Fondo Cope, El control de la implantación de la legislación comunitaria en Seguridad sobre Buques de Pasaje, Legislación aplicable a Tripulaciones, Equipamiento Marítimo, Tendrá opción en Investigación de accidentes marinos, Asesoramiento en cuestiones que son responsabilidad del Estado del puerto y Estado del pabellón,

Realizara visitas-inspección a los estados miembro enviando un informe con las conclusiones a la Comisión.

Pero coincidiendo en el tiempo, una vez presentado el segundo paquete legislativo Erika II, un nuevo accidente, el hundimiento del petrolero Prestige, el 19 de noviembre de 2002, frente a las costas gallegas españolas, con 77.000 toneladas de crudo a bordo, produciendo un gran desastre ecológico en pesquerías y costas desde Portugal a las Landas francesas suponiendo un gran costo ecológico y económico, vino a ensombrecer el panorama de la contaminación marítima en la UE.



ILUSTRACIÓN 6 HUNDIMIENTO DEL PETROLERO PRESTIGE (GOOGLE)
<https://www.google.es/search?q=prestige&biw=1118&bih=724&tbm=isch&tbo=u&source>

Y a raíz de este accidente del Prestige, las Instituciones Comunitarias de la UE tomaron una serie de iniciativas, que resumimos a continuación:

1. Comunicación de la Comisión de fecha 3 de diciembre de 2002 que contiene los siguientes elementos principales:

- I. Publicación de una Lista Negra orientativa de los buques cuyo acceso a los puertos europeos se habría prohibido de estar en vigor las nuevas disposiciones comunitarias de Seguridad.
- II. Creación de la Red Telemática Comunitaria de seguimiento del tráfico marítimo en aplicación del paquete Erika II.

III. Intención, para que la Agencia Europea de Seguridad Marítima pueda ponerse a trabajar seis meses antes de la fecha prevista.

2. Propuesta de Reglamento de fecha 20 de diciembre de 2002 presentada por la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo que integra las siguientes iniciativas:

- I. Acortar el calendario de retirada de los petroleros de casco único adoptado en el marco de Erika I.
- II. Prohibir el transporte de fuel pesado en petroleros de casco único hacia o desde puertos de la Unión Europea.

Además, la Comisión preparara una serie de nuevas medidas legislativas dirigidas sobre todo a imponer sanciones penales a cualquier persona (no solo al armador sino también al propietario de la carga, a la sociedad de clasificación o a cualquier persona interesada) responsable de contaminación provocada por su negligencia. Esta propuesta combatirá las operaciones (deliberadas) de vertido efectuadas por los buques y se completará con disposiciones sobre la recogida de pruebas y la persecución de los delincuentes.

3.3.3 NORMATIVA DEL PAQUETE ERIKA III

Así otro tercer paquete de medidas en materia de Seguridad Marítima y portuaria compuesto por (2 Reglamentos y 6 Directivas se promulgo para completar las anteriores, con el objetivo de reforzar la legislación de la UE vigente en materia de Seguridad Marítima y conservación ambiental del medio Marino.

1. Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y Consejo de 23 de abril de 2009. Sobre REGLAS Y NORMAS COMUNES PARA LAS ORGANIZACIONES DE INSPECCIÓN Y RECONOCIMIENTO de buques y para las actividades correspondientes de las ADMINISTRACIONES MARÍTIMAS.

Establece las medidas que deberán seguir los Estados miembros en su relación con las organizaciones responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques (Sociedades de Clasificación) en cumplimiento de los Convenios Internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima, avanzando al mismo tiempo en el objetivo de la libertad de servicios. Quedan incluidos el desarrollo y aplicación de requisitos de Seguridad para el casco, la maquinaria y las

instalaciones eléctricas y de control de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de los convenios internacionales. En vigor desde 17 de junio de 2009.

2. Reglamento (CE) nº 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 sobre REGLAS Y NORMAS COMUNES PARA LAS ORGANIZACIONES DE INSPECCIÓN Y RECONOCIMIENTO de buques.

En vigor desde el 8 de junio de 2009.

El presente Reglamento establece las medidas que deberán seguir las organizaciones responsables de la inspección, el reconocimiento y la certificación de buques en cumplimiento de los Convenios Internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima, avanzando al mismo tiempo en el objetivo de la libertad de prestación de servicios. Quedan incluidos el desarrollo y aplicación de requisitos de seguridad para el casco, la maquinaria y las instalaciones eléctricas y de control de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de los Convenios internacionales.

Los Estados miembros que deseen conceder autorización a cualquier organización que aún no esté reconocida, presentarán una solicitud de reconocimiento a la Comisión, acompañada de información completa y justificantes del cumplimiento por la organización de los criterios mínimos establecidos en el anexo I.

Cuando una organización reconocida no logre emprender las actuaciones preventivas y correctoras exigidas por la Comisión o retrase injustificadamente las mismas, la Comisión podrá imponer sanciones conminatorias periódicas a dicha organización hasta que las lleva a cabo íntegramente. La retirada del reconocimiento, por causas varias, será decidida por la Comisión, a iniciativa propia o a instancia de un Estado miembro, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado. Todas las organizaciones reconocidas serán evaluadas por la Comisión, conjuntamente con el Estado miembro que haya presentado la solicitud de reconocimiento.

3. Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y de la Comisión de 23 de abril de 2009. Sobre el CONTROL DE LOS BUQUES POR EL ESTADO RECTOR del puerto.

Tiene por objeto contribuir a reducir el número de buques deficientes en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros, mediante: Un mejor cumplimiento de la Legislación Internacional y Comunitaria sobre Seguridad Marítima, Protección marítima, protección del Medio Ambiente Marino y condiciones de Vida y Trabajo en los buques de cualquier pabellón. El establecimiento de criterios comunes para el control de buques por parte del Estado rector del puerto, de inspección e inmovilización aprovechando la experiencia del Memorando de París. La inspección de buques será acorde con su perfil de riesgo, buques de mayor riesgo, inspecciones más detalladas y frecuentes.

Esta Directiva se aplica a todo buque y su tripulación que haga escala en puerto de un Estado miembro. En vigor desde 17 de junio de 2009.

La Directiva establece la Normativa a seguir en los siguientes aspectos:

- Facultades de inspección de los Estados miembros
- Sistemas de inspección y compromiso anual.
- Normas para el cumplimiento de inspección
- Aplazamiento de inspecciones
- Notificación de la llegada del buque
- Perfil de riesgo del buque
- Frecuencia de las inspecciones
- Selección de buques con vistas a la inspección
- Inspecciones iniciales, detalladas y ampliadas
- Directrices y procedimientos en materia de inspección
- Medidas de denegación de acceso a determinados buques
- Transmisión al capitán del informe de inspección
- Denuncias
- Rectificación de deficiencias e inmovilización
- Recursos del propietario
- Seguimiento de inspecciones e inmovilizaciones
- Perfil profesional de los inspectores
- Informes de los prácticos y autoridades portuarias
- Base de datos de Inspecciones
- Intercambio de información y cooperación

- Publicidad de la información
- Publicación de compañías con bajo grado de cumplimiento de la normativa
- Reembolso de los costes
- Vigilancia del cumplimiento y actuación de los Estados miembros.
- Procedimiento del Comité de seguridad marítima.

4. Directiva 2009/17/CE del Parlamento Europeo y Comisión de 23 de abril de 2009, Modifica la Directiva 2002/59/CE sobre el establecimiento de un SISTEMA COMUNITARIO DE SEGUIMIENTO, INFORMACIÓN E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE TRÁFICO MARÍTIMO, (SafeSeaNet).

Especial importancia tiene:

- Gestión, funcionamiento, desarrollo y mantenimiento de la red SafeSeaNet.
- La información sobre mercancías peligrosas o contaminantes transportadas por vía marítima,
- Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas.
- La obligatoriedad del sistema AIS (Automatic Identification System), obligatorio hasta para pesqueros de eslora de más de 15 metros,
- La obligatoriedad del Sistema de Identificación y Seguimiento de largo alcance (LRIT) para los buques comprendidos en la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS,
- La creación de un Centro Europeo de Datos LRIT, obligatorio en puertos de Estado miembro, que permitan el efectivo control de buques.
- La Directiva así mismo incorpora la Resolución A.949 (23) de la OMI, “Directrices relativas a los lugares de refugio para los buques necesitados de asistencia” (Puertos de refugio), Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia y Planes de acogida de buques necesitados de asistencia. Garantía financiera y de indemnización.

En vigor desde 31/05/2009, los Estados miembros incorporarán a su derecho interno, las presentes disposiciones con fecha tope 30.11.2010.

5. Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y Comisión de 23 de abril de 2009, sobre los principios fundamentales que rigen la INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES MARÍTIMOS DE BUQUES, que modifica la Directiva 1999/35/CE del Consejo y Directiva del Parlamento y Consejo 2002/59/CE.

Su objetivo es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por el buque para reducir con ello el riesgo de siniestros marítimos futuros, facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad y el correcto análisis de los siniestros e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas.

- Los Estados miembros garantizarán que se proporcione toda la información pertinente para llevar a cabo la investigación de seguridad.
- Obligación de investigar de los Estados los siniestros marítimos.
- Creación de una base de datos europea sobre siniestros marítimos para almacenar la información relativa a siniestros. EMCIP Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos.
- En vigor desde 17 de junio de 2009. Trasposición a más tardar: 17 de junio de 2011.

6. Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y Consejo de 23 de abril de 2009, relativa al SEGURO DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES PARA LAS RECLAMACIONES de Derecho Marítimo.

De modo que cada Estado miembro exigirá a los propietarios de buques que enarboleden su pabellón que dispongan de un seguro que cubra a dichos buques, y a los buques que enarboleden un pabellón distinto del suyo que cuenten con un seguro cuando dichos buques entren en un puerto, o estén navegando en las aguas territoriales de un Estado miembro de la Comunidad Europea.

La no presencia del Certificado puede dar lugar a la detención y expulsión del buque.

El seguro referido cubrirá las reclamaciones de Derecho marítimo sujetas a una limitación con arreglo al Convenio 1996 SNP96 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de la OMI, con su protocolo 1996. Entrada en vigor desde 29/05/2009.

7. Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y Consejo de 23 de abril de 2009, Bruselas, 18.12.2013. COM (2013) 916 final. Sobre el cumplimiento de las OBLIGACIONES DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO.

En vigor desde 17/06/2009. España traspuso esta Directiva antes del 17 de junio de 2011.

- A. Garantizar que los Estados miembros cumplen eficaz y sistemáticamente sus obligaciones como Estados de abanderamiento, especialmente haciendo obligatorio el plan de auditorías a los Estados del pabellón, de la OMI en virtud de la legislación de la UE e introduciendo la certificación de los sistemas de gestión operativa de las autoridades marítimas nacionales.
- B. Mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación procedente de buques que enarboles pabellón de un Estado miembro, en particular garantizando que ninguno de ellos figure en la lista negra o en la lista gris del MOU sobre supervisión del Estado rector del puerto.
- Asimismo, establece controles básicos de seguridad cuando un buque es transferido a otro Estado de abanderamiento.
 - Proceso de auditorías a los Estados de abanderamiento, Resolución A.946 (23), la Asamblea de la OMI, al menos una cada 7 años.
 - Implantación de sistemas certificados de gestión de calidad, para los aspectos operativos de las actividades de la Administración competente.
 - Los operadores de buques con deficiencias están obligados a rendir cuentas ante las autoridades competentes sobre las razones de la falta de conformidad;
 - Se realizarán inspecciones dirigidas a los buques del propio pabellón, cuando se entra en un puerto de Estado de abanderamiento.
 - Ratificación de Convenios internacionales por los Estados miembros, la Comisión recordó a los Estados miembros su compromiso.

Añadir que el 20 de agosto de 2013 entró en vigor la Directiva 2009/13/CE sobre mejoras en las condiciones laborales. CTM de la OIT de 2006, EFT Federación Europea de trabajadores del transporte.

8. Reglamento (CE) nº 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009. Sobre la RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS DE PASAJEROS POR MAR en caso de accidente En vigor desde 29/05/2009 aplicable para la Comunidad del Convenio de Atenas desde ésta fecha y, en cualquier caso, a no más tarde del 31 de diciembre de 2012.

Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la creación de un conjunto único de normas que regulen los derechos de los transportistas por mar y sus pasajeros en caso de accidente, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones o los efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado.

El presente Reglamento establece el Régimen Comunitario de Responsabilidad y Seguro aplicable al Transporte de Pasajeros por Mar según se establece en las disposiciones pertinentes:

A) del Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, modificado por el Protocolo de 2002 («el Convenio de Atenas»), que se especifican en el anexo I.

B) de la reserva y de las directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006 («las directrices de la OMI»), que se especifican en el anexo II.

Además, este Reglamento amplía el ámbito de aplicación al transporte marítimo de pasajeros dentro de un Estado miembro a bordo de buques de las clases A y B según el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE y establece determinados requisitos adicionales.

Limitación global de la responsabilidad: Convenio internacional sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo de 1976, modificado por el Protocolo de 1996, o a cualquier instrumento futuro de enmienda.

4 AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA. EMSA.

El naufragio del ferry Estonia, el buque Erika y el hundimiento del petrolero Prestige, con sus desastres medioambientales contaminantes, motivaron que los ojos del mundo estuvieran puestos en la UE, y fueron el detonante en la Comunidad para crear un nuevo organismo, brazo técnico y operativo, con el fin de garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de Seguridad Marítima reduciendo el riesgo de Accidente Marítimo, la pérdida de Vidas Humanas en el Mar y la Prevención de la Contaminación por los buques en la Unión Europea.



ILUSTRACIÓN 7 SEDE CENTRAL DE LA AGENCIA EMSA EN LISBOA (EMSA)

<FILE:///C:/DOCUMENTS%20AND%20SETTINGS/USUARIO/MIS%20DOCUMENTOS/DOWNLOADS/ANNUAL-REPORT-2012.PDF>

4.1 INSTITUCIÓN

Para tener una mejor visión de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, empezaremos por ver una de las Instituciones (15) que componen la Unión Europea, y esta es, la Comisión Europea, que tiene como función: Velar por los Intereses Generales de la UE, proponiendo y comprobando que se cumpla la Legislación y aplicando las

Políticas y el Presupuesto de la UE. La Comisión es un órgano ejecutivo, políticamente independiente de la UE, y es la única instancia responsable de elaborar propuestas de nueva Legislación Europea y de aplicar las decisiones del Parlamento y Consejo Europeo. Para ello:

- propone nuevas Leyes,
- gestiona las políticas y los fondos europeos,
- vela por que se cumpla la Legislación Europea, y
- representa a EU en la escena Internacional.

Como parte del segundo paquete de medidas Erika II, en el año 2002, se promulga el Reglamento (CE) No 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. EMSA. (Posteriormente modificado en 2003 por Reglamento CE/1644; en 2004 por el Reglamento CE/724; en 2006 por el Reglamento CE/2038 y en 2013 por el Reglamento CE/100). Que tiene como inicial y principal objetivo, el consejo Técnico y Científico a la Comisión Europea y Estados miembros ayudando al buen desarrollo e implantación de la Legislación europea en el campo de la Seguridad, Protección Marítima, Prevención y respuesta a la Contaminación causada por buques, en un continuo proceso de actualización y desarrollo de nueva Legislación EU, controlando su correcta implantación mediante Inspecciones y evaluando su efectividad.

Inicia su andadura en Bruselas, año 2003, nombrando a su Director Ejecutivo y su inicial plantilla de 5 operarios. Para finales de octubre 2003, su equipo administrativo estaba operativo, y también a primeros de ese mes obtiene su competencia financiera, traspasada por la Dirección General de Energía y Transporte Europea, adquiriendo la base de datos S12, y el programa de entrenamiento y gestión Exact. Para 2004 el sistema financiero está completo, (pagos electrónicos, inventario,...). Su presupuesto para ese año fue de 12,6 millones de euros, y se inicia la construcción de la que será su nueva sede definitiva, a orillas del Tajo, en el corazón del puerto de Lisboa, inaugurada en septiembre de 2006, y a donde se trasladó todo su personal en el año 2009.

4.2 ESTRUCTURA

La Agencia EMSA está dirigida por un Director Ejecutivo, con obligaciones y derechos definidos en el artículo 15 de la Regulación 1406/2002/CE.

El Director Ejecutivo esta asistido por 3 Departamentos; 1 Asesor Político; 1 Asesor en Comunicación y 1 Agente Contable con capacidad de Auditoria interna.

EMSA, está constituida, por 9 Unidades, bajo 3 DEPARTAMENTOS:

DEPARTAMENTO A: Servicios Corporativos

1. Unidad de Recursos Humanos
2. Unidad de Asuntos Legales y Financieros
3. Unidad de Ayuda Operativa

DEPARTAMENTO B: Seguridad y Estándares

4. Unidad de Visitas e Inspecciones
5. Unidad de Seguridad del Buque
6. Unidad de Medioambiente Marítimo y Port State Control

DEPARTAMENTO C: Operaciones

7. Unidad de Servicios Marítimos Integrados
8. Unidad de Servicios de Reports e Informes de Buques.
9. Unidad de Servicio de observación Terrestre y respuesta a la Contaminación.

4.3 PRESUPUESTO

Los presupuestos de la EMSA, como las Instituciones de la UE en general, seguían un principio de anualidad hasta el año 2014 en que se modificó mediante Regulación de 2013, a periodos de 5 años, es decir, son aprobados por el Consejo de Administración, en cooperación con la Comisión Europea y aprobación del Parlamento Europeo.

