



**FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A
LA CONTAMINACIÓN
POR HIDROCARBUROS**

ASAMBLEA
10ª sesión
Punto 34 del orden del día

92FUND/A.10/32
16 septiembre 2005
Original: INGLÉS

MEDIDAS ADOPTADAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

RECOMENDACIÓN DE ESTABLECER UN GRUPO DE TRABAJO OFICIOSO PARA ABORDAR LAS NORMAS DE LOS BUQUES

Presentado por el International Group of P&I Clubs

Resumen:	En este documento se presenta una exposición de hechos sobre los reconocimientos e inspecciones actualmente emprendidos por las partes pertinentes (clase, supervisión por el Estado rector del puerto, seguros e intereses de la carga) a fin de facilitar el estudio por la Asamblea de establecer un Grupo de Trabajo oficioso sobre normas de los buques.
Medida que ha de adoptarse:	Se pide a la Asamblea que estudie la información que consta en esta ponencia.

- 1 En la sesión de marzo de 2005 del tercer Grupo de Trabajo intersesiones del Fondo de 1992 (el Grupo de Trabajo) el International Group of P&I Clubs presentó el documento 92FUND/WGR.3/25/3 detallando propuestas de medidas a adoptar por los Clubs del International Group con respecto a medidas prácticas mejoradas para disuadir del transporte marítimo que no cumple las normas. En aquel documento se indicaban también las medidas ya emprendidas por los Clubs en relación con el transporte marítimo que no cumple las normas, y sugería que se estableciera un Grupo de Trabajo oficioso para estudiar las medidas que se pudieran adoptar por todas las partes en la cadena de responsabilidad.
- 2 El Grupo de Trabajo 'decidió recomendar a la Asamblea del Fondo de 1992 que considerase si había de crear un grupo de trabajo oficioso para examinar la cuestión del transporte de hidrocarburos que no cumple las normas' (documento 92FUND/A.10/7).
- 3 A fin de prestar asistencia a la Asamblea en su examen de esta recomendación, se ha preparado un informe en nombre del International Group detallando las medidas existentes adoptadas por las partes pertinentes (clase, supervisión por el Estado rector del puerto, seguros e intereses de la carga) sobre los reconocimientos e inspecciones. Este informe ha sido redactado sobre una base puramente fáctica, sin comentarios sobre los relativos méritos y eficacia de la labor emprendida por cada organización o agrupación. El único objetivo de este informe es facilitar el estudio por la Asamblea de esta cuestión, y se presenta con carácter neutro y sin hacer hincapié ni predisposición intencional hacia la labor de cualquiera de las partes pertinentes que se describen en el presente documento.

- 4** El presente informe, que se reproduce en el anexo, fue preparado por el Sr. Frank Wall, ex funcionario superior del Departamento de Transporte del Reino Unido, en su calidad de consultor independiente.

* * *

ANEXO

Informe sobre Seguridad de los Buques

Resumen

En el presente documento se describe una selección de regímenes de reconocimiento e inspección que abarca:

- Certificación de clase;
- Certificación reglamentaria;
- Supervisión por el Estado rector del puerto;
- El Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF);
- Programa del informe de inspección del buque (SIRE);
- Reconocimientos del casco y de las máquinas encargados por aseguradores de Londres y
- Reconocimientos encargados por los P&I Clubs.

Estos se consideran representantes de la gama y ámbito de los reconocimientos e inspecciones que se observan en el sector de los buques tanque, reconociendo que también otros intereses encargan reconocimientos o inspecciones, inclusive los numerosos reconocimientos con y sin arrendamiento encargados por los distintos fletadores.

La Parte 1 presenta una introducción al reconocimiento e inspección de los buques y da cuenta de los certificados que los petroleros están obligados a llevar a bordo para comerciar internacionalmente.

La Parte 2 da cuenta de la labor de las sociedades de clasificación.

La Parte 3 detalla la labor de la supervisión por el Estado rector del puerto y da cuenta de los diversos memorandos de entendimiento regionales de supervisión por el Estado rector del puerto.

La Parte 4 abarca la labor de reconocimiento e inspección emprendida por el OCIMF, los aseguradores del casco y de las máquinas, y el International Group of P&I Clubs.

Parte 1. Reconocimiento e inspección de los buques

Introducción

1. Estar en posesión de certificados válidos de sociedad de clasificación y reglamentarios, extendidos después del reconocimiento o verificación, es requisito previo para los buques que comercien internacionalmente. Los certificados son extendidos por un plazo especificado y muchos certificados son objeto de reconocimiento periódico, anual o intermedio, y un buque debe ser objeto de nuevo reconocimiento antes de renovarse un certificado. Durante el plazo de validez de un certificado, el propietario del buque/armador es responsable de cerciorarse de que el buque continúe cumpliendo los reglamentos o normas exigidas por el certificado y debe notificar a la sociedad de clasificación expedidora o la administración si está en duda el cumplimiento.
2. En el informe de la OCDE de 2004^{<1>} se esbozaban las consideraciones que han llevado a una erosión de la confianza en el sistema de certificación y la respuesta del sector, particularmente de los intereses del seguro. Pese al creciente número de reconocimientos, específicamente de los petroleros, asociados a los certificados de clasificación y reglamentarios, también ha habido un aumento significativo del número, frecuencia e intensidad de las inspecciones de los buques emprendidas por otros. Entre ellas figuran las inspecciones emprendidas por los Estados rectores de puertos (supervisión por el Estado rector del puerto), en nombre de posibles fletadores^{<2>} y por los intereses del seguro – tanto del casco y de las máquinas como de protección e indemnización^{<3>}.
3. La frecuencia de los reconocimientos e inspecciones superpuestos ha llevado a algunos comentaristas a sugerir que ahora someten a presiones indebidas, y potencialmente peligrosas a las tripulaciones ya cargadas de trabajo. Otros sostienen que se necesitan reconocimientos o inspecciones específicos para proteger a sus intereses comerciales y que no pueden depender de, o no tienen acceso a, reconocimientos o inspecciones emprendidos, o encargados, por otros.
4. Pese a la gama y frecuencia de los reconocimientos o inspecciones, el hecho sigue siendo que los petroleros continúan figurando en las listas de detención publicadas por las autoridades de los Estados rectores de puertos.

El FIDAC y las normas del transporte marítimo

5. Va implícito que los petroleros comprendidos en los Convenios de Responsabilidad Civil y del Fondo deben cumplir con los reglamentos de Clasificación y contar con los certificados reglamentarios especificados en los Convenios Internacionales. La única declaración explícita en los párrafos de la parte dispositiva de todo Convenio de Responsabilidad Civil o del Fondo en los Convenios Internacionales considerada pertinente para las normas de los petroleros estaba en el artículo 5 del Convenio del Fondo de 1971. Dicho artículo 5, que se refiere a la exoneración de la responsabilidad del propietario del buque, enumeraba (artículo 5.3):
 - el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos de 1954, enmendado en 1962 (MARPOL);
 - la Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS);
 - el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 (Líneas de Carga), y
 - el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar de 1960 (COLREG), y las enmiendas pertinentes que se hayan hecho posteriormente a los cuatro instrumentos.

<1> Informe del Comité de Transporte Marítimo sobre la retirada del seguro a los buques que no cumplen las normas, OCDE, París, 2004.

<2> 92FUND/WGR3/22/5 El papel del SIRE en la inspección de los buques tanque, presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

<3> 92FUND/WGR.3/24 Propuestas formuladas en relación con los buques que no cumplen las normas por el International Group of P&I Clubs, presentado por el International Group of P&I Clubs.
92FUND/A.10/32, Anexo, página 2

6. El artículo 5 del Fondo de 1971 fue elaborado explícitamente para abordar el aumento significativo de la responsabilidad del propietario entre los Convenios de Responsabilidad Civil de 1957 y de 1969. Ya no quedaban las razones de la exoneración original cuando en 1984 se emprendió la revisión de los Convenios de Responsabilidad Civil de 1969 y del Fondo de 1971 y se suprimió el artículo 5 en el Convenio del Fondo de 1984 propuesto, y por tanto ya no figura en el Convenio del Fondo de 1992.
7. La supresión de la única referencia explícita en los instrumentos jurídicos del Fondo a otros Convenios que sientan normas consideradas pertinentes para los petroleros, de ningún modo disminuye la importancia del entendimiento implícito de que se esperaba, y se espera, que los petroleros cumplan con los reglamentos de Clasificación y los Convenios internacionales.

