



LA INSPECCIÓN Y CONTROL DE LOS BUQUES CIVILES EXTRANJEROS

Amador CASTRO PEREIRA
Capitán de la Marina Mercante



Introducción



A Autoridad Nacional del Tráfico Marítimo (National Shipping Authority-NSA) en España, corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), dependiente del Ministerio de Fomento. Por tanto, esta juega un papel fundamental y de vital importancia para el desarrollo presente y futuro de una adecuada organización de Cooperación y Orientación del Tráfico Marítimo, NCAGS (Naval Cooperation and Guidance for Shipping), puesto que la esencia de la doctrina NCAGS se basa precisamente en la cooperación



Buque de pasaje MSC *Opera* en el Puerto de Vigo. (Elaboración propia).

de la comunidad mercante, que comprende no solo los buques mercantes o civiles, sino también la industria marítima que los rodea —empresas navieras, armadores, agentes consignatarios, etc.— y, por supuesto, la Administración Marítima española como mejor compañera a la hora de defender los intereses marítimos nacionales, ya que no conviene olvidar que está compuesta por funcionarios de carrera del Estado, entre los cuales hay numerosos técnicos, marinos mercantes e ingenieros navales, así como otros profesionales del sector marítimo-portuario.

La inspección y control por el Estado rector del puerto se basa en un documento conocido internacionalmente en el mundo marítimo con el nombre de MoU (Memorandum of Understanding) o Memorando de Entendimiento, y la autoridad competente en España es el Ministerio de Fomento a través de la DGMM, las capitanías marítimas y sus distritos marítimos en su calidad estas últimas de Administración Marítima Periférica.

Historia: breve historia del París MoU como PSC

El París MoU como Control por el Estado Rector del Puerto (PSC) es un acuerdo administrativo internacional entre 27 autoridades marítimas de distintos países.

En 1978 se desarrolló el Memorándum de La Haya entre un número de autoridades marítimas de Europa Occidental. Su objetivo principal fue dar cumplimiento a las condiciones mínimas de vida y trabajo a bordo de los buques civiles, según requiere el Convenio Internacional de la ILO, Convención núm. 147 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Cuando dicho memorándum se disponía a entrar en vigor, en marzo de 1978, tuvo lugar una gran contaminación marina por derrame de hidrocarburos en las aguas próximas a la Bretaña francesa, como terrible resultado del famoso naufragio del superpetrolero de crudo *Amocco Cádiz*.

Este siniestro sensibilizó enormemente a la opinión pública y política en Europa, de modo que se endureció la normativa relativa a la seguridad marítima. Esta presión social derivó en la elaboración de un nuevo memorándum más amplio que abarcaba los siguientes aspectos: seguridad de la vida humana en la mar, prevención de la contaminación por los buques y condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques.

Así pues, un nuevo MoU de Control por el Estado Rector del Puerto, Memorándum de París o París MoU, se adoptó en enero de 1982. Inicialmente fue firmado por 14 países europeos en una Conferencia Ministerial en París, entrando en vigor el 1 de julio de 1982.

A partir de esa fecha, y teniendo en cuenta los diversos accidentes marítimos de relevancia y repercusión internacional, como por ejemplo los siniestros de los buques *Amocco Cádiz* (Bretaña francesa-1978), *Exxon Valdez* (Alaska-1989), *Herald of Free Enterprise* (canal de la Mancha-1987), *Scandinavian Star* (mar del Norte-1990), *Estonia* (mar Báltico-1994), *Erika* (Bretaña francesa-1999) y *Prestige* (Finisterre, España-2002), el París MoU ha sido enmendado varias veces para adaptarlo a las novedades normativas en materia de seguridad marítima y medioambiente marino publicadas por la OMI, así como a otros desarrollos legislativos importantes, como por ejemplo varias directivas europeas relativas a la seguridad marítima.

Esta organización finalmente se amplió a 27 Estados en los últimos 28 años.