TABLA 34 PRESUPUESTO DE EMSA 2015 (EMSA)

PRESUPUESTO EMSA 2015		
PRESUPUESTO		54.167.205,00
INGRESOS OPERATIVOS		3.769.970,85
TOTAL		57.937.175,85
GASTOS EMSA 2015		
TITULO	CAPITULO	
1.1	Personal	19.766.700,00
1.2	Contratación y traslados	275.000,00
1.3	Desplazamientos de trabajo	78.594,76
1.4	Seguro médico	325.000,00
1.5	Gestión social	465.000,00
1.6	Espectáculos y Representación	30.000,00
2.0	Edificios y equipamiento	3.318.372,29
2.1	Compra aparatos tecnológicos	390.000,00
2.2	Mobiliario	68.000,00
2.3	Gasto corriente administrativo	132.500,00
2.4	Correo y comunicaciones	157.033,05
2.5	Encuentros, reuniones	110.000,00
3.0	Financiación de proyectos	2.664.091,50
3.1	Bases de datos, servicios de información	4.332.855,00
3.2	Comunicaciones	249.637,00
3.3	Seminarios y formación	1.301.100,00
3.5	Estudios de investigación	760.750,00
3.6	Misiones operativas	665.000,00
3.8	Medidas anti-contaminación	19.806.582,80
3.9	LRIT	1.582.000,00
TOTAL		56.478.216,40

El Reglamento Financiero de la Agencia Europea de Seguridad Marítima establece disposiciones de aplicación del Reglamento financiero, aplicable al presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Estas reglas cubren áreas tales como la aprobación del presupuesto, los principios de contabilidad y de los procedimientos de contratación. Teniendo en cuenta:

Reglas para poner en práctica la Regulación financiera de la Agencia de Seguridad Europea 2014.

TABLA 35 PRIMER PRESUPUESTO APORTADO POR EMSA (EMSA)

PRESUPUESTO EMSA 2008			
TITULO	CAPITULO	PRESUPUESTO	GASTO
1	Plantilla	18.116.000,-	18.166.000,-
2	Edificios y Equipamiento	2.860.000	2.860.000,-
3	Gastos operativos	29.226.879,-	29.251.866,-
	GASTO TOTAL	50.202.879,-	50.227.866,-

4.4 MIEMBROS DE LA AGENCIA.

La Junta Administrativa de EMSA supervisa el trabajo de la Agencia y a su Director Ejecutivo. En particular el Consejo de Administración adopta el Programa de trabajo, su Presupuesto y su plan de Política de personal.

El CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN de la agencia EMSA, está compuesto:

1 El Presidente de la Junta Administrativa.

28 Representantes, uno, por cada uno de todos los Estados miembros de la UE.

4 Representantes de la Comisión Europea.

2 Representantes de la Asociación Estatal del libre Comercio Europeo, (sin derecho a voto) que representan a Islandia y Noruega.

4 Representantes (sin derecho a voto) de los diferentes sectores de la Industria Marítima.

4.5 ACTIVIDADES PRINCIPALES

Sus inicios, en 2003 con la formación del equipo, maduración de las estructuras administrativas, implantación de los Estatutos Internos, la mejora de los sistemas de gestión financiera, y preparativos para su traslado a Lisboa, hasta el comienzo de las actividades operativas, que podemos destacar,

Las Auditorias e Inspecciones a las Sociedades de Clasificación con el fin de ser reconocidas y autorizadas en Europa. Visitas a Estados miembros para comprobar la implantación del Control del Estado rector (Port State Control), Inspecciones a buques ro-ro, de carga rodada y pasaje, ferris, naves de gran velocidad. Tiene lugar la puesta en marcha del desarrollo de la red SafeSeaNet, referente al Control del Tráfico Marítimo y Sistemas de Información. También cooperan en la investigación del accidente del Prestige, Auditoria, inspección y valoración de los Centros de Formación de Marineros de terceros países.

En 2005 la plantilla de EMSA, había crecido hasta los 80 operarios, continuando con los anteriores trabajos operativos, e implantando el Código de Seguridad ISPS.

El año del traslado de Bruselas a Lisboa, 2006, crece la plantilla a 131 operarios, se continua con los trabajos operativos. Es este el año de inicio de operatividad de la red de control e información marítima SafeSeaNet, e inicio del estudio y desarrollo del control del tráfico marítimo a larga distancia LRIT, el inicio de los centros operativos de respuesta a la Contaminación creando los tres primeros, en el Báltico, Brest y Malta, mientras se trabaja en el desarrollo e implantación del tercer paquete de medidas Erika III. Se crea el programa PHARE dotado de 1500 millones de euros anuales (Estrategia de Preadhesión y ayuda a países de la Europa Central), operativo hasta el 2006 y sustituido por el programa IPA para el periodo 2007/2013, inicio de sustitución de la base de datos Sirenac por la nueva Equasis (European Quality Ship Information System), que es el Sistema de Información, de acceso público, sobre calidad relacionada con la Seguridad de la Flota Mundial de buques mercantes. Dentro del programa de

Protección Civil EU, se crea el programa EMPOLLEX, gestionado por EMSA, que es un programa de intercambio de expertos de los Estados miembros, Noruega e Islandia, en contaminación, también cooperación con CFFIC (Industria química europea) y CEDRE (consejo de expertos en contaminación accidental)

Son las materias del Port State Control, el desarrollo de la Convención STCW, los sistemas y normativa de Recepción de basuras y restos de carga en puerto, las pinturas anti-incrustantes, emisiones del combustible marino, la red CleanSeaNet, la Resolución e inicio del desarrollo del EU LRIT Centro de Datos, y completar el sistema AIS las tareas que EMSA desarrolla durante 2007. Este es el año del relevo de los miembros del Consejo, visitas a Estados miembro para implantar la Legislación EU, se diseña el nuevo sistema Thetis, (Sistema Central de Información, que proporciona datos particulares e informes de Inspecciones sobre buques, basados en inspecciones anteriores llevadas a cabo en la región del MA de París, por oficiales del PSC), que sustituye a Sirenac en el sistema de PSC. Se desarrolla SSN (que es un sistema creado para facilitar el intercambio de Información Marítima en formato electrónico entre los Estados miembros de la UE, y proporcionar a la Comisión y a los Estados miembros la información pertinente según la legislación de la UE) con la última tecnología disponible, inicio de la red CleanSeaNet (servicio de la UE basado en satélites de detección de derrames de petróleo de buques). Se trabaja en el perfeccionamiento de intercambio de información entre los 40 principales puertos de Europa, así como la información de cargamentos de HNS (productos nocivos y peligrosos), también un estudio sobre la Gestión de basuras y residuos de carga de buque en puerto, revisando el convenio Marpol Anexo VI sobre el sulfuro en los combustibles marítimos y sus emisiones de óxidos de sulfuro y dióxidos de nitrógeno, y se inspeccionan 9 de las 13 Sociedades de Clasificación, y no solo su sede central sino sus centros regionales. En la materia de PSC se hace entrega a los Estados miembros de la herramienta Rulecheck, y se desarrolla la base de datos de la Convención STCW, Sistema de información sobre la cualificación de las tripulaciones.

Este año se efectúan inspecciones sobre el cumplimiento del Código ISPS, Seguridad de buques de Pasaje y se implanta la Directiva sobre equipamiento marítimo. Se efectúan trabajos preparatorios para la introducción Internacional del sistema LRIT. La Agencia se encargara del desarrollo técnico y mantenimiento del EU LRIT Centre Data, que

aglutinara: la Seguridad Marítima, Búsqueda y Rescate, Protección marítima, y Protección del medio ambiente integrando el sistema en SSN.

La agencia se hace responsable de la base de datos EMCIP Plataforma EU de Información de accidentes marítimos creada en 2005, unida al sistema VDR (caja negra, grabación de datos del viaje), desde este año. Y crea el grupo CTG MPPR, grupo Técnico consultivo para la prevención y respuesta de la contaminación, compuesto por expertos de los Estados miembros, estableciendo contacto y tratados con asociaciones que cooperan en combatir y vigilar la contaminación del mar por buques y plataformas, como: Bonn Agreement (mar del Norte), HELCOM (mar Báltico), REMPEC (mar Mediterráneo), Black Sea Commission (mar Negro), Lisbon Agreement (WIPO). Inicia su andadura la red CleanSeaNet, cubriendo toda Europa, Noruega e Islandia. Y se firma el tratado TBT Rules (Barreras técnicas al Comercio), para evitar impedimentos y agilizar el comercio.

Como apoyo a la Comisión, trabaja

- En la fabricación de estadísticas y publicaciones
- Análisis de datos para ayudar a la Comisión en el control de la implantación de la Legislación EU
- Realizando investigaciones ordenadas por la Comisión

En la implantación y control del acervo (conjunto de bienes o valores) en la Seguridad Marítima europea.

- Sociedades de clasificación: Inspecciones, y visitas a buques, estudio del Control de los Estados miembro sobre la Sociedades de Clasificación
- PSC: cooperación con los estados miembros, para lograr una buena formación de los inspectores (herramienta Rulecheck)
- Mejora de intercambio de información entre todas las bases de datos
- STCW: Inspecciones a 3os países, desarrollo de la base de datos del sistema de información STCW, y controlando su implantación.
- Revisión de la Convención STCW
- Buques Ro-Ro, Ferry, Bulkcarrier: administrar la base de datos de este tipo de buques

- Implantar estándares de seguridad de buques: Pasaje, Tanque, Pesqueros, Código ISM
- Equipamiento marítimo
- Equipamiento de recepción de basuras y restos de carga en puerto: Análisis de su eficacia, con visitas a Estados miembro, y estudios sobre los planes impuestos en diversos puertos, así como las multas por no cumplimiento, y estudio sobre buques generadores de poca basura.
- Estudio las emisiones de los combustibles marinos (control por satélite)
- Reciclaje de buques
- Gestión de agua de Lastre

El año 2008, crece la plantilla de EMSA, 181 operarios, es el de la entrada en funcionamiento del sistema LRIT, y la puesta en marcha del EU LRIT Data Centre, gestión, proveedores de servicio, centro de datos, facturación, ... Se efectúan reuniones con ILO e IMO, a la hora de preparar la legislación en torno a la Convención STCW. Se va desarrollando la base de datos Thetis, que ya es interactiva conectada con SSN, se da asistencia técnica a los Estados miembros en el uso del VDR para investigación de accidentes, y se continúa con la educación de los oficiales del PSC, impartiendo cursos sobre: Equipamiento marítimo, legislación UE, ISM, ISPS, lugares de refugio, convención STCW.