Elementos esenciales

8. Para comerciar internacionalmente los petroleros deben llevar a bordo los siguientes certificados – los que van en *cursiva* están supeditados a reconocimientos o verificaciones:
 - a) *Certificados de Clasificación* para el casco y las máquinas del buque expedidos por una sociedad de clasificación (Clase);
 - b) Certificados reglamentarios expedidos por la administración, o una organización reconocida u organización de seguridad reconocida, por lo general una sociedad de clasificación, autorizada por la administración, en virtud de lo dispuesto en los siguientes Convenios de la OMI:

Convenio Internacional sobre arqueo de buques, 1969

- Certificado internacional de arqueo;

Protocolo relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y 1988

- *Certificado internacional de líneas de carga o Certificado Internacional de exención de líneas de carga;*

SOLAS 1974, enmendado

- *Certificado de seguridad de construcción para buques de carga*
- *Certificado de seguridad del equipo para buques de carga*
- *Certificado de seguridad radioeléctrica para buques de carga*
- *Certificado de seguridad para buques de carga*
- *Certificado de exención si se le concede*
- *Sistema registrador de datos de la travesía – certificado de cumplimiento*
- *Documento de cumplimiento para la compañía en virtud del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS)*
- *Certificado de Gestión de la Seguridad para el buque en virtud del Código IGS*
- *Certificado Internacional de protección del buque o Certificado Internacional de protección del buque provisional*
- Registro sinóptico continuo;

MARPOL 73/78

- *Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos*

- c) Certificados para capitanes, oficiales o marineros que presten servicio a bordo expedidos por la administración en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, competencias y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación) de 1978 y el Código del Convenio de Formación de la OMI;
- d) Documento relativo a la dotación de seguridad expedido en virtud del SOLAS por la Administración marítima del buque, y

- e) El Convenio de Responsabilidad Civil de 1992^{<4>} exige que los petroleros lleven a bordo un certificado de seguro u otra garantía financiera respecto a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos expedido por un Estado del Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 o 1992.
9. Además, en virtud del SOLAS y el MARPOL, los petroleros deben llevar a bordo los archivos designados – incluido un archivo de informe mejorado de reconocimientos^{<5>}, y planes especificados, folletos, manuales e información, y deben llevar registros especificados o libros de registro. Algunos de estos documentos deben ser aprobados por la administración marítima o por una organización reconocida/organización de seguridad reconocida.
10. Todo lo que antecede puede ser objeto de inspección cuando el buque se encuentre en un puerto extranjero (supervisión por el Estado rector del puerto) y se pueden adoptar medidas de control si se considera que el buque no cumple los requisitos de los Convenios^{<6>}.
11. Nuevos requisitos de construcción y certificación, reconocimientos e inspecciones, anotaciones en los libros de registro y medidas de control, se aplicarán a los buques, incluidos los petroleros, con la entrada en vigor del Convenio sobre el agua de lastre y los sedimentos de la OMI^{<7>}.

<4> Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992.

<5> MARPOL, Anexo 1, Regla 13G Prevención de la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada – Medidas aplicables a los buques tanque existentes.

<6> Resolución A.787(19), enmendada mediante la resolución A.882(21), Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, OMI, 2000.
Resolución MSC.159(78) (Mayo 2004), Orientaciones provisionales sobre las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima (MSC/Circ.1111).

<7> Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004.
92FUND/A.10/32, Anexo, página 4

Parte 2. Reconocimientos de las Sociedades de Clasificación

12. Las sociedades de clasificación actúan por derecho propio y en calidad de organizaciones reconocidas autorizadas por las administraciones (véase a continuación). Más del 90% de los buques de carga del mundo, y un porcentaje más elevado de sus petroleros, son clasificados por sociedades de clasificación que son miembros de la Asociación internacional de sociedades de clasificación (IACS). Para los buques en general, la preocupación por el número de sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas 'nacionales', que carecen de los conocimientos especializados y la base de arqueo de las sociedades de clasificación de mayor solera, formaba parte de los continuos debates sobre los buques que no cumplen las normas y la implantación por el estado de abanderamiento.
13. No existen requisitos obligatorios internacionalmente acordados que abarquen la constitución, funciones, responsabilidades y normas de las sociedades de clasificación. La OMI ha promulgado orientaciones sobre organizaciones reconocidas^{<8>}. La Comunidad Europea cuenta con legislación en vigor que establece criterios mínimos para las sociedades de clasificación y organizaciones reconocidas autorizadas por sus Estados miembros^{<9>}. Además de cumplir los requisitos de afiliación a la IACS, los miembros de IACS han de cumplir con el Plan de certificación del sistema de calidad de la asociación^{<10>}. La IACS ha adoptado asimismo requisitos de procedimiento relativos a aspectos de las actividades de sus miembros como clase y como organizaciones reconocidas.

Reglas

14. Los buques son construidos de conformidad, y deben continuar cumpliendo, con las reglas de clasificación. Se refieren primordialmente a la estructura y la maquinaria esencial, incluida la de manipulación de la carga. La clasificación aprueba los proyectos del buque, supervisa la construcción y clasifica el buque al terminar. Las reglas de clasificación son tal vez los más prescriptivos de todos los requisitos que se aplican a los buques, y los reconocimientos posteriores procuran cerciorarse de que el buque continúe cumpliéndolas. El propietario del buque está obligado a notificar a la clasificación los siniestros o las alteraciones que pudieran afectar su continuo cumplimiento.
15. La selección de clase es asunto del propietario del buque concreto, si bien su elección estará limitada a las sociedades de clasificación 'reconocidas' por la administración prevista del pabellón del buque. Hasta ahora, los miembros de la IACS tenían sus propias reglas para petroleros que podrían diferir en pormenores, como lo hacen los que no pertenecen a las sociedades de clasificación de IACS. Estas diferencias han llevado a alegaciones de 'comparaciones' de la clasificación por parte de los propietarios. La IACS ha acordado ahora reglas estructurales comunes para petroleros^{<11>} que se aplicarán a las nuevas construcciones después de 2006. Pueden continuar difiriendo en pormenores los detalles de otras reglas.

Reconocimientos de Clase

16. Al ser admitido en una clase se expide un certificado de clasificación. Los certificados de clasificación tienen normalmente una vigencia de cinco años. Los reconocimientos posteriores son para el mantenimiento de la clase. La IACS ha acordado requisitos unificados sobre aspectos de reconocimiento y certificación^{<12>}

<8> Resolución de la Asamblea A.739(18) Directrices para la autorización de organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la Administración (MSC/Circ.788/MEPC/Circ.325.).

<9> Directiva 94/57/CE del Consejo de 22 de noviembre de 1994 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

<10> Plan de Certificación del Sistema de Calidad – Requisitos del sistema de gestión de la calidad, IACS, 2003.

<11> Reglas Estructurales Comunes para petroleros, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas, Registro de buques del Lloyd's, 2005 (proyecto, marzo 05).

<12> Requisitos sobre reconocimiento y certificación, IACS, 2005.

17. Los reconocimientos para el mantenimiento de la clase son anuales, periódicos, intermedios – realizados con el segundo o tercero de los reconocimientos anuales, o entre el segundo y el tercer año y los reconocimientos de renovación. Puede haber también reconocimientos de daños y reparaciones.
18. La clase exige dos reconocimientos en dique seco dentro de la vigencia de cinco años del certificado del casco, aunque uno de ellos puede ser sustituido por un reconocimiento en el agua. Los requisitos específicos y los pormenores de cada reconocimiento son especificados por la clase, y el detalle de los reconocimientos, particularmente para reconocimientos de renovación, aumenta con años de servicio del buque. Las sociedades de clasificación ofrecen a sus propietarios planes continuos de reconocimiento que, de forma característica, permiten distribuir los reconocimientos requeridos para la renovación de Clase a efectuarse a lo largo de la vigencia del certificado, completando cada año un 20% de los reconocimientos necesarios. Esos planes continuos de reconocimiento se pueden enlazar con sistemas de mantenimiento preventivo.

Enlaces con los Certificados/Reconocimientos reglamentarios

19. La cronología de los reconocimientos de clase corre paralela a la del certificado de seguridad de construcción de los buques de carga o el certificado de seguridad para buques de carga, expedidos en virtud del Convenio SOLAS. Los reconocimientos de clase evalúan el cumplimiento de las reglas de clase, mientras que los reconocimientos reglamentarios evalúan el cumplimiento de los requisitos del Convenio. Los petroleros están supeditados al Plan de evaluación del estado del buque de la OMI relacionado con el requisito de las inspecciones mejoradas durante el reconocimiento.

Programas de evaluación del estado del buque

20. Varias sociedades de clasificación ofrecen a sus propietarios de petroleros un programa voluntario de reconocimientos, un programa de evaluación del estado del buque, para petroleros más viejos, generalmente de más de 15 años, que rebasan los requisitos de la OMI para inspecciones mejoradas. Los informes sobre el estado del buque clasifican sus resultados en una escala de 1 (alto) a 4 (bajo) o 1 (alto) a 5 (bajo).

