

PRIMERAS JORNADAS TECNICAS sobre:

EL SUPERPUERTO Y REFUGIO DE GALICIA

Ferrol, 16, 17 y 18 de enero de 2008

Auditorio del FIMO (Feria Internacional de Muestras del Noroeste), Punta Arnela-La Malata, S/N

1ª jornada (16 de enero de 2008): “LOS PUERTOS REFUGIO A DEBATE”



Mesa 1ª de las jornadas

El marco jurídico



Moderador: **D. José Daniel Peña Agras** -Director de la Escuela Politécnica Superior de Ferrol

10,30 DIRECTIVAS COMUNITARIAS Y LEGISLACIÓN SOBRE PROTECCIÓN MARÍTIMA



D. Javier Castillejo Reyes – Jefe de Servicio de Transporte Marítimo de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, Ingeniero Naval

Comenzó el Sr. Castillejo con dos sucesos trascendentales que han marcado la protección marítima: El secuestro del buque de pasajeros de bandera italiana “Achille Lauro” (08-10-85), que fue el caso terrorista más sonado contra buques; y más recientemente el ataque terrorista contra las Torres Gemelas en EE.UU. (11-09-01) que desencadenó toda la normativa marítima contra actos ilícitos en general. El 11-S provocó que la OMI tomase medidas en materia de protección marítima para garantizar la seguridad de los buques mediante enmiendas al Convenio SOLAS de 1974, tanto en la protección a bordo de los buques como en el área de interfaz buque/puerto:

Capítulo V (modificado).- Seguridad de la navegación

Este capítulo hace obligatoria la disposición a bordo de Registradores de Datos de Travesía (RDT ó VDR) y un Sistema de Identificación Automática (SIA ó AIS) para determinados tipos de buques. Este sistema identifica todos los buques que pasan por una determinada zona obteniendo sus datos, pero el problema es que es de corto alcance. Por ello se está proponiendo una modificación para que sea de larga distancia (sistema LRIT - Long Range Identification & Tracking, con funcionamiento vía satélite) que obligará a que cada estado tenga identificado los buques de su bandera y además para aquellos que deseen entrar en puerto disponga de su información con una antelación de 24 horas.

Capítulo XI.1 (añadido).- Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima

- **NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL BUQUE.** La Regla XI-1/3 requiere que el número OMI este permanentemente marcado:
 - En un lugar visible, bien en la popa del buque o en ambos costados del casco, en la sección central a babor y a estribor, por encima de la línea de máxima carga asignada o a ambos lados de la superestructura, a babor y a estribor, o en la parte frontal de la superestructura; o bien, en el caso de los buques de pasaje, en una superficie horizontal visible desde el aire.
 - En un lugar fácilmente accesible, bien en uno de los mamparos transversales de extremo de los espacios de máquinas, según se definen éstos en la regla II-2/3.30, o en una de las escotillas o bien, en el caso de los buques tanque, en la cámara de bombas o, en el caso de los buques con espacios de carga rodada, según se definen éstos en la regla II-2/3.41, en uno de los mamparos transversales de extremo de dichos espacios de carga rodada.
- **REGISTRO SINÓPTICO CONTINUO.** La Regla XI-1/5 requiere que los buques a los que se les aplique el Capítulo XI-2 dispongan de un Registro Sinóptico Continuo (RSC ó CSR) en el que se reflejara el historial del buque desde su construcción hasta el desguace, es decir todos sus principales datos: matrícula, bandera, propietario, empresas que gestionan el buque, etc.
- **CÓDIGO SPS o PBIP (Protección de Buques e Instalaciones Portuarias).** Ofrece un marco normalizado para la evaluación de riesgos, permitiendo así que los Gobiernos puedan ajustar sus medidas de protección en función del nivel de la amenaza y de la vulnerabilidad del buque o instalación portuaria. Consta de una parte obligatoria y otra recomendatoria, y se aplicará a los siguientes buques dedicados a viajes internacionales: todos los buques de pasaje, incluyendo los de gran velocidad; todos los buques de carga, incluyendo los de gran velocidad >500 GT; unidades móviles de perforación mar adentro. También se aplicará a las instalaciones portuarias (no puertos) que presten servicio a tales buques dedicados a viajes internacionales, aunque en España recientemente se ha publicado un Real Decreto transcrito de la normativa europea y que afecta a todo el puerto en su conjunto. La protección del buque establece la obligatoriedad de garantizar la ejecución de las tareas relacionadas con su protección; controlar el acceso al mismo así como el embarco de personas y sus efectos; vigilar las zonas de acceso restringido, las zonas de cubierta y las que rodean al buque; supervisar la manipulación de la carga y las provisiones y garantizar la disponibilidad de los medios de comunicaciones sobre protección. Obliga a llevar a bordo un plan de protección aprobado por la Administración, con tres niveles de seguridad y los registros deben ser mantenidos a bordo al menos durante el periodo marcado por la Administración protegiéndose contra el acceso o divulgación no autorizados.

Capítulo XI-2 (añadido).- Alertas de protección

Según la Regla 6 del Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS todos los buques que a los que aplica el Código PBIP deberán disponer un sistema de Alerta de Protección:

- 1.- Los buques construidos el 1 de julio de 2004 o posteriormente.
- 2.- Los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad, construidos antes del 01-06-2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 01-07-2004.
- 3.- Los petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 construidos antes del 01-07-2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 01-07-2004.
- 4.- Otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 y unidades móviles de perforación mar adentro construidos antes del 01-07-2004, a más tardar en la fecha del primer reconocimiento de la instalación radioeléctrica que se efectúe después del 01-07-2006.

Finalizó exponiendo que la UE, a raíz de las modificaciones del Convenio SOLAS, decidió que esta legislación era importante y elaboró dos reglamentos sobre la protección marítima:

- 725/2004 UE: que impone el capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código PBIP en la legislación de cada estado miembro, amplía el ámbito de aplicación del Código PBIP a determinados buques que realicen tráficos nacionales y define el flujo de información entre cada Estado.
- 884/2005 UE: y el segundo fija los procedimientos de las inspecciones de la CE en el ámbito de la protección marítima con el fin de comprobar que se cumplen los requisitos del código PBIP.