Este año las autoridades españolas por medio de SASEMAR, vía MIC (Emergency Response Coordination Centre, ahora reemplazado por el ERCC que utiliza recursos de los Estados participantes en el Sistema de Protección Civil de la UE), requieren un buque de respuesta a la contaminación y vigilancia por satélite, por el hundimiento del New Flame, así mismo CleanSeaNet participa con imágenes en los desastres del Ice Prince ocurrido en el Canal, Freda y New Flame en Gibraltar.

SafeSeaNet, con cobertura de corta distancia (60/80 KM) basado en AIS, mandando señales de radio a las estaciones costeras que pasan los datos: (a) puerto de destino, ETA, y número de pasajeros, b) 10 últimos puertos, c) declaración Hazmat, d) Incidentes a accidentes que afecten a la seguridad del buque), a un centro regional o nacional. En cuanto al sistema LRIT, obligatorio por una enmienda de la OMI al Solas, reporta 8.000 buques, con una posición transmitida por satélite cada 6 horas, esta herramienta es también usada contra la piratería (programa PIRASAT), así los buques

que entran en zona sensible de piratas reportan cada 1 hora, supervisando el sistema la fuerza naval europea desplegada en esas zonas. CleanSeasNet alcanza el rango de Operador Global de Control del Medio Ambiente y Seguridad Marítima (GMES) lo que permite a la red acceder de forma gratuita a la red de satélites GSCDA, CleanSeaNet es usado junto con los datos LRIT por la flota EUNAVFOR como sistema anti-piratería (PIRASAT).

La agencia funciona 24/7/365 y da Servicio de Apoyo Marítimo, con la Ventanilla de Apoyo, poniendo en marcha el grupo IT Applications (Información Tecnológica), aplicación de ordenadores y equipamiento de Telecomunicaciones para: almacenar, recuperar, transmitir y manipular datos, respondiendo a diversas cuestiones de gestión, asistencia técnica a los estados miembro, 12 operadores fueron contratados a ese fin.

Ya en el año 2010 EMSA se sigue desarrollando la base de datos Thetis, que debe ponerse en marcha el 2011, para soportar el nuevo régimen de inspecciones del PSC, se llevan a cabo las actualizaciones de SSN y CSN, mientras se trabaja para acoger el nuevo UE LRIT Data Centre, y se van estudiando los sistema Single-Window, Mar-Ice, proyecto Blue-Belt, que simplificara los trámites aduaneros a buques de la EU, creación de centros regionales del sistema AIS, pues CSN tiene acceso a datos AIS desde el año anterior y guía del servicio HNS (sustancias nocivas y peligrosas) analizando esta clase de transporte. Otra tarea llevada a cabo es la implantación del paquete Erika III, nueva legislación sobre: Sociedades de Clasificación, Estados del Pabellón, Investigación de accidentes y su base de datos EMCIP, y Responsabilidades y Seguros. Se ha incrementado la plantilla a 219 operarios. En el tema de MMS Maritime Support Services, apertura de la ventanilla de ayuda Helpdesk 24/7 disponible a los Estados miembros y la Comisión, vinculada al control y administración de los sistemas SSN, CSN y EU LRIT. Trabajos sobre el proyecto IMDaTE (Integrate Maritime Data Environment que pretende integrar toda la información de SSN, CSN, LRIT, Thetis, AIS Satélite y Terrestre, Coastal Radar e información de los Estados miembro, como: (cargamentos de los buques, mercancías peligrosas, accidentes), para que sea visible conjuntamente, y se espera esté operativa para 2012. Visitas e inspecciones a países para controlar el sistema educativo marítimo y a su administración marítima, para que cumplan con la Convención STCW, y se crea la base de datos STCW Information System, para tener un control del sistema laboral marítimo europeo. Entre EMSA y su

comité de seguridad MARSEC, se efectúa una comparativa entre la legislación IMO y la de la UE. Así mismo se sigue trabajando en el sistema de Recepción de basura y restos de carga en puerto. Siguen las visitas a Estados miembro para comprobar el procedimiento de autorización a certificación de equipamiento marítimo.

2011 CleanSeaNet Data Centre, funcionando, al 98,8%, con 2.000 usuarios y 8.000.000 de mensajes, SafeSeaNet por su parte controla 17.000 buques con 5.000.000 de posiciones, permitiendo el intercambio de información con la base Thetis (pre-llegada, llegada y salida de buques), el grupo IFCA (Grupo de Funcionalidades de conexión SSN y Control Documental) da su OK, al sistema SSN Version2, uniéndose a esta red los países de Polonia, Noruega, Holanda, y Lituania. Por su parte EU LRIT, recibe datos de 30 países participantes, el último Croacia, y controla 9.000 buques. Es en noviembre cuando EMSA se hace cargo de la totalidad del EU LRIT D C, control, base de datos, software, hardware, pagos y cobros, y en ya octubre se hacía cargo del IDE-LRIT, intercambiando datos con todos los IDE, del mundo, gestionando 1 mensaje cada 2 segundos. Es el inicio del estudio, análisis, diseño e infraestructura técnica de IMDaTE, el proyecto de unión de todos los sistemas de control e información para poder presentar en pantalla toda la información junta.

Se reconoce que la información manejada por EMSA, puede beneficiar a otras organizaciones, (EFCA, UNAVFOR, FRONTEX), poniéndose en marcha los planes:

MARSUV1, a petición de UNAVFOR, en la operación Atalanta, de las costas de Somalia, para proteger a los buques mercantes, y buques de la operación WFP del Programa mundial contra el Hambre, y MARSUV2, para detectar emigración ilegal en el estrecho de Gibraltar, entre Marruecos, Argelia y España.

Las Visitas e Inspecciones se concentraron en países de la Lista negra y gris del MOU, resultando las Inspecciones una de las mejores contribuciones a la Comisión en su trabajo de implantar y controlar el uso de la Legislación EU, pudiendo tomar acciones como:

- Abrir procedimientos de no cumplimiento a un Estado miembro
- Imponer sanciones y multas a Sociedades de Clasificación, restringiendo su ámbito de actuación. Pues los Estados de pabellón delegan en las Sociedades y

estas tienen que cumplir con la Directiva 2009/15/CE y la Regulación 391/2009/CE, y EMSA vela por ese por ese cumplimiento.

- Retirar el reconocimiento de Certificados de Formación para gente de mar.

En el sector STCW (Standard of Training Certification and Watch-Keeping for Seafarers), EMSA controla e inspecciona a los países de EU y 3os países por que se cumplan los mínimos en educación (MET). Se finaliza la base de datos STCW System Information, abierta al público, con ella EMSA analiza y efectúa estadísticas de la masa laboral marítima disponible.

La base de datos Thetis, conexiada con SSN, ahora soporta no solo el PSC, sino además, la Directiva 99/35/CE (Ro-Ro-, Ferry) y la Regulación 391/209/CE (Sociedades de Clasificación) vía Equasis, red pública que contiene información de buques, como: características del buque, historial de inspecciones e información de la gestión de la naviera. En investigación de accidentes marítimos Directiva 2009/18/CE la plataforma EMCIP, permite el intercambio de información sobre accidentes e incidentes, entre el país miembro. EMSA realiza reuniones y estudios con IMO sobre cuestiones de seguridad marítima y estándares del Equipamiento Marítimo, y gestiona la base de datos MARED, sobre el equipamiento marítimo aprobado.

En el año 2012 la agencia continuo con sus visitas e inspecciones a las Sociedades de Clasificación para comprobar el cumplimiento de las Reglas de estas sociedades, centrándose en evaluar los sistemas de gestión y la implantación de los requerimientos técnicos y estatuarios en buques de nueva construcción y naves auxiliares. En cuanto al Control del Tráfico marítimo supuso un área de importante actividad juntando esfuerzos con los Estados miembro para asegurar la seguridad, protección y prevención de la contaminación, muchas de las cuales se apoyan en el intercambio de información. Entre estas tareas operar el Sistema Central de SafeSeaNet, efectuándose actualizaciones, la aprobación del acta de Funcionalidades y Control Documental, del sistema. La agencia en este sentido ayudo a la Comisión a implantar la nueva Directiva 2010/65/CE, sobre Formalidades al reportar de los buques. En el sistema LRIT, la gestión del UE LRIT Data Centre y gestión del IDE LRIT, intercambiador de información con IDE de todo el mundo, fueron sus tareas. La gestión de la base de datos Thetis que ahora soporta: a) Ships Call: aportando datos sobre, entradas, salidas, cargas de buques y b) el régimen de inspecciones del PSC, seleccionando buques a inspeccionar, además compartiendo esta

información con otras organizaciones interesadas como: EFCA (Agencia europea de Control de Pesquerías), que recibe información combinada de AIS satélite, LRIT y VMS sobre pesqueros, aparejos de pesca y permisos; EUNAVFOR fuerza naval europea de lucha contra la piratería; FRONTEX vigilancia de fronteras exteriores de la UE; programa Blue Belt de simplificación de los tramites de aduaneros en base al seguimiento del buque, comprobando que no ha salido de aguas de la UE; Campaña de pesca del bonito, apoyo técnico, etc...