Competencias y formación de los inspectores de Clase

21. Las preocupaciones sobre la consistencia del enfoque de los inspectores de clase, y el empleo de inspectores no exclusivos, también formó parte del debate sobre los buques que no cumplen las normas. La IACS ha procurado cerciorarse de que los reconocimientos de clase y reglamentarios sean realizados solamente por inspectores exclusivos^{<13>}. Los requisitos de procedimiento de la IACS se aplican tanto a las actividades de clase como de organización reconocida, abarcando las competencias y formación de inspectores^{<14>}, la supervisión de actividades de los inspectores y auditores^{<15>} y el empleo y control de los inspectores exclusivos y no exclusivos^{<16>}. Cada vez más los inspectores de clase tienen que supervisar el trabajo de especialistas, como los que realizan medidas de espesor o pruebas de fatiga, trabajando con ellos en los buques que inspeccionan.

<13> PR No.21 Procedural Requirement for Statutory Surveys by Exclusive Surveyors. (Requisito de procedimiento para reconocimientos reglamentarios por inspectores exclusivos) IACS, 2000.

<14> PR No.7. Procedures for Qualification and Training of Surveyors and Plan Approval Personnel. (Procedimientos para las competencias y formación de inspectores y Personal de aprobación del Plan, IACS, Rev.4, 2004)

<15> PR No.6 Procedure for Activity Monitoring of Surveyors/ISM Code Auditor. (Procedimiento para la supervisión de la actividad de los inspectores/Auditor Código IGS) IACS, Rev 5, 2005.

<16> PR No.5 Definition of Exclusive and Non-Exclusive Surveyor and Procedure for Employment and Control of Non-Exclusive Surveyors, IACS, Rev 4, 2001. (Definición de inspector exclusivo y no exclusivo y Procedimiento para el empleo y control de los inspectores no exclusivos) IACS, Rev 4, 2001.

22. En general la IACS ha procurado alentar la consistencia en la formación, inspección y auditoría, al tiempo que reconoce:

“.....debido a la aplicación del criterio individual, la aplicación del Reglamento puede aún variar”^{<17>}

Transparencia

23. Para el trabajo de clase las sociedades de clasificación tienen una relación contractual con su cliente, el propietario del buque. La mayoría de los reglamentos de las sociedades de clasificación contienen disposiciones como:

“... mantiene la confidencialidad con respecto a todos los documentos y otro tipo de información recibida en relación con los encargos confiados a la sociedad. Los documentos y la información solo se pueden facilitar a terceros con la aprobación de la persona autorizada a permitir esa revelación. No obstante, esto no se aplicará a las obligaciones que... tiene para con las administraciones de los Estados rectores de puertos”^{<18>}.

24. La IACS ha abordado, y alentado, la transparencia ^{<19>}.
25. Está disponible una importante cantidad de información de los miembros de IACS sobre cuestiones relacionadas con la clase para los Estados y aseguradores, ya sea automáticamente o previa solicitud. Está disponible la información sobre certificados/informes de clase para los Estados rectores de puertos con el asentimiento del propietario del buque. Está disponible la información sobre certificados/informes de clase y sobre condiciones de clase/recomendaciones para los aseguradores con el asentimiento del propietario del buque, con frecuencia en virtud de su contrato de seguros. La información sobre ciertos reconocimientos del casco se lleva a bordo del buque. No está claro hasta dónde el enfoque de IACS queda reflejado por otras sociedades de clasificación. Posteriormente en este documento se analiza la cuestión de la transparencia de las actividades de las sociedades de clasificación como organizaciones reconocidas.
26. Es central la postura del cliente de la sociedad de clasificación, el propietario del buque. Parece que los contratos de seguros, tanto del casco como de máquinas y P&I, requieren que el propietario del buque, el asegurado, permita al asegurador acceso a la información de la sociedad de clasificación relativa al buque asegurado.
27. Los miembros de IACS publican ahora información, habitualmente en su sitio web, no sólo sobre los buques en la clase, sino sobre las retiradas y suspensiones de la clase. Además facilitan información sobre el historial de detención en la supervisión por el Estado rector del puerto de los buques que clasifican. Los miembros de IACS facilitan información ^{<20>} al sitio web de EQUASIS ^{<21>}.

Certificados y Reconocimientos reglamentarios/Auditorías

28. Se expiden certificados reglamentarios para indicar el cumplimiento de los requisitos de los Convenios de la OMI. Su expedición es responsabilidad de la administración del buque, y las administraciones pueden autorizar a las organizaciones reconocidas o las organizaciones de

^{<17>} IACS PR No.6, párrafo 3.

^{<18>} Sección 1D), Reglas para la Clasificación y Construcción, Germanischer Lloyd, 2003.

^{<19>} PR No.3 Transparency of Classification and Statutory Information, (Transparencia de la Clasificación e información reglamentaria) IACS, Rev.2, 2000.

^{<20>} PR No. 16 Procedure for the Reporting to EQUASIS, (Procedimiento para informar a EQUASIS) IACS, Rev.2, 2001.

^{<21>} EQUASIS es un sitio web financiado conjuntamente por la Comisión Europea y una serie de Gobiernos. EQUASIS fue elaborado para facilitar información relacionada con la seguridad sobre la flota mundial para ayudar a combatir la navegación que no cumple las normas. Los miembros de IACS, las organizaciones de supervisión por el Estado rector del puerto y los P&I Clubs se cuentan entre las organizaciones que facilitan información a EQUASIS.

seguridad reconocidas a emprender las inspecciones necesarias, aprobaciones de planos, verificaciones o auditorías, y expedir el certificado apropiado. La administración o la organización reconocida emprende entonces las inspecciones necesarias durante la vigencia del certificado, para cerciorarse de que el buque sigue cumpliendo los requisitos de los Convenios aplicables. Las sociedades de clasificación, al actuar como clase y como organizaciones reconocidas para un buque, procuran coordinar sus inspecciones de clase y reglamentarias.

29. Una administración puede autorizar a la administración de otro Gobierno Contratante a emprender inspecciones o auditorías y expedir, o refrendar, certificados en su nombre.

Organizaciones Reconocidas

30. Es práctica largo tiempo establecida la delegación por las administraciones de la inspección y expedición de certificados reglamentarios a cada inspector designado y organizaciones reconocidas. Antes de la década de 1970, la escala de esa delegación era limitada y funcionaba bajo la estrecha supervisión de administraciones bien fundadas. En la década de 1970 se produjo la transferencia de buques de las administraciones tradicionales a nuevas administraciones, muchas de las cuales delegaban su labor de certificación reglamentaria a organizaciones reconocidas sin tener necesariamente la capacidad de supervisarlas.
31. La OMI ha promulgado orientaciones sobre la autorización y funciones de las organizaciones reconocidas^{<22>}. La legislación de la Comunidad Europea^{<23>} aplica criterios mínimos a las organizaciones reconocidas autorizadas por sus estados miembros.
32. Existen numerosos enfoques posibles adoptados por las administraciones al autorizar a las organizaciones reconocidas. Las administraciones, por ejemplo, pueden autorizar la realización de todas las inspecciones, auditorías, verificación y emisión de los certificados apropiados. De modo alternativo, pueden autorizar la realización de todas las inspecciones, auditorías y verificaciones por organizaciones reconocidas, emitiendo la propia administración el certificado final. Algunas administraciones siguen dando al propietario del buque la elección de reconocimientos de certificación reglamentarios y auditorías realizados ya sea por la administración o por una organización reconocida. Algunas administraciones no autorizan a las organizaciones reconocidas a realizar actividades relativas a certificados reglamentarios especificados. Existen numerosas permutaciones posibles.
33. Las administraciones pueden resarcir a las organizaciones reconocidas con respecto a sus actividades, y la legislación nacional puede limitar el derecho de terceros a entablar una acción judicial contra las organizaciones reconocidas que autoricen.
34. Aunque el propietario del buque puede seleccionar, y paga, a la organización reconocida para realizar actividades relacionadas con la certificación reglamentaria en su buque, los trabajos de certificación reglamentaria se realizan en nombre de la administración autorizadora, no del propietario.

Organizaciones reconocidas de protección

35. Las organizaciones reconocidas de protección pueden ser autorizadas a emprender aprobaciones del plan de protección del buque, verificación y emisión de los certificados internacionales de protección del buque, o certificados internacionales provisionales de protección del buque, conforme al Capítulo XI-2 del SOLAS y al Código PBIP. La OMI ha facilitado orientaciones

<22> Resolución de la Asamblea A.739(18) Directrices para la autorización de organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración (MSC/Circ.788/MEPC/Circ.325.).