En la Unión Europea (EU), los criterios comunes para la armonización de los procedimientos de inspección a los buques mercantes que entren en puertos comunitarios (el denominado técnicamente Control por el Estado Rector del Puerto) se han articulado en una serie de directivas, siendo la más importante (pues modifica a las pasadas) la 2009/16/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el Control de los buques por el Estado Rector del Puerto, con su trasposición al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles. Este real decreto se aplica a todo buque que haga escala en un puerto o fondeadero y a su tripulación. También es de aplicación en las aguas marítimas españolas no portuarias.

Cuando se trate de buques con arqueo bruto (TRB) inferior a 500 t, únicamente se les aplicará aquella normativa internacional que les corresponda (dado su tamaño), y en todo caso se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no entrañen un peligro notorio para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación los buques de guerra, pesqueros, embarcaciones auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques de titularidad estatal utilizados con fines no comerciales y las embarcaciones de recreo no dedicadas al comercio.

La autoridad competente en España para la inspección de buques es el Ministerio de Fomento, el cual la ejercerá a través de la DGMM y las capitánías marítimas en su calidad estas últimas de Administración Marítima Periférica.

El artículo 149.1.20 de la Constitución española atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre Marina Mercante, cuyo contenido es delimitado por el artículo 6 del R. D. Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que en su apartado 1 establece que se considera Marina Mercante: «La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías, la actividad de transporte marítimo, la ordenación y control de la flota civil española, el salvamento, la prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente marino, la ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas, el control de situación, despacho, abanderamiento y registro de buques civiles, la garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar y cualquier otro servicio marítimo atribuido por Ley».

Alcance geográfico de la región del París MoU

La región que abarca el París MoU cubre los Estados costeros europeos y del eje del Atlántico norte, desde Norteamérica hasta Europa, incluyendo la costa oeste de Canadá. Otros controles similares al París MoU son el Tokyo MoU, en el área de Asia, y la US Coast Guard, en el área de Estados Unidos.

Principios y objetivos

El principal responsable de cumplir con los convenios internacionales marítimos es el propio armador/operador del buque. No obstante, la responsabilidad de asegurar este cumplimiento por parte del armador/operador, recae

en el Estado de Bandera que enarbola el buque. El PSC consiste en la realización de una inspección a bordo de los buques extranjeros, con el objeto de comprobar si estos cumplen con la normativa internacional en materia de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la polución marina y condiciones mínimas de vida y trabajo a bordo de los buques. Se trata de una herramienta eficaz para forzar tanto al armador/operador del buque como a su Estado de Bandera a que cumplan con sus responsabilidades respecto al buque, y si estos fallan, el Estado Rector del Puerto se asegurará de que las cumplan, exigiendo la subsanación de las deficiencias detectadas y/o procediendo a la detención del buque si es necesario con su correspondiente sanción administrativa. Es decir, el París MoU es una herramienta de defensa de un Estado contra la visita a sus puertos o aguas de buques y tripulaciones subestándar, en definitiva, buques peligrosos.

Los países miembros del París MoU han acordado llevar a cabo inspecciones a todos los buques que recalen en cualquiera de sus puertos o fondeaderos con un estado de prioridad de inspección denominado «P I», así como un número determinado de inspecciones a otros buques no prioritarios «P II» y



Sede de la OMI en Londres.



Escudo internacional.

que se establece en un Comité Anual de Inspección (Anexo 11 del texto del París MoU).

Los convenios de la OMI y la OIT proporcionan la base normativa de las inspecciones MoU. Por lo general, un buque no será inspeccionado si no se trata de un buque prioritario, a menos que exista algún factor excepcional y/o inesperado para ello (ejemplo: una denuncia, rumbo errático, colisión, avería importante, etc.). Del mismo modo, deben hacerse todos los esfuerzos para no demorar o detener a un buque de forma injustificada.

Los principales objetivos del MOU son los siguientes:

— Asegurar que el buque no presenta un peligro para la



Remolcadores de puerto de la compañía naviera Remolcanosa, trasladando un buque de la Armada australiana bajo un perímetro de seguridad y protección establecido por la Capitanía Marítima de Vigo, a través de la patrullera A-07 del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, en la ría de Vigo. (Elaboración propia).

seguridad marítima, la protección, la salud y el medio ambiente marítimo.