La tecnología de comunicación e información, las aplicaciones digitales marítimas, son la piedra angular de los servicios prestados por EMSA, mantener, perfeccionar y proteger estas aplicaciones es una tarea permanente, el SGIM, grupo director de ICT (innovar, conectar, transformar) y aplicaciones marítimas, trabaja por vigilar, mantener y actualizar todo el sistema. 2012 ha sido el primer año totalmente operativo, seguro y de mejora con 14 aplicaciones marítimas en marcha, de las cuales 7 dan un servicio 24/7, y pronto lo darán las 14, a las que pronto se unirá la nueva IMDaTE. 20 mensuales, es el total de actualizaciones que realiza EMSA de estas aplicaciones. El crecimiento de la cartera de aplicaciones y servicios requiere una robusta infraestructura ICT. Comentar que la Comisión, junto con la Fundación ICT, celebra un evento para presentar el programa Horizon 2020 en Lisboa del 20-22 de octubre 2015.

En el tema de la enseñanza marítima, certificados de educación e implantación del convenio STCW, las inspecciones, este año le tocaron a Montenegro, Filipinas (2ª, siendo la primera en 2006), México, Georgia, China,. Centrándose en el Control de las Administraciones sobre los sistemas educativos, uso de simuladores en la enseñanza, programas educativos desactualizados y monitores de enseñanza sin la certificación adecuada. Así mismo siguiendo con la adopción de Manila 2010, la agencia ayuda a la Comisión en la preparación de la nueva Directiva 2012/35/CE, que da efecto a las enmiendas de Manila en la UE.

En relación a la Seguridad Marítima, la agencia asistida por MARSEC, comité de seguridad marítima, realiza visitas e inspecciones a países miembros comprobando los niveles de seguridad marítima de la UE, y comparándolos con los niveles internacionales exigidos por IMO.

En estas visitas a países miembros, la agencia se centra en las siguientes materias:

- Puertos de refugio, y el nombramiento de una Autoridad con poder de decisión y ejecución independiente en esas situaciones.
- Cumplimiento del Control de las administraciones sobre las Sociedades de clasificación.
- El control de las administraciones sobre los organismos autorizados a aprobar y certificar el equipamiento marítimo.
- La seguridad de pasajeros en buque de pasaje, centrándose en los “Registros de personas a bordo”, obligatorios, de buques de pasaje.
- Los organismos independientes de Investigación de accidentes, y la importancia de que reciban el apoyo y reconocimiento de las Autoridades

En cuanto a la asistencia técnica y científica a los estados miembro y Comisión, y facilitación de la cooperación entre estados miembros, y estos con la Comisión.

- Se nombra a la agencia Secretaria del nuevo sistema (PCF) de cooperación permanente para la Investigación de accidentes, creado bajo Regulación 651/2011/CE, mientras sigue gestionando la base de datos de accidentes EMCIP.
- Finalización del sistema de transferencias de datos de EMCIP a GISIS (IMO Global Integrated Shipping Information), para que los estados miembro no tengan que mandar datos a las dos plataformas, de esta manera simplificándoles el trabajo.
- Se pone en marcha la versión para móviles y Tablet de Equasis.
- Base de datos electrónica de la base de datos de equipamiento marítimo MARED.
- Realización de estadísticas para IMO y la Comisión
- En reciclaje de buques ayuda a la Comisión a preparar la regulación sobre reciclaje, realizando reuniones con IMO.
- Desarrollo de la Directiva sobre agua de lastre.

En el tema de Prevención y respuesta a la Contaminación, la agencia gestiona:

- La red de buques, en espera para respuesta a la contaminación, compuesta por 17 buques posicionados estratégicamente, mar Báltico, mar del Norte, costa Atlántica, Mediterráneo y mar Negro, por costas de la UE.
- CleanSeaNet de detección por satélite de derrames en aguas de la UE. En esta materia para atajar los vertidos operativos de los buques, que suponen el mayor

tanto por ciento de la contaminación, la agencia mantiene reuniones con Interpol en busca de cooperación.

- MAR-ICE, servicio de información para derrames químicos, y Grupo consultivo de expertos en contaminación GT MPPR. Se crea una base de datos de dispersantes adecuados a cada derrame.

También coopera en este tema de la contaminación con otros organismos, como los países de la EFTA, Acuerdos Regionales, IMO.

La agencia EMSA en 2013 se fija como prioridades a cumplir:

1. Trabajar con los Estados miembros y la Comisión, para maximizar el valor añadido del programa de visitas e inspecciones, y dar ayuda técnica mediante adiestramiento, seminarios, talleres y conferencias en particular relacionado con el tercer paquete de normativa, Erika III.
2. Continuar con su servicio de información marítima a los estados miembros y comisión a través de los sistemas gestionados por la agencia, que son:
 - THETIS, que junto con RuleCheck y eLearning son las herramientas de las inspecciones del PortStateControl, y combina la información de las llamadas de los buques a puerto de la UE, los datos de las inspecciones del PSC, los reconocimientos de Ferry Ro-Ro, información de inspecciones de las Autoridades sobre la directiva del Sulfuro, e información de Sociedades de Clasificación y Laboratorios de combustible, de los buques
 - SafeSeaNet (que ha creado una nueva aplicación, histórico base de datos para análisis y estadísticas).
 - CleanSeaNet, vigilancia por satélite.
 - EU LRIT Cooperative Data Centre (que ahora también soporta las operaciones SAR de búsqueda y rescate).
 - IMDaTE (Integrate Maritime Data Environment, presentando conjuntamente la información de SSN, LRIT, CSN y AIS satélite para una mejor información. IMDaTE combina la información de todas las aplicaciones de la agencia, y también agencias externas, ofreciendo una información a medida según los propósitos de: seguridad, protección, control de pesquerías, defensa, aduanas y protección del medio marino.
 - EMCIP. Base de datos de accidentes e incidentes marítimos.

- IDE LRIT centro de intercambio mundial de datos. Este año los dos centros (EU Irit data centre e IDE Irit) soportan Auditoria con resultado positivo de IMSO (International Mobile Satellite Organisation), que es el Coordinador Internacional del sistema LRIT.
- EQUASIS: continúa contribuyendo a la seguridad del negocio naviero, ofreciendo información precisa y segura del estado de los buques, recabada de las Inspecciones y de las Sociedades de Clasificación.

Los usuarios de los anteriores servicios de información cuentan con el MSS (Servicio de apoyo marítimo) con horario 24/7 para efectuar, consultas, ayuda, consultas técnicas. Este servicio MMS también controla estas aplicaciones de EMSA preocupándose de su buen funcionamiento, calidad de los datos, Y así mismo es el primer punto de contacto, cuando hay que poner un Plan de Contingencia de la EMSA en marcha.

La agencia ya recibe datos AIS, por satélite dentro de la aplicación IMDaTE, y SSN es plenamente operativa en todas las costas de la UE. El sistema cubre cuatro áreas de información.

- Posición del buque (AIS, LRIT, MRS (ondas de radio)).
- Pre-llegada, llegada y salida de puerto del buque
- Carga peligrosa o contaminante
- Accidentes o incidentes que afecten a la seguridad del buque.

Toda esta información es muy importante para:

- Operativos SAR, de búsqueda y rescate
 - Respuesta a la contaminación (cargas peligrosas y contaminantes)
 - Facilita la logística de los puertos
 - Informa a las Autoridades del flujo de mercancía peligrosa o contaminante por las costas de la UE.
3. Mantener una eficiente red de buques de respuesta a la contaminación, y un control sobre los derrames y detección de buques con el sistema CleanSeaNet.
 4. Explorar las mejores prácticas para terminar con los derrames operativos, y la nueva tarea encomendada a la agencia, de vigilancia de derrames en instalaciones marítimas de gas y petróleo.

5. Asistir a los Estados miembros y Comisión en el uso de la nueva normativa sobre la obligatoriedad de reportar de los buques, en particular cuestiones técnicas del uso de la aplicación de uso nacional para reportar en formato electrónico Single-Window, que se espera operativa para 2015, ahora en fase de prueba y obligatoria en el futuro. Directiva 2010/65/CE.
6. Potenciar el proyecto Blue-Belt, sobre minimización de trámites con las Autoridades de Aduanas, para potenciar y agilizar el comercio interior de la UE.