Resolución de la Asamblea A.789(19) Especificaciones sobre las funciones de inspección y certificación de organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.

<23> Directiva 94/57/CE del Consejo de 22 de noviembre de 1994 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

sobre las organizaciones de protección reconocidas^{<24>}. La legislación de la Comunidad Europea^{<25>} forma parte de las orientaciones obligatorias de la OMI para sus Estados miembros, sobre todo las disposiciones relativas a las competencias mínimas de las organizaciones de protección reconocidas. Como con las organizaciones reconocidas, puede haber considerable variación en el grado de autorización de las organizaciones de protección reconocidas.

El Sistema Armonizado de reconocimiento y certificación de los buques

36. La OMI ha elaborado un sistema armonizado de reconocimiento y certificación (sistema armonizado) para determinados requisitos de los Convenios SOLAS, MARPOL y el de líneas de carga, y para el COLREG. El sistema armonizado se aplica en Estados parte en los Protocolos de 1988^{<26>}.
37. El sistema armonizado permite realizar reconocimientos al mismo tiempo y proporciona un intervalo normalizado de un año entre los reconocimientos, con un plazo máximo de validez de cinco años para los certificados reglamentarios, limita las prórrogas a tres meses para que el buque pueda completar una travesía, empezando el nuevo certificado a partir de la fecha de expiración del anterior, y permite flexibilidad en el calendario de los reconocimientos. El sistema cubre los reconocimientos iniciales, periódicos, anuales, intermedios y de renovación, así como los reconocimientos adicionales realizados después de reparaciones. Las directrices de la OMI sobre el sistema armonizado^{<27>} especifican en detalle los requisitos para los reconocimientos relativos a los certificados a que se aplica. Las orientaciones recomiendan que todos los reconocimientos periódicos, anuales, intermedios y de renovación realizados de conformidad con el sistema armonizado incluyan un examen de la clase del buque y otros certificados reglamentarios.

Certificado internacional de líneas de carga o Certificado internacional de exención de líneas de carga

38. El certificado, o certificado de exención, requiere reconocimientos iniciales, anuales y de renovación. El reconocimiento inicial puede incluir una prueba de estabilidad. Los reconocimientos se pueden realizar de conformidad con el sistema armonizado.

Certificado de seguridad de construcción para buque de carga

39. El certificado requiere reconocimientos iniciales, anuales, intermedios y de renovación, y además dos inspecciones del forro exterior del casco durante la validez normal de cinco años del certificado. El certificado debe ser refrendado para certificar las inspecciones del forro exterior del casco. Este es el certificado reglamentario más estrechamente asociado con la certificación de clase. Los reconocimientos se pueden realizar de conformidad con el sistema armonizado. Un certificado de seguridad para buque de carga puede sustituir a este certificado.

Certificado de seguridad del equipo para buque de carga

40. El certificado requiere reconocimientos iniciales, anuales, periódicos, intermedios y de renovación. Los reconocimientos se pueden realizar de conformidad con el sistema armonizado. Un certificado de seguridad para buque de carga puede sustituir a este certificado.

^{<24>} Párrafos 4.3 a 4.7, Parte B, Código PBIP, OMI, 2003.

MSC/Circ. 1074 Directrices provisionales para la autorización de Organizaciones de protección Reconocidas que actúan en nombre de la Administración y/o Autoridad Designada de un Gobierno Contratante.

^{<25>} Reglamento (CE) N° 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

^{<26>} Protocolos de 1988 a los Convenios SOLAS y de Líneas de Carga, y Resolución del CPMM MEPC.39/29 (MARPOL 3/78/90).

^{<27>} Resolución de la Asamblea A.948(23) Directrices revisadas para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación.

Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga

41. El certificado requiere reconocimientos iniciales, periódicos (de hecho anuales) y de renovación. Los reconocimientos se pueden realizar de conformidad con el sistema armonizado. Una vez más, un certificado de seguridad para buque de carga puede sustituir a este certificado.

Certificado de seguridad para buque de carga

42. El régimen de reconocimiento de este certificado deriva del de los certificados que sustituye. Además de reconocimientos iniciales y de renovación, el certificado debe llevar los refrendos apropiados para:
- reconocimientos anuales e intermedios relativos a la estructura, las máquinas y el equipo;
 - inspecciones de la obra viva de los buques de carga;
 - reconocimientos anuales y periódicos que comprendan los dispositivos de salvamento y otro equipo, y
 - reconocimientos periódicos relativos a las instalaciones radioeléctricas.

Certificados de exención

43. Está permitido a las administraciones acordar exenciones de conformidad con las reglas del SOLAS I/4, III/2, IV/3 y V/3. La OMI ha promulgado orientaciones sobre su uso^{<28>}. La validez de un certificado de exención no puede tener un plazo más largo que el certificado al que se refiera.

Sistema registrador de datos de la travesía – Certificado de cumplimiento

44. De conformidad con la regla V/18.8 del SOLAS, los sistemas registradores de datos de la travesía y sus sensores están supeditados a una prueba anual de rendimiento por una instalación aprobada de pruebas o de mantenimiento. Al superar la prueba de rendimiento se extiende un certificado de cumplimiento que se guarda a bordo del buque.

Documento de cumplimiento y Código del Certificado de Gestión de la Seguridad

45. El Capítulo IX del SOLAS: Gestión de la seguridad operacional del buque, torna obligatorio el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS)^{<29>}. La disposición entró en vigor en 2002. El Código IGS procura responder a las preocupaciones de que los requisitos tradicionales de reconocimiento y certificación no abordaban las cuestiones operacionales y de gestión, por no decir los factores humanos que son causa de la mayor proporción con mucho de los accidentes de navegación. El Código IGS se aplica a las compañías navieras y sus buques.
46. Se extiende un documento de cumplimiento, válido por cinco años, a la compañía tras su verificación por auditoría de que cuenta con un sistema de gestión de la seguridad aprobado que cumple los requisitos del Código IGS relativo al tipo de buque que explota. La auditoría incluye un examen del sistema de mantenimiento de la compañía, incluido el procedimiento para notificar defectos. A partir de entonces es objeto de verificación periódica (anual) y de renovación. Se debe guardar a bordo de cada buque de la compañía una copia del documento de cumplimiento. La verificación periódica entraña la auditoría de uno de los buques de la compañía.
47. Se extiende un certificado de gestión de la seguridad para cada buque al verificarse que la compañía y su gestión a bordo funcionan de conformidad con el sistema aprobado de gestión de la seguridad. El certificado de gestión de la seguridad es objeto de auditorías intermedias y de renovación.

<28> SLS.14/Circ115.

<29> Código IGS, Código internacional de gestión de la seguridad y directrices revisadas sobre la implantación del Código IGS, OMI, 2002.

48. Se pueden extender documentos de cumplimiento y certificados de gestión de la seguridad provisionales en circunstancias limitadas.
49. La IACS ha adoptado requisitos de procedimiento para las auditorías IGS^{<30>}.

Certificado internacional de protección del buque

50. El Capítulo XI-2 del SOLAS: medidas especiales para incrementar la protección marítima y el Código PBIP entraron en vigor en 2004 y exigen que los buques lleven a bordo un plan aprobado de protección del buque, el equipo de protección que exige el plan y un sistema de alerta de protección del buque^{<31>}. Se extiende un certificado internacional de protección del buque al verificarse por la auditoría que la tripulación del buque puede desempeñar sus funciones de conformidad con el plan aprobado, y que el equipo de seguridad funciona cabalmente y que está instalado un sistema de alerta de protección del buque. A partir de entonces el certificado es objeto de auditorías intermedias y de renovación.
51. La IACS ha adoptado además requisitos de procedimiento para la certificación del Código PBIP^{<32>}.

Certificado Internacional de Prevención de la Contaminación por Hidrocarburos

52. Este certificado se refiere a las prescripciones de las reglas del Anexo 1 del MARPOL, entre ellos dispositivos operacionales, sistemas de vigilancia y control de la descarga de hidrocarburos, equipo de separación y filtrado de agua e hidrocarburos, el plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos y el libro de registro de hidrocarburos. Tras el reconocimiento inicial, el certificado es objeto de reconocimiento anual, intermedio y de renovación. Los reconocimientos se pueden realizar de conformidad con el sistema armonizado.
53. En el cuadro 2 se ilustra la cronología de los reconocimientos/auditorías relacionados con los certificados reglamentarios.