- Procedimientos de inspección estandarizados y comunes.
- Establecer un intercambio de información fluido, mediante bases de datos comunes.
- Cooperación entre administraciones de los Estados miembros.
- Mejora continua de la eficacia del PSC.
- Mejorar la competencia leal en la industria marítima.
- Erradicar la entrada y navegación en las aguas próximas a los Estados Miembros de buques y tripulaciones subestándar.

Instrumentos relevantes

Se trata de los convenios internacionales y demás legislación marítima internacional que son de aplicación. Uno de los convenios internacionales en los que se fundamenta la razón de ser del MoU es la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (UNCLOS 1982), también conocido como Convenio de Montego Bay o Convenio de Jamaica, en el que se establecieron las famosas zonas marítimas de jurisdicción: el *Mar Territorial* (12'), la *Zona Continental* (+ 12') y la *Zona Económica Exclusiva* (200'). Este convenio internacional también es el principal responsable de dotar jurídicamente a los Estados Rectores de un puerto de las siguientes facultades:

- *Autoridad y competencia*: los Estados Rectores del Puerto tienen la autoridad y la competencia para abordar e inspeccionar los buques mercantes extranjeros que pretendan entrar en sus aguas.
- *Cumplimiento de los principales convenios internacionales*: verificar el cumplimiento de la Seguridad Marítima (*Safety*) (Convenio SOLAS), la Protección Marítima (*Security*) (Código ISPS), la Prevención de la Contaminación Marina (Convenio MARPOL) y las Condiciones de Vida y Trabajo a bordo de la tripulación (Convenios OIT y MLC).
- *Informar de las deficiencias* detectadas a un buque o de su detención hasta que subsane las deficiencias, así como la prohibición de entrada de un determinado buque a las aguas de la Región MoU.

Limitaciones y obligaciones de las autoridades de los Estados ribereños

- Cumplimiento de procedimientos y prácticas de inspección internacionalmente aceptadas, tomando como referencia la aplicación de los convenios internacionales.

- No imposición de condiciones relativas al diseño, construcción, dotación y equipamiento de los buques extranjeros, salvo que estas sean reconocidas mediante legislación y estándares internacionales.
- Publicar aquellas medidas que sean tomadas unilateralmente por un Estado que puedan afectar a la admisión de buques extranjeros en aguas jurisdiccionales, aguas interiores o puertos del Estado, de tal modo que los buques puedan tenerlas en cuenta.
- Prevención de la contaminación marina: soberanía del *Mar Territorial* (12'). Extensión de medidas a la *Zona Económica Exclusiva* (200').
- Capacidad de adopción de leyes, sin que estas afecten al Derecho de Paso de Inocente.

Atribuciones y competencias del Estado de Bandera que enarbola un buque

Jurisdicción y control administrativo, técnico y de asuntos sociales: construcción, equipos, aptitud, dotación, condiciones laborales, formación tripulación, señalización, radiocomunicaciones y prevención de colisiones y accidentes.

Monitorización, control e inspección de los buques de su bandera, asegurando que sus condiciones, equipamiento y dotación son satisfactorios.

Expedición de certificados estatutarios al buque. Especial importancia en aquellos buques que realizan navegación internacional, ya que estos certificados son fundamentales para el Sistema de Inspección y Control MoU.

Delegación en determinados casos (ejemplo, en lugares remotos) de la inspección y certificación del buque, competencia de los Estados de Bandera, a organizaciones reconocidas y autorizadas para actuar en nombre del Estado de Bandera del buque. Por ejemplo, Lloyds Register of Shipping, Bureau Veritas, Der Norske Veritas, Germanischer Lloyd, etcétera.

Tomar todas las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de los buques de su bandera con los convenios y demás legislación adoptada internacionalmente en cuanto a seguridad, protección del buque y prevención de la polución marina se refiere (UNCLOS-Arts. 94.5. y 217).

Estados no-parte del MoU. Principio de trato no más favorable

En aquellos casos de un buque de un Estado que no haya ratificado alguno de los instrumentos relevantes (convenciones internacionales) de aplicación del París MoU, se le aplicará el principio de *trato no más favorable*. En estos casos, además se les realizará una *inspección más detallada* y el oficial de control del Estado Rector del Puerto (PSCO) seguirá los mismos procedimientos de inspección que aplicaría con un buque de bandera de un Estado miembro del MoU.