2014 es el año de elecciones al Parlamento europeo, Comisión,... La nueva Comisión introduce el programa REFIT de (Suficiencia y Rendimiento), con el propósito de hacer las leyes europeas más ligeras, más simples y más baratas. La plataforma REFIT, la componen dos grupos, 1 expertos de los países miembro y 2 representantes de la industria, negocios y sociedad civil. La Comisión comunicó que el programa de trabajo de 2015 estará sujeto al programa REFIT, con lo que el 7 de marzo de 2015 gran número de proposiciones legislativas de la anterior Comisión fueron retiradas

Este año la estrategia anual de la agencia EMSA, sufre un cambio debido a la Regulación 100/2013/CE de marzo de 2013, que modifica el reglamento de su creación, pasando la agencia a adoptar estrategias multianuales (cinco años), iniciando el tramo 2014-2020, redefiniendo y dando prioridad a sus tareas principales e introduciendo una clara distinción con las tareas auxiliares. Bajo el mismo marco plurianual EMSA sufre recortes de plantilla y de presupuesto. El programa de trabajo de 2014 es el primer programa bajo las nuevas bases legales de EMSA.

La agencia EMSA se marca como tareas Principales:

1. Apoyar a la Comisión Europea
2. Trabajar con los Estados miembros
3. Facilitar la colaboración entre la Comisión Europea y los Estados miembro.

Este cambio, además de a la nueva estrategia plurianual (5 años), es debido al crecimiento de la extensión geográfica de su cooperación, ayuda y control de los diferentes asuntos en terceros países, el aumento de tarea en prevención y respuesta a la contaminación con su nueva responsabilidad sobre Instalaciones de gas y petróleo, y la posibilidad de que la agencia sea requerida para utilizar su experiencia en desarrollar tareas auxiliares. Además de lo anterior, la agencia debe ayudar y controlar el uso e

implantación del tercer paquete normativo Erika III, adoptado en 2009, y también la agencia deberá ayudar a implantar la Convención Internacional MLC2006, las enmiendas de Manila del Convenio STCW, y la Legislación Internacional y de la UE, sobre reducción de gases de las emisiones de los buques.

TABLA 36 ESTRATEGIA PLURIANUAL DE EMSA 2014-2020 (EMSA)

ESTRATEGIA PLURIANUAL	ACTIVIDADES PRINCIPALES
REGLAS, ESTÁNDARES y REGLAMENTOS. (QACE)	SEGURIDAD DEL BUQUE VISITAS E INSPECCIONES CONTROL A SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN PORT STATE CONTROL INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES
CONTROL, VIGILANCIA E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN. (SSN, IMDaTE, CISE, CSN, LRIT,AIS) (NSW)	CONTROL DE LOS SISTEMAS EN PAÍSES MIEMBRO Y 3os PAÍSES CONTROL DE LOS SISTEMAS EN LA COMUNIDAD CREACION DE SINERGIAS Y BENEFICIOS PARA OTRAS COMUNIDADES
DESAFÍOS MEDIOAMBIENTALES Y SU RESPUESTA. (SOx, NOx, P) (PrF) (CSN, MAR-ICE)	CONTAMINACIÓN DEL AIRE OTRO TIPO DE CONTAMINACIÓN PREVENCIÓN Y RESPUESTA A LA CONTAMINACIÓN
INFORMACION, CONOCIMIENTO Y ADIESTRAMIENTO. (SAFEMED, TRACECA) (SSN,STCW, EMCIP, THETIS)	ASISTENCIA TÉCNICA Y OPERATIVA A 3os PAÍSES ANÁLISIS Y DISTRIBUCIÓN DE INFORMACIÓN y ESTADÍSTICA PLATAFORMA DE BUENAS PRACTICAS Y ENSEÑANAZA FUNCIÓN INVESTIGADORA DE EMSA

Se llevan a cabo visitas e inspecciones para comprobar el uso de la Legislación de la UE, sobre la Seguridad, Protección marítima y prevención de la Contaminación. El Consejo dio prioridad a la ayuda a Sociedades de Clasificación reconocidas por la UE, en particular a la fusión de dos pequeñas oficinas con gran carga de trabajo, reconstrucción de viejos cruceros, construcción en diferentes países e implantación del

código ISM. La agencia continuo ayudando a Estados miembros a implantar el tercer paquete de medidas, Erika III.

En cuestión de contaminación ayuda a implantar la Directiva sobre el sulfuro contenido en los combustibles marinos, y al desarrollo del nuevo módulo Thetis-S, que le convierte en una plataforma armonizada y fuerte para compartir información. Actividades para reforzar el sistema Port State Control, en cooperación con el Memorando de Paris, y apoyando el nuevo régimen de inspecciones con cursillos, e-learning y plataforma de apoyo help-desk. En el campo de estándares de Seguridad de buques, la agencia sigue esforzándose por que la UE consiga en Seguridad, los niveles internacionales IMO. La plataforma EMCIP recibió de los Estados miembro 3.722 acaecimientos, un 60% más que en 2013.

La agencia continuo ofreciendo formación y asistencia técnica a los proyectos SAFEMED (Países del Mediterráneo) y TRACECA (Corredor Europa-Cáucaso-Asia).

CleanSeaNet, continúa dando información de satélite a todos los estados miembros costeros, UE LRIT ya ha alcanzado los requisitos exigidos por IMO, e IDE LRIT da servicio a más de 60 ide Irit de todo el mundo. Y en el área de la respuesta a la contaminación, se celebran 4 nuevos contratos de buques en espera, (2) en el mar del Norte, (1) en el Atlántico y (1) en el mar Negro.

5 LA AESM / EMSA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA: ACTIVIDADES DE INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE EDUCACIÓN, FORMACIÓN Y TITULACIONES NÁUTICAS EN DIFERENTES PAÍSES.

Un gran número de navegantes con certificados y Títulos expedidos fuera de la UE, trabajan a bordo de buques de pabellón europeo, su número está creciendo y cada vez más ocupando a bordo puestos de responsabilidad como oficiales. Por razones de seguridad es importante asegurarse de que sus cualificaciones concuerdan con los requerimientos exigidos por la Convención STCW.

Y es tarea de la Comisión asistida por la agencia EMSA realizar visitas e inspecciones a Estados miembro y 3os países, para asegurarse que se cumplen los requerimientos de la Convención STCW sobre Educación, enseñanza y Titulaciones de los navegantes. En cada visita se recoge información sobre la Administración marítima, las Instituciones de enseñanza Náutica (universidades, escuelas náuticas, centros de entrenamiento), y cada visita se realiza en profundidad.

La Directiva 94/58/CE relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, dio carácter de norma de la UE al Convenio STCW de la OMI de 1978. El convenio se modificó sustancialmente y fue reemplazada por la Directiva refundida 2008/106/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 19 de noviembre de 2008. Posteriormente otra vez en el año 2010 las modificaciones de Manila fueron significativas en el convenio (fortalecimiento de las medidas contra el fraude de títulos, normas de aptitud física, actualización de la formación en materia de seguridad) y para introducir esos cambios en la UE, se redactó la Directiva 2012/35/CE.

Sobre el tema que nos ocupa, la directiva STCW, dispone en varios de los artículos que los Estados miembros adoptarán las medidas para garantizar que la gente de mar que preste sus servicios en un buque, reciba una formación que responda, como mínimo, a los requisitos del Convenio STCW. Y dispone también en varios de sus Artículos, que cuando proceda, deben efectuarse Inspecciones de los Centros de formación Náutica, así como de los programas y los cursos. También dice que la Comisión debe estar asistida por un comité en la realización de los trabajos correspondientes al reconocimiento de Títulos o Certificados expedidos por centros de formación o administraciones de terceros países. Y que la Agencia Europea de Seguridad Marítima, creada por el

Reglamento (CE) no 1406/2002 debe ayudar a la Comisión en el control del cumplimiento por parte de los Estados miembros de los requisitos establecidos. La Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, con la participación eventual de cualquier Estado miembro interesado, recabará la información mencionada en el anexo II y llevará a cabo una evaluación de los sistemas de titulación y formación. Sobre el Control periódico de cumplimiento, dice que sin perjuicio de las facultades que el artículo 226 del Tratado le confiere, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima, comprobará, de forma periódica y al menos una vez cada cinco años, que los Estados miembros cumplan los requisitos mínimos establecidos en la presente Directiva, y así mismo terceros países reconocidos.

De modo que ya en el año 2005 la agencia EMSA realiza las primeras inspecciones del sistema educativo en los países de Croacia y Turquía, y otras nueve inspecciones en 2006 a países como: Rumania, Bulgaria, Filipinas, Cabo Verde, Argelia, Georgia, Sri Lanka, Egipto y Marruecos, realizando y enviando de cada inspección, un informe a las Autoridades de administración Marítima del país y un informe final a la Comisión europea.

En el año 2007, EMSA inicia el desarrollo de la Convención STCW, y la puesta en marcha de la base de datos de esta convención STCW (Sistema de información sobre la cualificación de las tripulaciones), preparando la nueva directiva. También se realizan algunas Inspecciones a 3os países, como Israel, Túnez, Uruguay,... ocho países en total, controlando su Administración marítima y sistema educativo náutico. En el año 2008, EMSA realiza reuniones con la OMI y la OTI, para preparar la legislación en torno a la reforma del convenio STCW. Se continúa con visitas e inspecciones para controlar el sistema educativo marítimo y se crea la base de datos STCW Information System, con el fin de tener un control sobre el sistema laboral europeo. Este año las inspecciones corresponden a los países de Bangladesh, Singapur, Polonia, Portugal,... Cada año la Agencia realiza sobre diez visitas e inspecciones a país miembro y 3os países, para comprobar el Sistema Educativo marítimo, Administración y expedición de Títulos.