Cuadro 2: Cronología de los reconocimientos/auditorías reglamentarios

Certificado	Inicial	Periódico	Anual	Intermedio	Renovación
<i>De Líneas de Carga</i>	?		?		?
<i>De seguridad de construcción para buque de carga*</i>	?		?	?	?
<i>De seguridad del equipo para buque de carga*</i>	?	?	?	?	?
<i>De seguridad radioeléctrica para buque de carga*</i>	?	?			?
<i>De seguridad para buque de carga **</i>	?	?	?	?	?
<i>Documento de cumplimiento (IGS)</i>	?	?			?
<i>Certificado de gestión de la seguridad (IGS)</i>	?			?	?
<i>Internacional de protección del buque</i>	?			?	?
<i>Internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos</i>	?		?	?	?

* Estos Certificados pueden ser sustituidos por un certificado de seguridad para buque de carga

** Este Certificado puede sustituir a los certificados de seguridad de construcción, del equipo y radioeléctrica para buque de carga

<30> PR No. Procedural Requirements for ISM Code Certification, (Requisitos de procedimiento para la certificación de Código IGS) IACS, Rev 6.1, 2003.

<31> Regla XI-2/6 del SOLAS: Sistema de alerta de protección del buque.

<32> PR No.24 Procedural Requirements for ISPS Code Certification (Requisitos de procedimiento para la certificación del Código PBIP) IACS, Rev.5, 2005.

Plan mejorado de inspecciones y de evaluación del estado del buque de la OMI

54. La OMI ha adoptado directrices obligatorias^{<33>} para un programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de petroleros en virtud de la regla XI-1/2 del SOLAS^{<34>} y la regla 13G del MARPOL, Anexo 1^{<35>}. Las directrices se aplican a los reconocimientos anuales, intermedios y de renovación, y fueron elaboradas como parte de los debates sobre la eliminación gradual de los buques tanque de casco sencillo.
55. Las directrices especifican el grado del examen, de las medidas del espesor y de la comprobación de la presión de los tanques, y deben ampliarse si se encuentran importantes defectos de corrosión y/o estructurales. El alcance de las inspecciones, medidas y pruebas varía según la edad de los petroleros. Las directrices requieren la certificación por la administración de las compañías que realizan las medidas del espesor^{<36>}. Los petroleros supeditados a los requisitos de inspección mejorada llevan un archivo de informe de inspección mejorada^{<37>} y documentación afín.
56. El Plan de evaluación del estado del buque de la OMI^{<38>} estipula una verificación más estricta y transparente del estado notificado de los petroleros a los que se aplican las inspecciones mejoradas, y procura cerciorarse de que se han realizado y completado los procedimientos necesarios de reconocimiento. El Plan de evaluación del estado del buque requiere que se presente a la administración el informe final de la inspección y que sea examinado y verificado por ella. Al efectuar la verificación, la administración expide una declaración de cumplimiento al propietario y la organización reconocida. Los miembros de IACS no realizan ese examen y verificación para las administraciones^{<39>}.

Competencias y formación de inspectores

57. La OMI ha promulgado orientaciones a las administraciones sobre la aplicación de los instrumentos de la OMI^{<40>} y del Código IGS^{<41>}. Las competencias y formación de personal de la administración formarán parte del proyecto de Código para la aplicación de los instrumentos [obligatorios] y el plan modelo voluntario de auditoría de la OMI, que serán ambos examinados por la Asamblea de la OMI en fecha posterior de este año (2005). La OMI ha promulgado también orientaciones sobre competencias y formación de personal de organizaciones reconocidas e inspectores de radiocomunicaciones^{<42>}. Estas orientaciones recomiendan:

“El personal de la organización reconocida que ejecute y sea responsable de los trabajos reglamentarios debe tener como mínimo los siguientes estudios oficiales:

Título de una institución terciaria reconocida por la organización reconocida dentro de un campo pertinente de ingeniería o ciencias físicas (programa mínimo de dos años); o bien

<33> Resolución de la Asamblea A.744(18) (2003) Directrices sobre el programa mejorado de inspecciones durante los reconocimientos de graneleros y petroleros, OMI, 2001.

<34> Regla XI-I/2 del SOLAS: reconocimientos mejorados.

<35> Regla 13G(3) del MARPOL, Anexo 1.

<36> PR No.23 Procedure for Reporting Information on the Approval of Thickness Measurement Firms, (Procedimiento para informar sobre la aprobación de firmas de medidas de espesor) IACS, Rev.1, 2004.

<37> Regla XI-I/2 del SOLAS y Resolución de la Asamblea A.744(18).

<38> Resolución del MEPC 93(40) (2001): Plan de evaluación del estado del buque.

<39> PR No.22 Procedural Requirement Concerning IACS Societies' involvement in Monitoring CAS Work (Requisito de procedimiento sobre la participación de las Sociedades de IACS en la vigilancia de los trabajos del CAS) IACS, Rev.1, 2004.

<40> Resolución de la Asamblea A.847(20) Directrices para ayudar a los estados de abanderamiento en la aplicación de los instrumentos de la OMI.

<41> Resolución de la Asamblea A.913(22) Directrices revisadas sobre la aplicación del Código IGS por las Administraciones.

<42> Resolución de la Asamblea A.789(19) Especificaciones sobre las funciones de reconocimiento y certificación de organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración (MSC/Circ.788 y MEPC/Circ.325).

Titulo de una institución marítima o náutica y experiencia de navegación pertinente como oficial titulado de buques, y debe tener competencia en el idioma inglés acorde con los trabajos.”

58. Los requisitos de procedimiento de IACS que abarcan las competencias y formación de inspectores de clase^{<43>}, la supervisión de la actividad de inspectores y auditores^{<44>} y el empleo y control de inspectores exclusivos y no exclusivos^{<45>} se aplican también a su trabajo como organizaciones reconocidas. Además, IACS tiene requisitos de procedimiento relativos al Código IGS^{<46>} y los auditores de protección marítima^{<47>}.

Transparencia

59. Las orientaciones de la OMI sobre elementos a incluir en un acuerdo entre una administración y una organización reconocida^{<48>} recomiendan una sección sobre “confidencialidad”. Otras orientaciones^{<49>} sugieren:

“6.2 Confidencialidad

En lo que se refiere a las actividades relacionadas con el Acuerdo, tanto [la] organización reconocida como la administración estarán obligadas por las disposiciones de confidencialidad acordadas entre ellas.”

60. Parece que la mayoría de los acuerdos consideran como documentos confidenciales del Estado los informes de clasificación relativos al reconocimiento de los buques para los certificados reglamentarios. El examen de la legislación sobre libertad de información, y la práctica, sugieren que se puede denegar la divulgación de esos informes por razones relativas a las relaciones intergubernamentales o la protección de una parte comercial. Cuando personal de la administración emprende reconocimientos para los certificados reglamentarios, se aplican las mismas limitaciones a la divulgación.
61. El requisito pertinente de procedimiento de IACS^{<50>} indica la información disponible relativa a la certificación y reconocimientos reglamentarios. Algunas informaciones que pueden estar disponibles para los estados rectores de puertos, previa solicitud, tal vez no estén disponibles para los aseguradores conforme a las condiciones del acuerdo de confidencialidad entre la administración y la organización reconocida.

Consistencia

62. Ha habido preocupación por la consistencia de la implantación de los instrumentos de la OMI por el Estado de abanderamiento, inclusive la cuestión de los certificados reglamentarios. Estas preocupaciones han llevado a la cuestión de una cantidad importante de orientación por parte de la OMI y, más recientemente, la elaboración del proyecto de código para la implantación de los instrumentos [obligatorios] y el plan modelo voluntario de auditorías de la OMI.

<43> PR No7. Procedures for Qualification and Training of Surveyors and Plan Approval Personnel, (Procedimientos para la competencia y formación de inspectores y Personal de aprobación del Plan) IACS, Rev.4, 2004.

<44> PR No.6 Procedure for Activity Monitoring of Surveyors/ISM Code Auditor, (Procedimiento para la supervisión de la actividad de inspectores/Auditor Código IGS) IACS, Rev 5, 2005.

<45> PR No.5 Definition of Exclusive and Non-Exclusive Surveyor and Procedure for Employment and Control of Non-Exclusive Surveyors, (Definición de inspectores exclusivos y no exclusivos y Procedimiento para el empleo y control de inspectores no exclusivos) IACS, Rev4, 2001.

<46> PR No.10 Procedure for Training and Qualification of ISM Code Auditors, (Procedimiento para la formación y competencia de Auditores del Código IGS) IACS, Rev 3, 2000.

<47> PR No. 25 Procedure for Training and Qualification of Maritime Security Auditors, (Procedimiento para la formación y competencia de Auditores de protección marítima) IACS, Rev3, 2005.

<48> Resolución de la Asamblea A.739 13) Apéndice 2 Elementos a incluir en un acuerdo.

<49> MSC/Circ.788 y MEPC/Circ.325 Anexo 3 MSC/Circ.710-MEPC/Circ.307 Modelo de acuerdo para la autorización de organizaciones reconocidas que actúan en nombre de la administración.