Selección de buques para inspección

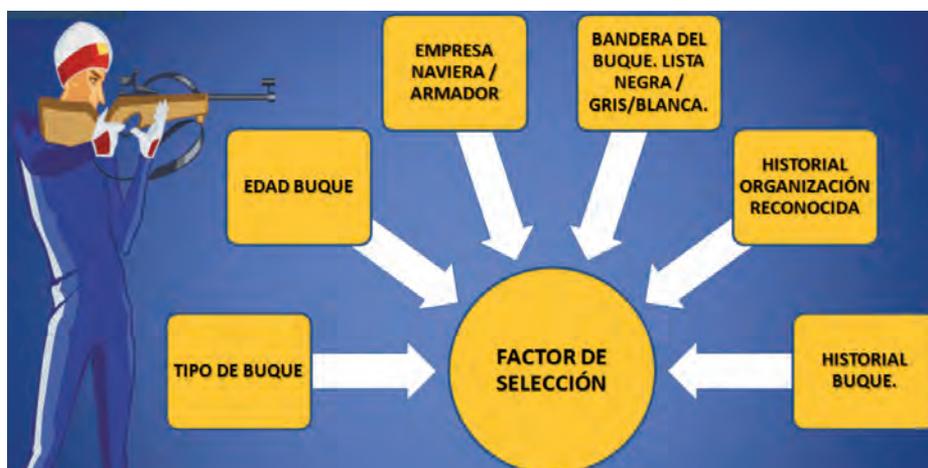
Todos los días son seleccionados buques que navegan por la zona o región de alcance del MoU para pasar una inspección de control por el Estado Rector del Puerto. Para facilitar esta selección, el ordenador central de la base de datos del MoU, denominado THETIS, es consultado por los oficiales del PSCO. Este sistema de información, tutelado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), informa a la autoridades (marítimas) nacionales del Estado Rector del Puerto de cuáles son aquellos buques que deben ser inspeccionados, asignándoles una prioridad de inspección 1 obligatoria (P I) u opcional 2 (P II) mediante un factor de selección basado en un algoritmo matemático que el sistema determina.

El cálculo matemático del factor de selección tiene en cuenta variables tales como el historial del buque, empresa naviera, armador, tipo de buque, edad, bandera, resultado inspecciones realizadas en el pasado, etcétera.

El sistema de información también proporciona datos de las características del buque, así como los informes de inspecciones MoU realizadas en el pasado.

Base de datos. El sistema de información THETIS

Todos los detalles de cada inspección MoU, se detecten o no deficiencias, son introducidos en el ordenador de la base central de datos, a la que pueden acceder todos los puertos de la región del París MoU para consultar los archi-



Variables para el cálculo del Factor de Selección a la hora de establecer un Sistema de Selección de buques Objetivo MOU. (Elaboración propia).

TEMAS PROFESIONALES

vos generados en cada inspección, insertar nuevos informes de inspección o usar las distintas opciones de correo electrónico.

Caso de que el buque sea detenido, la detención permanecerá registrada para ese buque durante el resto de su vida útil.

El secretariado del París MoU no realiza cambios en los registros de la base de datos y se tiene que contactar con el respectivo Estado Rector del Puerto directamente si se precisa realizar alguna modificación.



Sede central de la EMSA en Lisboa y pantalla menú principal Base Datos THETIS.
(Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA. www.emsa.europa.eu).

Oficial de control del Estado Rector del Puerto

La persona que lleva a cabo una inspección de control del Estado Rector del Puerto es el PSCO, también conocido como inspector MoU. El PSCO está debidamente cualificado, acreditado y autorizado por la Autoridad Marítima del Estado Rector del Puerto, de modo que pueda actuar en su nombre y bajo su responsabilidad para llevar a cabo inspecciones de control del Estado Rector del Puerto de acuerdo al París MoU. Todos los PSCO estarán en posesión de una tarjeta de identidad profesional como inspector MoU acreditado expedida por sus autoridades marítimas nacionales. Los inspectores MoU tienen que superar diversos cursos de formación y seminarios específicos, organizados por sus autoridades marítimas nacionales, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) y por el Secretariado del París MoU. El objetivo principal de la formación es asegurar procedimientos armonizados y comunes de inspección y el adiestramiento en las últimas novedades y desarrollos técnicos, tecnológicos, legislativos, procedimientos y modificaciones del París MoU.