Es en el año 2010 España recibió una Visita-Inspección del Sistema educativo, formación y Titulación náutica por inspectores de la agencia EMSA. La visita se centró en la Dirección General de la Marina Mercante y varias Instituciones de enseñanza y

formación náutica, unas forman parte del Sistema español de Enseñanza Superior y otras son Escuelas técnicas.

EMSA realizó un informe sobre estas inspecciones en España, estructurado, como sigue:

Introducción: Con la descripción del arco legislativo en que se fundamenta la actividad de la Inspección.

Administración marítima, estructura y responsabilidades: Donde muestra la estructura de la Administración Marítima española, identificando las responsabilidades de los diversos órganos involucrados en la educación, la formación y la Titulación náuticas destinadas a la gente de mar.

Educación, formación y titulación náuticas: Que consta de un estudio del Sistema educativo Náutico y una descripción de las Instituciones de enseñanza visitadas, (programas, títulos,...)

Examen de las disposiciones nacionales: Examina los instrumentos adoptados para aplicar las disposiciones de la Directiva y disposiciones para la expedición de Títulos y Refrendos.

Inspección de la Administración marítima: Donde se analizan las actividades que permiten a los Inspectores verificar el modo en que la Administración está aplicando las disposiciones de la Directiva.

Inspección de las instituciones de educación y formación náuticas: Estructura, responsabilidades.

Resumen de conclusiones. Enumerando los resultados de la Inspección.

Con respecto a la inspección realizada a la DGMM, se resaltó una serie de deficiencias en la aplicación por parte de España de la Directiva.

- El sistema de Gestión de calidad de la DGMM no incluía procesos para garantizar que la valoración de la competencia de la gente de mar, las cualificaciones y la formación de los evaluadores y la evaluación de la

formación a bordo se sometieran a un control continuo, al objeto de asegurar el cumplimiento de los objetivos definidos.

- La DGMM no pudo demostrar que hubiera adoptado medidas para asegurar que los cursos impartidos por las Instituciones de educación superior se diseñaran con vistas a conseguir los niveles de competencia requeridos de conformidad con el Código STCW.
- La DGMM tampoco pudo demostrar que hubiera controlado las actividades de educación y formación conducentes a la expedición de Títulos a los efectos del capítulo II (capitán y sección de puente) y III (sección de máquinas) del Convenio STCW
- La DGMM expidió títulos sin limitaciones a oficiales de máquinas navales que no habían recibido formación sobre plantas de propulsores de vapor ni sobre turbinas de gas navales
- La DGMM aceptó que las tareas en tierra se consideraran equivalentes a los periodos de embarco requeridos para la revalidación, sin aplicar ningún criterio para asegurar la equivalencia.

También los Inspectores encontraron deficiencias en el apartado la **Cualificación y la formación de evaluadores, instructores y supervisores**- artículos 10 y 17, para los miembros del comité de evaluación, no pertenecientes a instituciones de educación náutica. Y en **Titulación y Refrendo** – artículos 3, 4, 5, 7, 10, 11, y 17, pues la legislación no exige que los candidatos a la expedición de títulos relativos a la familiarización en buques tanque, SMSSM, oficiales de puente y títulos expedidos con arreglo al capítulo VI del anexo I de la Directiva, demuestren de manera satisfactoria que cumplen las normas de aptitud física. En el apartado de **Reconocimiento de títulos** – artículos 10,19 y 20, pues el Decreto que exige que quienes soliciten un Refrendo de capitán y primer oficial superen un examen que evalúe su conocimiento de la legislación marítima española, Sin embargo este requisito no es obligatorio para jefes y primeros oficiales de máquinas. Siendo este el resultado de la inspección llevada a cabo en España.

Ya en 2011 finalizada la base de datos STCW Information System, abierta al público, EMSA la utiliza para analizar y efectuar estadísticas de la masa laboral marítima disponible. Este año se realizan catorce visitas-inspecciones del Sistema educativo

marítimo a países como, Indonesia, Jamaica, Eslovaquia, Vietnam,... (14). En 2012 las inspecciones se realizaron en Japón, Montenegro, Filipinas, Méjico, Georgia y China. Para Filipinas esta era la segunda visita inspección pues ya recibió una en 2006, y se encontraron diversas inconformidades en el control de la Administración al sistema de enseñanza, como el inadecuado o incorrecto uso de simuladores, y otros recursos formativos, programas educativos desactualizados, y educadores no cualificados. También se visitaron países miembro, Noruega e Islandia, consiguiendo de esta manera que los países tomaran medidas correctivas para implantar Sistemas educativos de calidad como requisito de calidad para la Titulación y el equipamiento educativo. Por otra parte el Sistema Informativo STCW (base de datos) operativo desde 2011, acumula información descriptiva de los Sistemas educativos de enseñanza y Titulación de países miembro, siendo a partir de 2015 cuando todos los países adjuntaran información a este sistema.

En 2013, la agencia continuo con las inspecciones de los sistemas educativos, este año les toco a Madagascar, Rusia, Fiji, Nueva Zelanda, La República de Corea y Serbia, más dos inspecciones de seguimiento posteriores a Filipinas, donde se desplazaron dos equipos de inspectores, como consecuencia el número de inspecciones fue superior al de años anteriores. Esto fue posible porque no hubo visitas a países miembro, ya que el primer ciclo de visitas a estados miembro termino en 2012, y el segundo se inicia en 2014.

En este sector del Convenio STCW, la agencia se programa para realizar sobre 8 visitas anuales, enviando los correspondientes informes al País pertinente y a la Comisión, y mantener la base de datos STCW Information System.

La agencia continuó llevando a cabo inspecciones sobre educación marítima y Titulaciones a 3os países y este año 2014 visitaron Cabo Verde, Australia, Argelia, Sri Lanka, Túnez, y una visita de seguimiento a las Filipinas. Además la agencia inicio un segundo ciclo de visitas a estados miembro con miras a introducir la Directiva 2012/35/CE que actualiza en el convenio STCW las enmiendas de Manila 2010 sobre el nivel mínimo de educación de la gente de mar. EMSA así mismo evaluó las medidas correctivas enviadas por 6 terceros países en respuesta a las inspecciones efectuadas y requerimientos de la Comisión respecto a 3os países. Las acciones correctoras de los países inspeccionados han tenido unas significantes mejoras de sus sistemas. El STCW

sistema de información (base de datos), que gestiona la agencia, fue mejorado, actualizándolo para recoger los datos de la nueva directiva que recoge los cambios de Manila 2010, dejándolo así preparado para recibir los datos de los Estados miembro y realizar estadísticas a nivel europeo.

6 CONCLUSIONES.

El accidente del Titanic y otros más, muestran que algunas veces el hombre es arriesgado. Un gran avance ha experimentado la Seguridad Marítima, de unos años hasta el momento. Las decisiones del Parlamento europeo, el Consejo, la Comisión, el trabajo de la Agencia EMSA, sirviéndose de los avances tecnológicos, la mejora de las comunicaciones, la vigilancia y comunicación de los satélites que dan opción al seguimiento del tráfico marítimo y a su control, han hecho de las aguas de la unión una zona de primer orden en el ámbito de la seguridad marítima. Todas las directivas y reglamentos facilitan el tráfico marítimo y hacen que la navegación sea más segura hoy en día, y que los mares se contaminen menos.

El mar una superficie que puede parecer tan grande, se empequeñece al realizar los buques las mismas rutas estándar comerciales (autopistas del mar), con lo que la densidad de circulación aumenta, y debe tenerse un gran cuidado. El gran tamaño y velocidad de algunos buques, coincidiendo con otros más pequeños o pesqueros de maniobra restringida, el mal tiempo, las posibles nieblas o falta de visibilidad, sumando las posibles averías o fallos del motor, servodirección, errores humanos como fatiga, exceso de carga de trabajo, todas estas circunstancias hacen de la navegación una tarea delicada y peligrosa. Ciertas zonas, como recaladas a puerto, estrechos, navegación entre islas, hacen todavía más dificultosa la navegación, debido al poco espacio para evolucionar y maniobrar, por la inercia de la velocidad, y el amplio margen de maniobra que necesita un buque.

Los sistemas creados como el AIS, LRIT, VDR, los VTS (sistemas de separación de tráfico), la obligación a reportar, facilitan mucho la navegación, dando un control del tráfico existente, a los Centros de control que monitorizan la navegación, para avisar a los buques de cualquier evento, como navegación fuera de zona, rumbo de colisión con otros buques, paso de ferry o nave de gran velocidad saliendo de puerto, en zonas de gran densidad de tráfico, que menos ciertos lugares, al final son casi todas.

Toda la normativa europea y los convenios internacionales ordenan, reglamentan y tratan de dar el nivel superior para que la navegación sea más racional, segura, ordenada y limpia, eliminando las malas prácticas, y ese es el fin que persiguen.

Empezando por el Convenio Solas, de los más antiguos, que se preocupa del diseño, la construcción, estabilidad de un buque ya desde los planos, siguiendo con temas de estabilidad, sin avería y con avería, para los distintos tipos de buque, para las distintas cargas, clasificándolas por su naturaleza, (sólidos, líquidos, gas) y por su naturaleza (peligrosa o no), por su manera de manipularlas, cargarlas y estibarlas, con el fin de que el viaje discurra sin contratiempos y con más seguridad. Su normativa sobre comunicaciones, equipamiento marítimo, equipos de salvamento, contraincendios, etc..., regulando los temas más importantes de los buques.