<50> PR No3 Transparency of Classification and Statutory Information, (Transparencia de la clasificación e información reglamentaria) IACS, Rev 2, 2000.

Parte 3. Supervisión por el Estado rector del puerto

63. Los Convenios de la OMI pertinentes a este documento permiten al estado de abanderamiento inspeccionar buques extranjeros en sus puertos para confirmar el cumplimiento de los requisitos de los Convenios. Como respuesta directa a la preocupación por los buques que no cumplen las normas, los Gobiernos han incrementado su control y cumplimiento de las inspecciones de buques extranjeros en virtud de los Convenios de la OMI y el Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativo al alojamiento de la tripulación^{<51>}.
64. Muchas Administraciones son hoy miembros de un Memorando de entendimiento (MOU) sobre supervisión por el Estado rector del puerto o Acuerdo. El MOU de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MOU de París)^{<52>}, el acuerdo pionero sobre supervisión por el Estado rector del puerto regional, fue firmado en 1982. Otras regiones, con el apoyo activo de la OMI, han elaborado nuevos MOU o acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto. El MOU de Tokio^{<53>} fue firmado en 1993. Estados Unidos utiliza procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto y, aunque enlaza con MOU/Acuerdos, no es parte en ninguno.
65. La Comunidad Europea cuenta con legislación en vigor relativa a la supervisión por el Estado rector del puerto^{<54>} y que cubre las medidas de control y cumplimiento de la protección marítima conforme a la Regla XI-2/9 del SOLAS^{<55>}. La legislación exclusiva de la Comunidad Europea y la práctica del MOU de París permiten negar la entrada a puerto a los buques con un historial deficiente de supervisión por el Estado rector del puerto.
66. La OMI ha promulgado orientaciones sobre supervisión por el Estado rector del puerto^{<56>} y sobre medidas de control y cumplimiento conforme a la Regla XI-2/9 del SOLAS y el Código IGS^{<57>}. Los distintos MOU/Acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto han dictado sus propias instrucciones a sus oficiales u oficiales debidamente autorizados de supervisión por el Estado rector del puerto, y pueden ser aumentadas por orientaciones nacionales específicas. En general, las orientaciones de la OMI y los MOU/Acuerdos procuran alentar normas y enfoques comunes en todos los MOU y Acuerdos sobre supervisión por el Estado rector del puerto. Las orientaciones de la OMI brindan ejemplos de formularios de informe y respuesta^{<58>} relativos a las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto.
67. En general, los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto procuran evaluar la condición del buque que inspeccionan frente a los requisitos de los Convenios, inclusive pruebas del cumplimiento de los requisitos del Código IGS. Los oficiales debidamente autorizados se centran en el cumplimiento de los requisitos del Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP.
68. El realismo dicta que los oficiales, u oficiales debidamente autorizados, de supervisión por el Estado rector del puerto, solo pueden inspeccionar una parte de los buques que se sirven de sus puertos. El objetivo del MOU de París, repetido en la legislación de la Comunidad Europea, es al menos el 25% de los buques que entran en el puerto en un plazo de tres años, si bien el MOU de

<51> Por ejemplo, el Convenio No.147 sobre la marina mercante (normas mínimas), de la OIT, 1979.

<52> Memorando de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, 1982.

<53> El memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto en la Región de Asia-Pacífico, 1993.

<54> Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre 2001, por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros, (control del Estado del puerto).

<55> Reglamento (CE) No 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección del buque y las instalaciones portuarias.

<56> Resolución de la Asamblea A.787 (19), enmendada por la resolución A.882 (21), Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, OMI, 2000.

<57> Resolución MSC.159 (78) (Mayo 2004), Orientaciones provisionales sobre medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección Marítima (MSC/Circ.1111).

<58> Apéndices 5 a 9, Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, OMI, 2000.

París está pasando ahora a un objetivo basado en el riesgo. La mayoría de los MOU de supervisión por el Estado rector del puerto han elaborado sistemas que procuran seleccionar para la inspección los buques que no cumplen las normas basándose en su historial previo de supervisión por el Estado rector del puerto y otra información disponible para la Administración, inclusive EQUASIS.

69. Una serie de MOU de supervisión por el Estado rector del puerto emprenden programas de inspecciones concentradas en requisitos reglamentarios seleccionados, o emprenden inspecciones ampliadas de ciertos tipos de buques. Los petroleros suelen ser objeto de inspecciones ampliadas. Según la legislación de la Comunidad Europea, los petroleros de más de 15 años y de más de 3,000 AB son objeto de inspecciones ampliadas obligatorias que exigen que esos buques se sometan a una inspección ampliada obligatoria emprendida por un miembro del MOU de París cada 12 meses. Las orientaciones promulgadas a los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto del MOU de París procuran garantizar la consistencia al emprender inspecciones concentradas y ampliadas.
70. Los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto comprueban la posesión, y la validez, de los certificados de clase y reglamentarios y documentación afín. Si el oficial de supervisión por el Estado rector del puerto, o el oficial debidamente autorizado, cree que existen “razones claras” para hacerlo, puede tener lugar una inspección más detallada del buque. Las orientaciones de la OMI arriba referidas brindan ejemplos de posibles “razones claras” y orientaciones sobre la cobertura de inspecciones más detalladas. Se pueden ordenar ejercicios como parte de tales inspecciones.
71. Si el buque carece de los certificados requeridos, o resulta no estar en conformidad con los requisitos de los Convenios, se puede adoptar una serie de medidas de control que lleguen hasta incluir la detención del buque en puerto. Las medidas de control tienen que ser proporcionales y el buque ha de ser liberado de la detención cuando se rectifique la falta de conformidad. Cuando se determine la falta de conformidad y se adopten medidas de control, han de ser notificadas a la Administración del buque o la Sociedad de clasificación/organización reconocida/organización de protección reconocida que expidió el certificado pertinente.
72. Conforme a los requisitos de protección marítima^{<59>} se aplica un régimen de inspección ligeramente diferente y se puede denegar a los buques la entrada al puerto o pueden ser expulsados del puerto, además de ser detenidos o sometidos a medidas de control menores.

Competencia y formación de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto y funcionarios debidamente autorizados

73. Las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto y las inspecciones conforme al Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP deben ser realizadas por funcionarios gubernamentales o públicos. La OMI ha promulgado orientaciones sobre requisitos para la competencia y formación de los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto^{<60>} y para los funcionarios debidamente autorizados^{<61>}.

Transparencia

74. Las administraciones de supervisión por el Estado rector del puerto publican ahora información sobre detenciones, pero no sobre medidas de control menores. Aunque los detalles pueden variar, suele incluir un esbozo de las razones de la detención. También se dispone de información en el sitio web de los MOU de supervisión por el Estado rector del puerto, pero invariablemente carece del detalle limitado de la información publicada por la Administración nacional. El MOU de

<59> El Capítulo XI-2 del SOLAS y el Código PBIP.

<60> Capítulo 2.5 Requisitos de competencia y formación de oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto (PFSO), Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto, OMI, 2000.

<61> MSC/Circ.1111, Anexo 2, Capítulo 2 Competencia y formación de los funcionarios debidamente autorizados.

París, el MOU de Tokio y el Servicio de Guardacostas de Estados Unidos proporcionan datos de detención a EQUASIS.

75. Habitualmente no se publican informes individuales de supervisión por el Estado rector del puerto. Los informes completos se consideran como documentos gubernamentales y parecen estar protegidos contra su divulgación. Las autoridades nacionales de supervisión por el Estado rector del puerto pueden resumir los informes para incluirlos en sistemas informáticos más amplios de MOU de supervisión por el Estado rector del puerto, por ejemplo el sistema SIRENEC del MOU de París.
76. Las orientaciones de la OMI ofrecen un formulario de muestra para los informes^{<62>} tras una inspección que han de completar los funcionarios de supervisión por el Estado rector del puerto y ha de llevarse a bordo del buque. El equivalente formulario de muestra para los informes tras las inspecciones relacionadas con la protección marítima^{<63>} ha de ser completado por el funcionario debidamente autorizado y llevado a bordo del buque.
77. El historial de supervisión por el Estado rector del puerto de una compañía o un buque puede tener consecuencias para el seguro y el flete, y puede conducir a que se encarguen nuevos reconocimientos o inspecciones del buque.

<62> Apéndice 5 Informe de inspección de conformidad con los procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto de la OMI, Apéndice 6 Informe de deficiencias no totalmente rectificadas o solo provisionalmente reparadas, Apéndice 7 Informe de medidas adoptadas a la autoridad notificante y Apéndice 8 Informe de contravención del MARPOL 73/78 (artículo 6), Procedimientos de supervisión por el Estado rector del puerto, OMI, 2000.