Inspectores MoU abordando un buque una vez que este ha atracado en puerto.
(Fuente: Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA. www.emsa.europa.eu).

En España, los inspectores MOU son funcionarios de carrera del Grupo A1 de la Administración General del Estado, bien del Cuerpo Especial Facultativo de la Marina Civil o del Cuerpo de Ingenieros Navales, todos ellos inspectores de Seguridad Marítima de la DGMM, destinados en los Servicios Centrales (Madrid) o en la Administración Periférica (capitanías marítimas y distritos marítimos).

Además, deben cumplir una serie de requisitos mínimos de cualificación, que vienen establecidos en el R. D. 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, y entre los que caben destacar los siguientes:

- Estar en posesión de una titulación profesional superior de la Marina Civil: capitán de la Marina Mercante, jefe de máquinas u oficial radioelectrónico de 1.ª clase de la Marina Mercante, o titulación de ingeniero naval.
- Haber recibido la debida formación como inspectores de Seguridad Marítima en inspección de buques y haber prestado un mínimo de un año de servicio como funcionario, inspector de la Administración Marítima española.
- Haber realizado, durante un año como mínimo, formación sobre el terreno participando en inspecciones realizadas por la Administración Marítima española, en su calidad de Estado Rector del Puerto, bajo la supervisión de funcionarios expertos encargados de dichas inspecciones.
- Poseer capacidad de comunicación verbal y por escrito en el idioma inglés.
- Acreditar experiencia suficiente, teórica y práctica en el área de Protección Marítima, tecnologías y técnicas de Protección Marítima,

principios, procedimientos y técnicas de inspección y experiencia práctica en las operaciones que serán inspeccionadas.

Para valorar profesionalmente si un buque debe ser o no detenido (inmovilizado), el inspector aplicará los criterios de inspección, directrices del MoU y su criterio profesional. Al finalizar la inspección emitirá un *informe de inspección MOU*. En el caso de haberse detectado deficiencias manifiestamente peligrosas, el *capitán marítimo* dictará la resolución de retención del buque aplicando la correspondiente sanción administrativa, es decir, prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, determinan que el buque no esté en condiciones de navegar o paralizar una determinada operación en la que se hayan observado las deficiencias.

El inspector MOU informará por escrito inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque o, cuando no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbole el buque, de todas las circunstancias por las que estimó necesario intervenir.

No se levantará la detención hasta que desaparezca el peligro o hasta que se decida que, bajo determinadas condiciones, el buque pueda hacerse a la mar o pueda reanudar la operación interrumpida sin riesgo alguno. En el caso de que las deficiencias no pudieran corregirse en el puerto de inspección, la capitanía marítima podrá permitir que el buque se dirija al astillero más próximo disponible, elegido conjuntamente por el capitán del buque y la capitanía marítima, siempre que se cumplan las condiciones impuestas al respecto por la autoridad competente del Estado del pabellón del buque y que estas sean aceptadas por la Administración Marítima española, asegurando en todo caso que pueda navegar sin riesgo.

En los supuestos de que un buque incluido en la *Lista Negra* que se publica en el Informe Anual del París MoU sea detenido en tres ocasiones en el transcurso del último año o detenido dos veces en los últimos tres años o haya escapado tras una detención o no se haya presentado en el astillero de reparaciones acordado, se emitirá una orden de denegación de acceso a puerto.

Tipos de inspecciones MoU que se llevan a cabo

Inspección inicial

Consiste en realizar una visita a bordo dentro del marco de los estándares, legislación y convenios internacionalmente aceptados, con el propósito de comprobar los certificados y documentos del buque, condiciones generales e higiénicas y verificar que se ha rectificado toda deficiencia indicada en algún

informe de inspección MoU anterior realizado por la Autoridad Marítima de otro Estado Miembro.