El convenio Marpol, también tiene un capítulo sobre construcción de buques, y su objetivo de mantener unos mares más limpios, fuera de la contaminación por hidrocarburos, aceites, basura de los buques, descargas a la atmosfera. Los convenios del Arqueo de buques y el de Líneas de carga, así mismo velando por la seguridad desde otro ángulo. El convenio del Reglamento de abordajes, con su objetivo de hacer más segura la navegación siguiendo sus reglas de gobierno, maniobra.

El convenio MLC2006, sobre el trabajo marítimo a bordo, sobre las personas, contratos, salarios, vacaciones, horas trabajo/descanso, higiene, fonda, pues no hay que olvidar que lo más importante para que funcione bien un buque, son las personas que van a bordo, y hay que ocuparse de ellas para que todo vaya correctamente. Es convenio importante, que se complementa con el convenio STCW, viene a poner acento en un punto un poco olvidado de las autoridades, y una vez navegando tiende a relajarse, olvidarse y no cumplirse como debe, y seguramente será el responsable de la mayoría de accidentes marítimos. Hay que hacer hincapié en el factor humano. Y el convenio STCW, sobre la formación de las personas que van en el buque, otro sector importante pues si la tripulación está bien preparada es más fácil que todo se desarrolle sin problemas, o por lo menos tendrán más herramientas para hacerles frente, y todo mejorara en el ambiente de la navegación.

Un gran trabajo tienen los estados para mejorar y hacer cumplir toda la normativa, y cumplir sus obligaciones propias de esta normativa. En ese aspecto las herramientas del PSC y sus inspecciones, la agencia EMSA y también sus inspecciones realizarán mucho trabajo en la mejora del mundo marino.

Detrás de todo este trabajo podemos nombrar a la organización IMO, la gran responsable de la Seguridad Marítima, la legisladora mundial, en Europa, la Comisión asume las normas internacionales fijadas por la OMI, y las traduce en Legislación vinculante y aplicable. La OMI ha establecido hoy en día más de 50 Convenios y Protocolos y más de 1000 Códigos, todos ellos relativos a Seguridad Marítima. Una vez visto el contexto de la U.E., las costas de los estados miembro, sus puertos, la participación en la flota mundial y viendo posteriormente que el transporte marítimo mundial es fuente de riqueza y bienestar, y su crecimiento en el futuro predecible, merece la pena esforzarse por aplicar la normativa, ir creciendo, competir y efectuar un transporte marítimo de calidad para todas las partes implicadas en el sector, como así lo practican ya algunas empresas europeas de calidad.

Es responsabilidad de todos, y mucha de la gente de mar, de las navieras, que estas normativas se cumplan. Y digo esto porque es responsabilidad de la gente de mar, como dicta el convenio STCW, el que éste se cumpla. Y las labores de inspección aunque importantísimas, nunca llegan al 100% del asunto, por causas como excesivo trabajo de inspección generalmente en poco tiempo para no perjudicar los trabajos de carga o descarga en puerto, o no retrasar la salida del buque, hay que tener en cuenta que son 437 códigos de 17 apartados distintos los que debería revisar un inspector, y eso suele realizarse en cuestión de horas. Temas como la comida a bordo, las ausencias de marinero de guardia de noche en puente, respeto de las horas de trabajo/descanso, la limpieza, higiene de los tanques de agua, problemas de funcionamiento en navegación, filtraciones en tanques de lastre, suelen pasar inadvertidos.

Con todo para terminar la navegación hoy en día es mucho más segura que años atrás, y el trabajo efectuado va dando sus frutos en una deriva de mejora que beneficia a todos los implicados.

7 BIBLIOGRAFIA

Acuicultura. http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/aquaculture/index_es.htm

ANAVE. Seguridad Marítima. Historia.

http://www.anave.es/images/tribuna_profesional/trib%20sept%2012.pdf

Biotecnología azul.

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/biotechnology/index_es.htm

Comisión Europea. Los Puertos europeos.

[http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-448_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_es.htm)

Convenio 1978, sobre normas de formación titulación y guardia de la gente del mar (STCW78/95)

Convenio STCW 1995

EMCIP. <http://www.emsa.europa.eu/emcip/items.html?cid=141&id=2303>

EMCIP. <http://www.emsa.europa.eu and emcipportal.jrc.ec.europa.eu>

EMSA.

Annual Report 2003

Annual Report 2004

Annual Report 2005

Annual Report 2006

Annual Report 2007

Annual Report 2008

Annual Report 2009

Annual Report 2010

Annual Report 2011

Annual Report 2012

Annual Report 2013

Annual Report 2015

Work Programme 2015

<http://www.emsa.europa.eu/>

http://europa.eu/abouteu/agencies/regulatory_agencies_bodies/policy_agencies/emsa/index_es.htm

<http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/ict2015-innovate-connect-transform-lisbon-20-22-october-2015>

http://ec.europa.eu/smart-regulation/refit/index_en.htm

EMSA. Inspecciones del sistema de educación,...

<https://www.boe.es/doue/2008/323/L00033-00061.pdf>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32012L0035>

Elena Sanz: Los 20 mejores puertos de Europa

<http://www.elconfidencial.com/multimedia/album/vivienda/2013-11-20/los-20-puertos-europeos>

Erika I.

<file:///C:/Documents%20and%20Settings/usuario/Mis%20documentos/Downloads/ERIKAI.pdf>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=URISERV:124230&from=ES>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV:124230>

Erika II

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52000DC0802>

Erika III

http://www.crpm.org/pub/agenda/1809_eng_implementation_of_the_erika3_package.pdf

Erika I, II y III.

Xavier Martínez de Osés Prof. Asoc. del DCEN – UPC.

http://campusdomar.es/observatorio/_documentos/seguridad_maritima/doctrina/prestige/amartinezo04.pdf

Christina Ratcliff. http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_5.6.12.pdf

Europa. Historia. [http://europa.eu/about-eu/eu-history/2010 today/index_es.htm](http://europa.eu/about-eu/eu-history/2010%20today/index_es.htm)

Energía Azul. <http://twenergy.com/a/que-es-la-energia-azul-1608>

Guía STCW para gente de mar conteniendo las enmiendas de Manila 2010. ITF. Federación Internacional de los trabajadores del transporte.

http://www.seafarerstrust.org/files/publications/SPA/38187/STCW_guide_spanish.pdf

IMO <https://www.imo.org/Pages/home.aspx>

José Luis Gabaldón García y José María Ruiz Soroa. Manual de Derecho de la Navegación Marítima. Pág. 4 a 46/ 50 a 55/ 63 a 121/ 159 a 181/ 265 a 282.

José Luís Gabaldón García. Curso de Derecho Marítimo Internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales. pág. 56 a 112/112 a 179/ 181 a 189/ 681 a 712.

MOU de Paris. <http://www.parismou.org>

[https://www.bimco.org/~media/Products/Manuals-Pamphlets/Inspection Regime Paris MOU/Inspection Regime of Paris MoU Pamphlet v2014-11-13.ashx](https://www.bimco.org/~media/Products/Manuals-Pamphlets/Inspection%20Regime%20Paris%20MOU/Inspection%20Regime%20of%20Paris%20MoU%20Pamphlet_v2014-11-13.ashx)

ONU Transporte mundial. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf

Parlamento europeo.

Directiva 95/21 / CE Control de Estado rector del puerto (P.S.C.). (E 1).

Directiva 2001/106/CE (modifica la anterior). (E 1).

Directiva 94/57/CE Reglas y Estándares comunes para las O. de inspección y reconocimiento de buques y las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas. (E 1).

Directiva 97/58/CE (enmienda la anterior) (E 1).

Directiva 2001/105/CE (modifica la Directiva 94/57/CE) (E 1).

Reglamento 417/2002/CE, derogado por el Reglamento 530/2012/CE (E 1).

Reglamento 530/2012/CE Introducción acelerada del doble casco o diseño equivalente para petroleros de casco único. (E 1).

Directiva 2002/59/CE Sistema Comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo. (E 2).

Reglamento 2000/0326 (COD) fondo de indemnización de daños por contaminación COPE. (E 2).

Reglamento 2000/0327 (COD) establecimiento de una agencia europea de seguridad marítima. (EMSA). (E 2).

Directiva 2009/15/CE Reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas. (E 3).

Reglamento (CE) nº 391/2009 Reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. (E 3).

Directiva 2009/16/CE Control de los buques por el estado rector del puerto. (E 3).

Directiva 2009/17/CE Sistema comunitario de seguimiento, información e intercambio de información sobre tráfico marítimo, (SafeSeaNet). (E 3).

Directiva 2009/18/CE Investigación de accidentes marítimos de buques. (E 3).

Directiva 2009/20/CE Seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones. (E 3).

Directiva 2009/21/CE Obligaciones del estado de abanderamiento. (E 3).

Reglamento (CE) nº 392/2009 Responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar. (E 3).

Turismo costero y marítimo.

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_es.htm

Recursos minerales.

www.academia.edu/1749145/Investigación_de_recursos_minerales_marinos

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/seabed_mining/index_es.htm