<63> MSC/Circ.1111 Anexo 2, Apéndice 2 Informe sobre la imposición de una medida de control y cumplimiento, de conformidad con lo dispuesto en la orientación provisional relativa a las medidas de control y cumplimiento para incrementar la protección marítima (Resolución MSC.159(78)).

Parte 4. Reconocimientos e inspecciones emprendidos por grupos del sector

La obligación primordial de cumplir con las normas de los buques corresponde al propietario/armador. Las Sociedades de Clasificación y la Administración del buque tienen que certificar el cumplimiento o exigir medidas para rectificar toda falta de cumplimiento. Sin procurar asumir las funciones de seguridad de la Clase, pabellón o Administraciones portuarias, el OCIMF y los intereses de seguros (los aseguradores del casco y las máquinas, y el International Group of P&I Clubs) realizan sus propios reconocimientos o inspecciones de los petroleros.

Reconocimientos relacionados con el fletamento de buques (SIRE de OCIMF)

78. Con el paso de las principales compañías petroleras de la propiedad directa al fletamento, y el aumento significativo del número de petroleros de propiedad independiente, cada compañía petrolera principal elaboró sus propios formularios para el reconocimiento de los buques como parte de sus procedimientos de inspección previos al fletamento. Los miembros del Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF) intercambiaron los informes resultantes y, aunque había elementos comunes, los diferentes enfoques del diseño de los formularios, su contenido, su cobertura y cómo se completaron, limitaron su utilidad. El Programa de informes de inspección del buque (SIRE) de OCIMF evolucionó para obtener un cuestionario de inspección del buque armonizado, finalmente en formato electrónico.
79. Posteriormente a su cuestionario inicial de inspección del buque, OCIMF elaboró un cuestionario de especificaciones del buque, también en formato electrónico, que podría ser completado por los propietarios y que abarca pormenores de la estructura y equipo del buque, que probablemente no cambien con el tiempo. La información en los cuestionarios de especificaciones del buque completados, que son ahora obligatorios para los propietarios que deseen tener informes SIRE en sus buques, fue eliminada del cuestionario de inspección del buque que está ahora en su segunda edición.
80. La participación en el Programa SIRE es voluntaria para los propietarios de petroleros, y los propietarios piden informes a intervalos regulares. Muchos piden una inspección cada seis meses. Las inspecciones SIRE las realizan los inspectores del SIRE contratados por los miembros de OCIMF. Completar el cuestionario SIRE supone examinar la Clase y los Certificados reglamentarios del buque, incluidos los títulos prescritos en el Convenio de Formación. El cuestionario incluye una serie de preguntas que permiten evaluar el cumplimiento con los requisitos del Código IGS. La mayoría de las preguntas se refieren a la evaluación del estado del buque y su equipo por el Inspector del SIRE, incluida su instalación de radio y equipo de navegación. El Programa SIRE distribuye a sus inspectores dos Manuales del Inspector detallados que abarcan cada pregunta del cuestionario de inspección del buque, inclusive referencias cuando son apropiadas a los requisitos específicos del SOLAS, MARPOL, Reglamento de Abordajes y Convenio de Formación.
81. Se han completado informes SIRE de unos 8 500 petroleros, lo que debe hacer que los cuestionarios SIRE de inspección del buque y de especificaciones del buque sean los cuestionarios normalizados de inspección del buque más utilizados en la industria de los petroleros. Como indica la ponencia de OCIMF^{<64>} los informes de inspección SIRE forman parte de los procedimientos de inspección previa relativos al fletamento de los buques tanque. Los miembros de OCIMF examinarán los informes de inspección SIRE junto con las demás informaciones de que dispongan sobre el propietario y el buque, inclusive todo historial de detenciones en la supervisión por el Estado rector del puerto. Si el fletamento es un fletamento por tiempo, es probable que el fletador encargue un nuevo reconocimiento del buque previo al fletamento.

<64> 92FUND/WGR3/22/5 La función del SIRE en la inspección previa de los buques tanque, presentado por el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

Competencia y formación de los Inspectores SIRE

82. A partir de 2000, todos los inspectores SIRE han de acreditarse en virtud del programa de formación y acreditación de inspectores de buques de OCIMF, y todos los aspirantes asisten a un cursillo oficial de formación y tienen que aprobar un examen escrito al completar el cursillo. Las competencias profesionales y experiencia laboral requeridas por un inspector SIRE vienen determinadas según la categoría SIRE del buque a inspeccionar. Tras una acreditación inicial, el inspector SIRE debe completar satisfactoriamente dos inspecciones acompañadas, seguidas de una inspección comprobada por un inspector acreditado de verificación de OCIMF. Tras la acreditación, el inspector SIRE debe asistir a un cursillo de repaso cada tres años, completar satisfactoriamente una inspección comprobada cada dos o tres años, realizar una serie especificada de inspecciones de buques, y presentar informes del nivel exigido para revalidar la acreditación.

Transparencia

83. Los informes de inspección SIRE están a disposición de los miembros de OCIMF previo pago de un importe modesto, y pueden facilitarse gratis a las administraciones – si bien la solicitud por las Administraciones ha sido decepcionante. Los informes de inspección SIRE no están a disposición de los intereses de seguros por razones legales. Es posible que ello se deba a que los aseguradores tienen un interés comercial en el buque, mientras que las administraciones no lo tienen. OCIMF facilita a EQUASIS los nombres de los buques con los informes de inspección SIRE actuales.

Reconocimientos realizados por los intereses de seguros

84. Se realizan reconocimientos en nombre de los aseguradores del casco y máquinas, y los P&I Clubs.

Aseguradores del casco y máquinas

85. La experiencia de las reclamaciones de casco y máquinas, particularmente en las que intervienen los graneleros y buques tanque mayores, llevó a los aseguradores del casco y máquinas a instituir sus propios reconocimientos de buques seleccionados. Para el mercado de Londres, éstos se vinculan a garantías de reconocimiento sobre el estado del buque que se adjuntan a la póliza de seguros. Tras el reconocimiento, los propietarios tienen que responder a las recomendaciones del reconocimiento que se hagan o correr el riesgo de perder la cobertura si no cumplen con las recomendaciones del reconocimiento en el tiempo indicado por el inspector.
86. Los reconocimientos originales fueron realizados bajo la garantía JH722 sobre el estado estructural del buque, del Comité mixto de cascos, centrada en detalle sobre la estructura del buque, y en un principio fueron realizados exclusivamente por inspectores de la Asociación de salvadores. Posteriormente, el Comité mixto de cascos elaboró la garantía JH115 sobre el reconocimiento del estado del buque que entraña una inspección más amplia. Si un reconocimiento JH115 sobre el estado del buque identifica deficiencias estructurales, se puede encargar un reconocimiento JH722 sobre el estado estructural del buque. Los reconocimientos JH115 y JH722 son realizados ahora por una serie de inspectores independientes nombrados por el asegurador, incluidos los inspectores de la Asociación de salvadores.

Reconocimiento JH115 sobre el estado del buque

87. Un reconocimiento JH115 sobre el estado del buque refleja la cobertura de las inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto y SIRE, inclusive el examen de Clase y Certificación y documentación reglamentarias, equipo de salvamento y navegación, Certificación de la tripulación y observancia del Código IGS, pero los inspectores tienen un claro centro de atención en las cuestiones del casco y máquinas, interés primordial del asegurador que encarga el pedido. Como ya se ha indicado, un reconocimiento JH115 puede llevar a un informe completo sobre el estado del buque (JH722).

Reconocimiento JH722 sobre el estado estructural del buque

88. Un reconocimiento JH722 sobre el estado estructural del buque entraña un reconocimiento visual detallado de toda la estructura del casco, calibración aleatoria de la estructura, calibración de muestra de elementos seleccionados de la estructura y pruebas de bombeo y tuberías. Un reconocimiento JH722 puede llevar varios días y es lo más parecido a ciertos reconocimientos de Clase e incluye elementos abarcados por las inspecciones mejoradas ahora exigidas por la OMI. Un reconocimiento JH722 entraña además la inspección de la sala de máquinas y puede llevar a nuevas evaluaciones. Un reconocimiento debe incluir también la inspección de los conceptos abarcados por un reconocimiento JH115.

Competencias y formación de los inspectores

89. Los reconocimientos JH115 y JH722 son realizados por inspectores independientes nombrados por el asegurador que encarga el pedido. Parece que no hay requisitos específicos del Comité mixto de cascos respecto a las competencias o formación.