Inspección más detallada

Se llevará a cabo siempre que se encuentren evidencias claras que hagan sospechar que las condiciones del buque o sus equipos o tripulación no cumplen con los requisitos más importantes de algún instrumento relevante (estándares, legislación y convenios internacionalmente aceptados). Tiene en cuenta al factor humano, e incluirá todos aquellos controles operativos que se consideren necesarios.

Existen evidencias claras, cuando un inspector MoU detecta deficiencias, que bajo su criterio profesional garantizan una inspección más detallada al buque, sus equipos o a su tripulación. Ejemplo: la ausencia de certificados o documentos en vigor.

Inspección expandida

Se trata de una comprobación del estado general de las condiciones del buque, incluyendo el elemento humano, y las siguientes áreas de riesgo: certificados y documentos, condiciones estructurales, condiciones de francobordo y estabilidad, sistemas de emergencia, radiocomunicaciones, operaciones de carga, seguridad contra incendios, alarmas, condiciones de vida y trabajo a bordo, equipos de navegación, dispositivos de salvamento, mercancías peligrosas, maquinaria auxiliar y de propulsión, prevención de la contaminación (polución marina). También deben verificarse una serie de puntos específicos para cada área de riesgo, en función del tipo de buque de que se trate (pasaje, petrolero, *bulkcarrier*, etcétera).

El inspector debe usar su juicio profesional para determinar de forma apropiada la profundidad o detalle de la inspección, alcance de las comprobaciones y pruebas.

Las inspecciones se ejecutarán de forma segura, de modo que prime la seguridad por encima de la eficacia de la misma.

Campañas concentradas de inspección (CIC)

Se centran en un área específica donde los inspectores MoU (PSCO) han detectado un alto nivel de deficiencias, o cuando son de aplicación los requisitos de cumplimiento de un nuevo convenio internacional que ha entrado en vigor recientemente.

Conclusiones

El ámbito geográfico (radio de acción) del París MoU son las aguas costeras del eje Atlántico Norte, desde Norteamérica hasta Europa.

El sistema de control e inspección MoU realiza más de 20.000 inspecciones al año en Europa y proporciona un sistema de inspección y control de buques armonizado y transparente entre los distintos países miembros, con procedimientos de inspección comunes. Además elabora: listas (blanca, gris y negra), informes de los resultados de la inspecciones a los buques (detalles con el nombre de los buques «avergonzados», fotografías, etc.), lista de buques actualmente retenidos o detenidos, así como de aquellos a los que se les ha resuelto una prohibición de entrada y navegación en aguas europeas.

El principal *objetivo MoU* es eliminar la operación de buques subestándar.

Los responsables de las condiciones de un buque son, en primer lugar, el armador u operador del mismo y, en segundo lugar, su Estado de Bandera.

El PSCO es un técnico cualificado y debidamente acreditado por la Autoridad Marítima de su país, a la cual representa. Aplicará procedimientos de inspección claros que, unidos a su juicio profesional, le dotan de capacidad de sancionar y detener al buque. Tiene obligación de entregar un informe de inspección al capitán y registrar el resultado del mismo en la base de datos THETIS para que esta información pueda ser compartida por el resto de Estados miembros, de modo que el Control Regional MoU pueda ser efectivo.

El MoU es una fuente de información valiosa y constituye una herramienta de defensa de los intereses nacionales desde el punto de vista de la seguridad marítima y ambiental (*safety & pollution*) y también de la protección marítima (*security*). La información MoU, analizada y valorada adecuadamente por técnicos expertos, proporcionaría una valiosa Inteligencia Naval.

BIBLIOGRAFÍA

Directiva 2009/16/EC del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado Rector del Puerto.

Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

R. D. Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Constitución Española.

www.parismou.org

www.emsa.europa.eu

www.imo.org

www.ilo.org

www.boe.es

www.google.com

www.fomento.es/MFOM/MARINA_MERCANTE

www.armada.mde.es

<https://encomar.covam.es>

www.shipping.nato.int/Pages/NCAGS.aspx