Transparencia

90. Los reconocimientos JH115 y JH722 son encargados por aseguradores que operan en un mercado de seguros altamente competitivo. El informe del reconocimiento se convierte en propiedad del asegurador que hace el pedido y debe ser revelado en virtud de las reglas del mercado de Londres a otros aseguradores, o que piensen ser aseguradores, de la póliza del casco o las máquinas. No parece tener lugar una distribución más amplia de los informes de reconocimiento.

International Group of Protection and Indemnity Associations

91. El Informe de la OCDE de 2004^{<65>} y la ponencia del International Group of P&I Clubs^{<66>} esbozan los enfoques adoptados por el International Group of P&I Clubs para el reconocimiento del estado del buque y los empeños del International Group por desarrollar un sistema normalizado de informes de reconocimiento del estado del buque, inclusive un formulario propuesto normalizado de informes de reconocimiento del estado del buque.
92. Todos los reglamentos del International Group permiten a los gerentes encargar el reconocimiento del estado de los buques. Varios de ellos prevén adicional y específicamente auditorías de la compañía a discreción de los gerentes. Los requisitos de reconocimiento del estado de los buques suelen relacionarse con mantener las normas en todos los miembros del Club. El documento 92FUND/WGR.3/24 esboza algunos factores que pueden desencadenar un reconocimiento del estado del buque:
- el buque cambia de Clase IACS a Clase distinta de IACS;
 - tiene un historial deficiente de detención en supervisión por el Estado rector del puerto, o
 - rebasa cierta edad al inscribirse.
93. El examen de varios formularios de reconocimiento del estado del buque del Club confirma la diversidad de enfoques referida en 92FUND/WGR.3/24. Algunos formularios son muy detallados y abarcan explícitamente cuestiones relativas al IGS, otros parecen alinearse más estrechamente con una evaluación del estado del buque más tradicional. Se puede considerar que todos permiten discreción al inspector/perito para comentar cuestiones de IGS. Aunque los distintos diseños y formatos varían considerablemente, procuran cubrir elementos comunes. Cuando se ofrecen orientaciones a inspectores/peritos es de forma general más que detallada, basándose en la competencia profesional de cada inspector/perito y la apreciación de los distintos requisitos del Club.

<65> Maritime Transport Committee Report on the Removal of Insurance from Substandard Shipping (Informe del Comité de Transporte Marítimo sobre la retirada del seguro a los buques que no cumplen las normas) OCDE, París, 2004.

<66> 92FUND/WGR.3/24 Propuestas formuladas por el International Group of P&I Clubs en relación con los buques que no cumplen las normas, presentado por el International Group of P&I Clubs. 92FUND/A.10/32, Anexo, página 19

94. Desde muchos puntos de vista los formularios actuales reflejan la posición de los formularios de reconocimiento de OCIMF antes de su armonización mediante el programa SIRE, si bien los Clubs han establecido un formulario normalizado de reconocimiento del estado del buque (véase párrafo 97). Si los Clubs pudieran ahora intercambiar formularios completados sobre el estado del buque, probablemente tendrían que acometer también las distinciones en el formulario del otro Club.
95. El International Group facilita información a EQUASIS.
96. El International Group ha recomendado activadores adicionales de mayor precisión para el reconocimiento del estado del buque:
- todo buque de navegación marítima de 12 años o más al solicitar inscribirse;
 - todo buque que figure en la lista negra de la Comunidad Europea, y
 - todo buque tanque de más de 10 años que haya transportado fuel oil pesado como carga durante el año anterior.
97. El International Group ha establecido una base central de datos que identifica los buques que han sido objeto de un reconocimiento del estado del buque que permitiría a un asegurador en potencia recabar el informe del propietario y el Club. El International Group ha redactado un formulario normalizado de reconocimiento del estado del buque^{<67>} y sus orientaciones conexas. Hasta la fecha, una serie de Clubs del International Group han adoptado el formulario propuesto. El International Group ha establecido un marco mínimo de información a incluirse en todo reconocimiento del estado de un buque emprendido por un Club del International Group. Todos los Clubs del International Group deben garantizar que el alcance de sus reconocimientos del estado del buque sea al menos tan extenso como el alcance mínimo acordado.
98. El formulario propuesto está ideado para permitir la evaluación del cumplimiento del IGS así como el estado del buque. Se confía en el capitán del buque para completar los detalles pertinentes respecto a los aspectos de la documentación, pruebas, ejercicios e inspecciones. No obstante, como los demás reconocimientos, también se confía en que esos detalles sean comprobados, cuando sea necesario, por el inspector/perito. En términos de los aspectos a notificar por el inspector/perito, el formulario propuesto refleja generalmente los criterios adoptados, y la cobertura, de las inspecciones por el Estado rector del puerto, las inspecciones SIRE y reconocimientos JH115 del estado del buque.

Competencias y formación de los inspectores/peritos

99. No existen criterios comunes que cubran el nombramiento de los inspectores/peritos. Varios Clubs tienen inspectores y peritos propios. La mayoría nombran inspectores/peritos independientes. No parece que se hayan hecho recomendaciones para la formación de los inspectores/peritos.

Transparencia

100. En 92FUND/WGR.3/24 el International Group indicó que, sobre la base de su asesoría jurídica preliminar, no se percibieron dificultades de acceso a la base central de datos propuesta por parte de los miembros del International Group o el intercambio de formularios completados de reconocimiento del estado del buque dentro del International Group. La ponencia es más circunspecta con respecto a una diseminación más amplia, indicando que consideraciones legales pueden limitar una distribución más amplia.

<67> Anexo II de 92FUND/WGR.3/24.

Visión de conjunto

101. La ponencia describe una gama de reconocimientos e inspecciones que varían tanto en su cobertura como su intención. Existen los reconocimientos programados vinculados a la clase y la certificación reglamentaria, junto con las inspecciones mejoradas de los petroleros que ahora exige la OMI. Las inspecciones por el Estado rector del puerto tienen por objeto comprobar que el buque cumple los requisitos de los Convenios. Las inspecciones SIRE son voluntarias, pero forman un componente esencial de la inspección previa de los petroleros por los principales fletadores, y además suponen la determinación del cumplimiento con los requisitos de clase y reglamentarios. Las inspecciones del Comité mixto de cascos y del P&I Club duplican, en mayor o menor grado, la cobertura de otros reconocimientos e inspecciones pero están ideadas para abordar las preocupaciones específicas de los aseguradores y los P&I Clubs.
102. Los miembros de IACS han procurado asegurar la consistencia en las competencias y formación de sus peritos/auditores e incrementar la consistencia en la conducta de reconocimientos y auditorías, tanto para certificados de clase como reglamentarios. La OMI ha promulgado orientaciones sobre organizaciones reconocidas y las competencias básicas de su personal de reconocimientos. La OMI ha promulgado asimismo orientaciones sobre las competencias y formación de inspectores de supervisión por el Estado rector del puerto y oficiales debidamente autorizados que realizan inspecciones de protección marítima. Además, la OMI ha promulgado orientaciones con creciente detalle sobre la conducta y cobertura de reconocimientos e inspecciones reglamentarias, inclusive la adopción del Plan de evaluación del estado del buque enlazado con las inspecciones mejoradas. Los MOU o Acuerdos de supervisión por el Estado rector del puerto han procurado garantizar la consistencia dentro de sus áreas. El SIRE ha introducido requisitos de formación para sus inspectores, para alentar la consistencia de enfoque de las inspecciones SIRE.
103. La IACS ha procurado alentar una mayor transparencia. La diseminación de información relativa a los reconocimientos reglamentarios puede verse limitada por restricciones impuestas por Administraciones sobre la divulgación. La información sobre detenciones tras inspecciones de supervisión por el Estado rector del puerto está ahora disponible sin problemas, pero no es tan accesible la información cuando se han tomado medidas de control menores. Los informes SIRE estarán a disposición de los Estados rectores de puertos previa solicitud, pero no se facilitarán a los aseguradores. Las inspecciones del Comité mixto de cascos tienen una distribución limitada en el mercado de Londres. En la actualidad, los reconocimientos del estado del buque emprendidos por los P&I Clubs se conservan por el Club que los encarga, y aunque se están haciendo esfuerzos para permitir la diseminación dentro del International Group, una mayor distribución se considera problemática en la actualidad.
104. La impresión general es de una gran variedad de reconocimientos, auditorías e inspecciones coincidentes y entrelazados, de cobertura cada vez más amplia. Algunos se han elaborado específicamente para comprobar el cumplimiento con otros. Puede haber dificultades de acceso a ciertos informes realizados, o encargados, por otros. Ha habido esfuerzos para garantizar la consistencia de los reconocimientos, auditorías e inspecciones. Aunque la multiplicidad de los reconocimientos e inspecciones puede haber reducido el número de petroleros que no cumplen las normas, no los han eliminado.